

DIAGNÓSTICO DE SOSTENIBILIDAD DEL DISTRITO DE BARAJAS



agenda 21



**DIAGNÓSTICO DE
SOSTENIBILIDAD
DEL DISTRITO DE
BARAJAS**

	INTRODUCCIÓN	5		VALORACIÓN FORO DEL DISTRITO	41
				5.1. VALORACIÓN DEL DISTRITO DE BARAJAS	42
				5.1.1. Calidad de vida	42
				5.1.2. Urbanismo, transporte y vivienda	42
				5.1.3. Aspectos económicos y sociales	42
				5.1.4. Medio ambiente y consumo	45
	PRESENTACIÓN DEL DISTRITO	7		ANÁLISIS DAFO	47
				6.1. FORTALEZAS	48
				6.1.1. Análisis sociodemográfico	48
				6.1.2. Estructura productiva y mercado de trabajo	48
				6.1.3. Vivienda	49
				6.1.4. Servicios de la ciudad	49
				6.1.5. Medio ambiente	49
				6.2. DEBILIDADES	50
				6.2.1. Estructura demográfica	50
				6.2.2. Estructura productiva y mercado de trabajo	50
				6.2.3. Vivienda	50
				6.2.4. Servicios de la ciudad	50
				6.2.5. Medio ambiente	51
				6.3. OPORTUNIDADES	52
				6.4. AMENAZAS	54
	SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO	9			
	3.1. ANÁLISIS SOCIODEMOGRÁFICO	9			
	3.2. ESTRUCTURA PRODUCTIVA	11			
	3.3. MERCADO DE TRABAJO	14			
	3.3.1. Evolución del empleo	14			
	3.3.2. Población potencialmente activa	15			
	3.3.3. Población activa	15			
	3.3.4. Población ocupada	17			
	3.3.5. Tasa de empleo	18			
	3.3.6. Tasa de temporalidad	18			
	3.3.7. Tasa de paro	19			
	3.4. ESTRUCTURA URBANA Y MOVILIDAD	19			
	3.5. VIVIENDA	20			
	3.5.1. Caracterización de la vivienda	20			
	3.5.2. La vivienda nueva	21			
	3.6. ACCESIBILIDAD DE LA POBLACIÓN A LOS SERVICIOS BÁSICOS DE LA CIUDAD	21			
	3.7. MEDIO AMBIENTE	22			
	3.7.1 Residuos	22			
	3.7.2 Contaminación acústica	23			
	3.7.3 Medio natural	24			
	GRANDES OPERACIONES URBANAS	25		ANEXO A. INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD (1ª FASE)	55
	4.1 NUEVA AVENIDA URBANA EN ALAMEDA DE OSUNA Y CIUDAD PEGASO	25			
	4.2 CIUDAD AEROPORTUARIA-PARQUE DE VALDEBEBAS	27			
	4.3 AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE BARAJAS	33		ANEXO B. PLANOS DEL DISTRITO	79



INTRODUCCIÓN



La Conferencia de Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo, celebrada en Río de Janeiro en 1992, conocida como "Cumbre de la Tierra", fue un acontecimiento mundial que estableció los principios fundamentales que deben seguir los Estados para conseguir un medio ambiente de calidad. De ella surgieron documentos tan importantes como la Agenda 21.

La **Agenda 21** es el Plan de Acción de las Naciones Unidas, en el que se establecen de forma detallada las acciones a emprender por aquellos para integrar medio ambiente y desarrollo económico y social en el horizonte del siglo XXI, sobre la base de un compromiso político al máximo nivel.

La Conferencia de Ciudades y Poblaciones Sostenibles, celebrada en Aalborg (Dinamarca) en 1994 bajo el patrocinio de la Comisión Europea, definió en su declaración final, conocida como Carta de Aalborg, y suscrita en mayo de 2004 por 2.262 entidades locales y regionales, la filosofía básica del proceso Agenda 21 Local y los principios fundamentales del desarrollo sostenible a aplicar en las ciudades, entendiendo por tal " el desarrollo que satisface las necesidades actuales sin poner en peligro la capacidad de las futuras generaciones de satisfacer sus propias necesidades" (Bruntland).

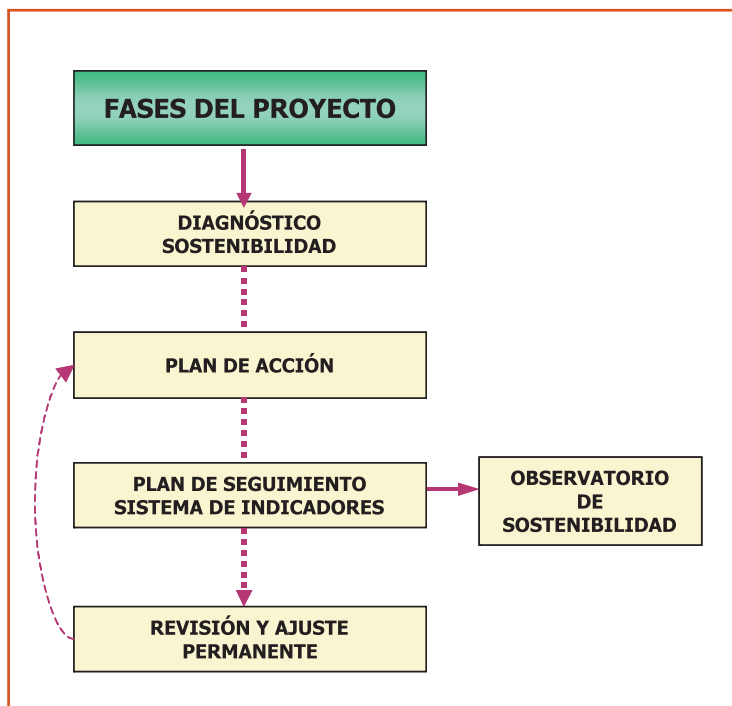
El Ayuntamiento de Madrid se comprometió con el proceso de Agenda 21 Local, desde que en la sesión plenaria de septiembre de 1996 se adhirió a la Carta de Aalborg.

En el marco de la protección ambiental, la Agenda 21 Local se ocupa de temas tan dispares en apariencia como la demografía, la integración social, la ocupación del suelo, la naturaleza y biodiversidad, la vivienda, el empleo, la cultura, el tratamiento y depuración de aguas residuales, la gestión de los residuos, la contaminación atmosférica o las zonas verdes, pero con un indiscutible nexo común, la protección del medio ambiente urbano, como garantía de la viabilidad de nuestro sistema de vida urbano.

Diagnóstico de Sostenibilidad del distrito de Barajas

El proceso que hemos diseñado para Madrid, se ha previsto que se desarrolle en cuatro fases o etapas. **Actualmente se encuentra finalizada la fase I con el diagnóstico de sostenibilidad a nivel municipal y distrital, encontrándonos al inicio de la siguiente etapa del proceso Agenda 21 Local, con el desarrollo del Plan de Acción.**

- I. Diagnóstico de sostenibilidad del municipio.
- II. Establecimiento de un Plan de Acción Local a largo plazo en favor de un desarrollo sostenible (integración del medio ambiente y el desarrollo económico y social) que incluya objetivos mensurables, consensuados con la población.
- III. Desarrollo y seguimiento del Plan a través de los correspondientes indicadores de gestión y de sostenibilidad.
- IV. Revisión y ajuste permanente y continuado de políticas y actuaciones en función de resultados o nuevas disposiciones que así lo aconsejen.



Hemos realizado un exhaustivo análisis y diagnóstico de nuestra ciudad a la luz de los criterios de sostenibilidad, tanto a nivel global como más pormenorizadamente, distrito a distrito.

Lo que se presenta a continuación es una síntesis del diagnóstico del distrito Barajas, realizado a través del análisis de una serie de variables (demografía, estructura social, estructura urbana, estructura productiva, movilidad, vivienda, accesibilidad a dotaciones y servicios), un análisis tendencial y, para finalizar, un análisis DAFO que nos muestra los puntos fuertes y débiles, las oportunidades y las amenazas que se observan en el distrito.

Todo ello aunando la visión técnica y la visión ciudadana derivada del proceso de participación ciudadana en el distrito.

PRESENTACIÓN DEL DISTRITO



* Calculado tomando la superficie urbana del distrito

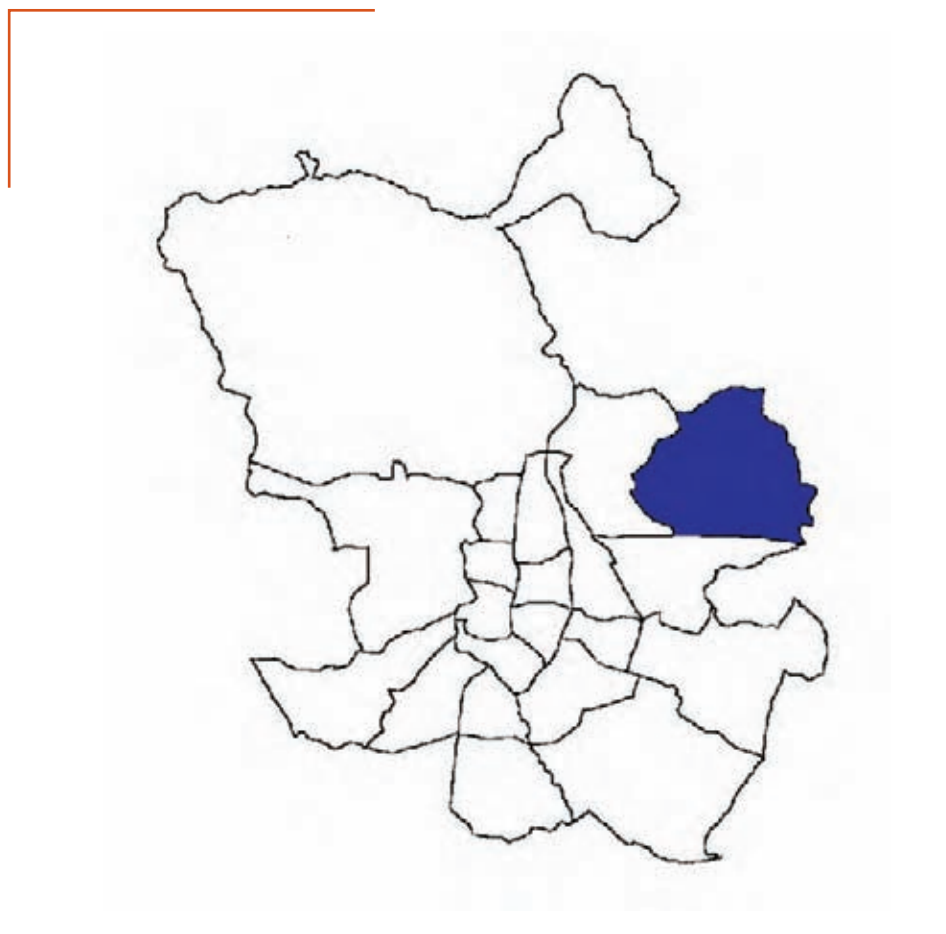
DISTRITO	BARAJAS
SUPERFICIE (ha)	4.266,59
SUPERFICIE URBANA (ha)	725,32
POBLACION (Hab)	36.287 (2001)
	41.023 (julio 2003)
	42.474 (Enero de 2005)
DENSIDAD (Hab/ha)	57*
DENSIDAD (viviendas/ha)	21
BARRIOS	Alameda de Osuna- Aeropuerto-Casco Histórico de Barajas-Timón-Corralejos

El Distrito de Barajas hasta la reestructuración de 1987 formó parte del Distrito de Hortaleza.

Su anexión a Madrid data de 1949. Comprende la antigua villa de Barajas de Madrid y sus alrededores, algunos históricos como el Barrio de

Diagnóstico de Sostenibilidad del distrito de Barajas

Alameda de Osuna, y otros modernos igualmente importantes como el Aeropuerto. De su primitivo carácter rural se ha convertido en un centro importantísimo de comunicaciones con sus correspondientes zonas industriales y así, los antiguos caseríos se han transformado en núcleos residenciales de modernas viviendas.



SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO¹



3.1. ANÁLISIS SOCIODEMOGRÁFICO

El municipio de Madrid sufrió un proceso de pérdida demográfica en el periodo 1986-1991, hecho que aunque es generalizado para todos los distritos se produce de manera más importante en los centrales. Sin embargo, en los últimos años se ha producido una recuperación de la población incrementándose en un 10,40% entre 1996 y 2003, esto es debido principalmente al flujo de inmigrantes que se ha producido desde 1996, ya que estos han pasado de representar un 1,9% de la población total, en dicho año, a ser un 12,75% de la población en julio de 2003.

El distrito de Barajas es uno de los pocos del municipio en el cual el crecimiento demográfico entre 1986 - 1996 es positivo, su población se incrementa en un 2,04%, debido al cambio de población que se va de los distritos centrales en busca de vivienda más asequible. Durante el periodo 1996 - 1 junio 2003 sigue incrementándose la población en un 21,39%, porcentaje muy superior a la media municipal (10,40%). En lo que se refiere a la **población inmigrante** los valores están por debajo de la media municipal pasando de un 2% de población inmigrante en 1996 a un 8,8% en 2003. En enero de 2005 la población alcanza 42.474 habitantes.

La estructura de la población por géneros en el municipio muestra un predominio de la población femenina. En el caso de Barajas las mujeres representaban en 1996 un 50,61% de la población.

La evolución demográfica del municipio presenta un proceso de envejecimiento como consecuencia de una reducción de la población joven, y de una mayor esperanza de vida que ha generado un aumento del peso de la población mayor de 65 años.

¹ La síntesis del Diagnóstico del Distrito de Barajas se ha basado en los indicadores de sostenibilidad que figuran en el Anexo A

Barajas era el distrito con mayor **tasa de juventud**² en 1986 con un 29,58% de menores de 15 años respecto a la población total del distrito. A partir de dicho año, esta tasa sufre un brusco descenso pasando a ser de un 15,43% en 1996, en 10 años se produce un descenso de 14,15 puntos porcentuales. En el siguiente periodo de estudio 1996-2001 la tasa sigue disminuyendo hasta situarse en un 13,74% en 2001. A pesar de las continuas disminuciones Barajas sigue siendo uno de los distritos de la ciudad con mayor tasa de juventud. En 2003 presenta un valor de 14,00%.

Las cifras más altas de Barajas respecto al municipio se explican por el éxodo de los habitantes de las zonas centrales.

La **tasa de envejecimiento**³ presenta una tendencia alcista en el distrito al igual que ocurre en el resto de la ciudad, siendo de un 5,45% en 1986 y pasando a un 10,80% en 2002. A partir de esta fecha la tasa de envejecimiento disminuye ligeramente presentando en 2003 un valor de 10,55%; esto puede ser debido al aumento de población inmigrante que normalmente son más jóvenes. Barajas es el distrito con las tasas de envejecimiento más bajas del municipio.

La **tasa de dependencia**⁴ (relación de los grupos de población activa y de población inactiva) disminuye en el distrito en un 22% entre 1986 y 2001. Mientras que en el municipio disminuye para el mismo periodo en 0,3%, consecuencia del aumento de personas mayores.

El **saldo vegetativo** de Barajas es **positivo** ya que la tasa de natalidad es mayor que la de mortalidad.

El análisis de la población según el nivel de estudios nos permite observar que la tendencia del municipio es positiva ya que el número de personas sin educación básica (analfabetos + sin estudios) disminuye. En Barajas disminuye de un 33,05% en 1986 a un 8,17% en 1996.

La población inmigrante experimenta un importante aumento a partir de 1996, pasando de 667 personas a 2.122 en 2002. La población inmigrante en 2003 es de un 8,8% de la población total, cifra inferior a la media del municipio (12,7%).

La **renta media familiar** disponible de Barajas era en 1996 de 10.037€, una de las más altas del municipio. Ciudad Lineal y Barajas tienen unas rentas muy superiores al resto de los distritos de la periferia debido a que cuentan con una serie de barrios residenciales dentro de sus límites geográficos en los que residen familias con unos ingresos elevados. Es el caso del barrio de la Alameda de Osuna en Barajas (con una renta familiar per capita de 12.134 €). En el periodo 1997 - 2000 la renta media del distrito ha seguido aumentando pasando de 11.821 € en 1997 a 14.579 € en 2000.

² Proporción de menores de 15 años sobre el total de habitantes

³ Porcentaje de población de 65 años y más sobre el total

⁴ Relación entre la población inactiva (menores de 16 años y mayores de 65) y la activa (16 y 64 años)

En 2000, el 0,16% de los hogares de Barajas solicitaron la prestación del Ingreso Mínimo de Inserción Social, valor muy por debajo de la media municipal (0,29%).

El tamaño medio de los hogares ha descendido en casi todos los distritos como consecuencia del menor número de hijos y el aumento de hogares unipersonales. El número medio de miembros por hogar en Barajas en 1986 era de 3,33, valor que disminuye hasta 2,97 personas por hogar en 2001.

3.2. ESTRUCTURA PRODUCTIVA

Barajas está incluido dentro de las áreas de la comunidad de Madrid con mayor valor añadido, con un 1,3% de valor añadido total.

En 1990 tenía un total de 1.174 locales de actividad económica. En el periodo 1990-2000 esta cifra disminuye a 1.028 locales, hecho que ocurre en otros distritos de la periferia, esto se debe a que establecimientos, de gran tamaño, como fábricas y locales industriales, van trasladando sus actividades a otros lugares por el aumento de población que se produce en la década de los 90 en estos distritos y por tanto con el consiguiente aumento de locales destinados a dar servicio a estas zonas residenciales.

La distribución de los locales por sector de actividad económica en el año 2000, muestra que Barajas, como toda la ciudad, tiene una economía básicamente terciaria, ya que el porcentaje de los establecimientos dedicados a los servicios representan el 84,0% del total existentes en el distrito. El porcentaje de establecimientos industriales y de construcción son de 9,0% y 5,2% respectivamente.

El análisis del sector terciario por subgrupos, en el distrito, pone de manifiesto las diferencias existentes según el tipo de actividad desarrollada, Barajas es uno de los distritos con menos porcentaje de locales del sector terciario respecto al total de la ciudad.

Dentro del distrito los establecimientos dedicados al servicio al consumo son los más importantes con un 48,0% del total de establecimientos terciarios del distrito.

Los locales dedicados a los servicios a la producción son los siguientes en importancia con un 24,0% de los locales terciarios del distrito; seguidos de los locales para servicio a la distribución que representan el 16,8% de los locales del

distrito y por último con un 11,9% de los locales están los establecimientos dedicados a las personas.

El número de establecimientos de los distritos está influenciado, entre otros factores, por la dimensión y población del distrito, por lo que debemos estudiar la dotación de los locales existentes en función de la población y así obtener un mayor grado de juicio.

La dotación, en el distrito, de **establecimientos por cada 100 habitantes** registró una pérdida en el periodo 1990-2000 de un 13,7%, siendo la dotación en 1990 de 3,4 locales por cada 100 habitantes y en 2000 de 2,9 locales por cada 100 habitantes. Barajas es uno de los distritos del municipio que experimenta un retroceso en la dotación, ya que la mayoría de los distritos aumenta su dotación, si bien los que más ven incrementado su número son los que pertenecen a la "Almendra Central", lo que pone de manifiesto el aumento de las diferencias entre distritos centrales y periféricos.

Al analizar la dotación según los sectores de actividad, observamos que, al igual que ocurría con el número de establecimientos, la dotación más importante la presenta el sector servicios con 2,47 locales/100 hab, seguido por la dotación de locales industriales y por la de locales de construcción con 0,27 y 0,15 locales/100 hab respectivamente.

El sector servicios es el que presenta un mayor desequilibrio en el municipio, ya que la mayoría de los locales están concentrados en los distritos centrales.

Dentro del sector servicios los que presentan una mayor dotación son los dedicados al consumo con 1,19 locales por cada 100 habitantes.

Si se realiza un desglose por rama de actividad, en el sector servicios, en Barajas, observamos que los que tienen mayor importancia son los locales dedicados a comercio, reparación de vehículos de motor con 341 locales, seguidos de los locales dedicados a actividades inmobiliarias y de alquiler con 168 locales, los de hostelería con 153 locales, y de los dedicados a la industria manufacturera (93 locales).

El tamaño medio de los locales en el periodo 1990-2000 ha descendido de manera generalizada en todo el municipio, pasando de 9,1 trabajadores en 1990 a 7,2 trabajadores en 2000. Barajas es el único distrito del municipio donde el tamaño de los locales aumenta en dicho periodo, pasando de 14,5 trabajadores en 1990 a 15,7

trabajadores en 2000. Además, este distrito junto con San Blas, concentran los establecimientos de mayor tamaño, esto es debido a que en ellos se ubican grandes oficinas e industrias.

El tejido empresarial de Barajas se caracteriza, al igual que el del municipio, por el predominio de los establecimientos de menor dimensión, ya que un 90,85% de los locales tienen menos de 20 trabajadores. Es de destacar, que Barajas es el distrito con mayor porcentaje de empresas de gran tamaño (de 50 a 499 o más trabajadores) con un 7,88% del total de sus locales. El resto de los distritos presentan unos porcentajes menores en estos locales.

El 82% de los locales existentes en Barajas en 2000 comenzaron su actividad a partir de 1980, es un distrito con un mayor grado de juventud en su tejido económico que los centrales, como la mayoría de los distritos periféricos.

La mayor parte del tejido productivo está formado por empresas monoplantá, ya que 908 locales de los 1.028 existentes tienen una unidad local única. El segundo lugar lo ocupan los establecimientos que son unidad local de una empresa y que tienen varios establecimientos con 78 locales.

Barajas es uno de los distritos en los que los establecimientos que son a su vez sede central y unidad productiva local tienen un mayor peso relativo con un 3,3% (34 locales).

El número de establecimientos de **empresas certificadas** bajo las normas de calidad ISO 9000 e ISO 14001, en el municipio de Madrid es muy reducido, ya que únicamente 2.032 lo están en alguna de estas normas. Este número tan bajo está influenciado por la composición del tejido empresarial local, el cual posee unos locales con un tamaño medio pequeño, también hay que tener en cuenta que, la actividad condiciona la potencial

certificación de un establecimiento; el pequeño comercio, la hostelería, la administración pública, la educación, las actividades sanitarias, etc., son actividades en las que, o bien las prácticas de certificación no están muy difundidas, o directamente no requieren certificación.

Del total de establecimientos existentes en el distrito, 71 están certificados, siendo 60 en el sector servicios, 7 en industria y 4 en construcción.





3.3. MERCADO DE TRABAJO

3.3.1 Evolución del empleo

Durante del periodo 1990 - 2000 el empleo del municipio experimentó un pequeño aumento en valores absolutos de 16.000 empleos. Al igual que ocurre con los establecimientos productivos, la "Almendra Central" concentra más de la mitad de los empleos de la ciudad, aunque en este mismo periodo haya sufrido un descenso en el número de empleos. Esta situación refleja el elevado desequilibrio territorial, que supone esta concentración de empleos respecto a la distribución de la población.

Como consecuencia de la limitada evolución del empleo la mayoría de los distritos sufre un descenso del mismo. En 1990 el número de ocupados en Barajas era de 17.054, en el año 2000 pasa a tener 16.121 ocupados, lo que ha supuesto un descenso en dicho periodo de un 5,5% de los empleos.

El empleo en el municipio de Madrid es principalmente de carácter terciario, tal y como sucedía con los establecimientos productivos, el número de empleos generados por el sector servicios en Barajas era de 10.828 ocupados para el año 2000 o, lo que es lo mismo, un 67,17% del total de los empleos pertenece al sector servicios. Después de este sector se sitúan el de la industria y el de la construcción con 3.269 empleos y 2.006 empleos respectivamente.

En 1990 el número de empleos por cada 100 habitante era de 49,4 en Barajas, cifra que disminuye a 46,0 empleos/100 habitantes en el año 2000. La dotación del distrito es en todo el periodo superior a la media de la ciudad.

De la dotación del año 2000, más de la mitad pertenece al sector servicios con 30,93 empleos/100 hab. Barajas es el segundo distrito del municipio con mayor número de empleos en el sector de la construcción (5,73 empleos/100 habitantes).

Por lo que respecta a dotación de empleos generados por subgrupos de actividad, es importante destacar que Barajas ocupa uno de los primeros lugares en los servicios a la distribución, con unas dotación de 10,59 empleos por cada 100 habitantes (sólo

por detrás de Salamanca que tiene 11,40 empleos/100 habitantes). La presencia del aeropuerto de Barajas determina la buena posición del distrito, no sólo por la actividad aeroportuaria, sino también por su capacidad de atracción hacia otras vinculadas con el transporte de mercancías y personas.

El mayor número de empleos por rama de actividad en el distrito se da en las actividades inmobiliarias, de alquiler y servicios empresariales (3.994 ocupados) seguido por las industrias manufactureras (3.269 ocupados), el comercio y reparación de vehículos a motor (2.605 ocupados), la construcción (2.006 ocupados), transporte y comunicación (1.902 ocupados) y la hostería (1.522 ocupados).

3.3.2 Población potencialmente activa

La población de 16 y más años experimenta un aumento en el municipio del 1,35 % durante el periodo 1986-1996; este incremento se produce con la llegada a la edad laboral de la generación del "baby-boom". El incremento más fuerte se produce entre 1986 y 1991, y desde 1991 hasta 1996 se produce un pequeño descenso de esta población.

Barajas sigue la tendencia de la mayoría de los distritos, pasando de una población potencialmente activa de 22.683 en 1986 a 28.002 en 1996, es decir que presenta un incremento positivo del 22,38% para el periodo estudiado. El número de personas de 16 y más años se incrementa en la mayoría de los distritos periféricos de la ciudad, debido al éxodo poblacional desde el centro de la ciudad hacia la periferia.

No existen datos actualizados del mercado madrileño posteriores a 1996 desagregados por distritos. Sin embargo, es posible que el aumento de población inmigrante produzca un incremento a alza de la población potencialmente activa.

3.3.3 Población activa

La **población activa**⁵ en el Distrito presenta, en el periodo 86-96, un incremento positivo, aumentando la población activa en un 21,96%, cifra muy superior al incremento experimentado por la media madrileña de un 8,73%.

Si desagregamos los datos de población activa por género, observamos que en todos los distritos se va equiparando cada vez más el número de activos masculinos y femeninos, siendo en los distritos centrales donde se encuentran más igualados, debido a la significativa entrada de la mujer al mundo laboral.

⁵ Población activa: Población de 16 años y más que está trabajando o buscando trabajo (inscrita en el INEM)

Diagnóstico de Sostenibilidad del distrito de Barajas



En Barajas se produce, en el periodo analizado, un aumento del 7,64% en la población activa masculina, mientras que en la femenina este aumento es del 53,58%. Esta diferencia en los incrementos entre hombres y mujeres hace que el número de población activa por géneros se vaya igualando cada vez más.

Timón es uno de los barrios madrileños que experimentan un mayor crecimiento de personas activas entre 1986 y 1996 (66,72%). Ese importante crecimiento se debe, principalmente, al fuerte incremento de población que se produce en el barrio como consecuencia de la gran expansión urbanística que experimenta.

A partir de 1998, hasta 2001, la tendencia del número de activos en Madrid es creciente.

La **tasa de actividad** (proporción de personas activas sobre el total de las potencialmente activas) es un indicador más significativo para el análisis del mercado de trabajo. En el distrito de Barajas la tasa de actividad presenta los siguientes valores:

Tasa de actividad	Año 1986	54,54%	Año 1996	53,89%
Femenina	32,85%		41,34%	
Masculina	77,80%		67,03%	

Barajas junto a San Blas son los dos únicos distritos madrileños que, entre 1986 y 1996, disminuyen su tasa de actividad en un 1,2% y un 2,22% respectivamente, consecuencia del importante descenso de la tasa de actividad masculina que se produce en ambos distritos (-11,86% y -13,84%, respectivamente). La caída de la tasa de actividad global no es muy acusada porque la tasa de actividad femenina experimenta, para el mismo periodo, un fuerte crecimiento. A pesar de lo anteriormente mencionado, Barajas es uno de los distritos con mayor tasa de actividad de la ciudad.

En el periodo 1998-2001 hay una tendencia creciente en todo el municipio del número de activos y, por lo tanto, de la tasa de actividad, situándose en un 53,48% en el 2001, cuando el valor del año 1996 era de 51,42%. Aún no se dispone de datos desagregados por distritos.

3.3.4 Población ocupada.

La **población ocupada**⁶ de Barajas presenta un incremento del 23,20% en el periodo 1986 -1991. Sin embargo, en los cinco años siguientes (1991-1996) sufre un descenso del 5,24%, siendo uno de los distritos madrileños que menos reducción experimenta en estos años. El diferente comportamiento de cada distrito está relacionado tanto con la evolución demográfica y de la población potencialmente activa, como por el tipo de ocupación de los residentes en cada uno de ellos y por el impacto de la crisis económica.

Al desagregar la población ocupada por géneros, observamos que, al igual que pasaba con otros indicadores ya estudiados, la mujer en el periodo de estudio (1986-1996) es la que tiene un mayor aumento, mientras que los hombres, aunque aumenten en el total del periodo, lo hacen de manera mucho menos significativa que la mujer. En el caso de población ocupada de Barajas los datos son los siguientes:

1986		1991		1996		Δ 86-96 hombre	Δ 86-96 mujer
Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer		
7.486	2.884	8.564	4.212	7.626	4.480	1,87	55,34

3.3.5 Tasa de empleo

Nos permite conocer cuantas personas tienen un empleo de todas aquellas que estarían en condiciones de trabajar, ya que mide la proporción de personas ocupadas respecto al total de personas potencialmente activas.

Barajas es el distrito con mayor tasa de empleo del municipio en 1986 con 45,7%.

⁶ Población ocupada: Población de 16 años y más que han trabajado al menos una hora en la semana de referencia del estudio

Entre los años 1986 y 1991 hay distritos del municipio que tienen un incremento más alto en esta tasa, aun así Barajas sigue manteniendo uno de los primeros lugares en tasa de empleo con un 48,80% en el año 1991.

La crisis económica de principios de los años 90 provocó un descenso en la tasa en todo el municipio, en Barajas el descenso fue de 5,57 puntos porcentuales. A pesar de esta reducción sigue estando entre los distritos con mayor tasa de empleo (43,23% en 1996).

La tasa de empleo muestra una evolución positiva en los últimos años, como consecuencia de la buena situación por la que ha atravesado la economía y el mercado de trabajo madrileño. La tasa global es de 50,1% en el tercer trimestre de 2003. La tasa de empleo por género en el periodo 1998-2001 experimenta una evolución favorable, aunque es más positiva entre las mujeres.

En el 2003 la tasa de empleo por género, en el distrito, se sitúa en un 64,97% en hombres y en un 42,10% en mujeres.

Si se analiza la relación de la población ocupada con los medios de producción, en 1996, observamos que en el distrito el mayor porcentaje, 67,50%, del total de la población ocupada, corresponde a asalariados fijos, mientras que un 17,59% es de asalariados eventuales. Es decir, que un 85,09% de los ocupados son asalariados, mientras que un 3,70% son empresarios y un 5,96% son autónomos.

Barajas, respecto al resto de los distritos, es después de Retiro el que presenta mayor porcentaje de asalariados fijos respecto al total de ocupados.

3.3.6 Tasa de temporalidad

La **tasa de temporalidad**, medida como proporción de trabajadores asalariados eventuales sobre el total de asalariados, se incrementa en el municipio en el periodo 86-96, pasando de 12,69% en 1986 a 24,96% en 1996. Este incremento se produce, como en el caso de la tasa de empleo entre los años 1986 y 1991, coincidiendo con la fase de mayor expansión de la economía madrileña. En Barajas la evolución en el periodo analizado ha pasado de un 9,15% en 1986 a 20,67% en 1996.

La tasa global de temporalidad en 2003 es de 17,75% en el distrito, cifra inferior a la media municipal (21,47%), este dato es una aproximación basada en una extrapolación de datos, puesto que no se disponen de datos reales desagregados y actualizados por distrito y género.



3.3.7 Tasa de paro

En lo referente a la **tasa de paro**, Barajas se comporta como el resto de los distritos del municipio, presentando un descenso entre 1986 y 1991 tanto en hombres como en mujeres, como consecuencia del fuerte crecimiento experimentado por el empleo, fruto del buen momento económico.

La tasa de paro pasó de un 16,18% en 1986 a un 11,55% en 1991. Sin embargo, la tasa de paro aumentó en ambos géneros entre 1991 y 1996, debido a la crisis económica de principios de la década de los noventa, de tal forma que se situó en un 19,77% en 1996. Es uno de los distritos con menor tasa de paro en este periodo.

A partir de 1998 se produce un descenso generalizado en el municipio de la tasa de paro, como consecuencia del elevado dinamismo de la economía madrileña, pasando de un 15,60% (tercer trimestre 1998) a 9,59% (tercer trimestre 2001).

La tasa de paro masculina es menor que la femenina (en 2001), con unos valores de 7,05% y 12,70% respectivamente, esto es debido a que aun existen diferencias de oportunidades entre ambos géneros para acceder al mercado de trabajo.

Los datos de paro según la EPA, (no comparables con los anteriores por la diferente metodología de cálculo), nos dejan ver que existe una disminución de paro en el distrito. Los datos por géneros son:

- Año 2000: Tasa paro masculina: 8,06%; Tasa paro femenina: 12,44%
- Año 2003: Tasa paro masculina: 4,30%; Tasa paro femenina: 6,15%

3.4. ESTRUCTURA URBANA Y MOVILIDAD

Barajas presenta una estructura urbana menos compacta que la mayoría de los distritos de la ciudad, presenta un ratio de densidad urbana de 21 viviendas/ha., por debajo de la media municipal (52,26 viviendas/ha).

La densidad de habitantes es de 57 hab/ha, también por debajo de la media municipal que es de 125,95 hab/ha.

Esta situación del distrito no es homogénea, pues los diferentes barrios que lo conforman: Alameda de Osuna, Aeropuerto, Casco Histórico de Barajas, Timón y Corralesjos reúnen unas estructura diferentes, tanto tipológica, morfológica como socialmente.

Así, los barrios con mayor densidad urbana son el Casco Histórico de Barajas y el de Alameda de Osuna; y el que tiene menor densidad es Aeropuerto. Además, el barrio



de Alameda de Osuna es uno de los que posee mayor renta media familiar de todo el municipio, situación que no ocurre en el resto de los barrios del distrito.

La relación entre el suelo de uso lucrativo y el suelo urbano total está por debajo de la media municipal, y con un claro predominio de los usos dotacionales sobre los lucrativos.

El porcentaje de suelo para equipamientos y deportivos está por debajo de la media municipal. No obstante, la dotación de $\text{m}^2/\text{habitante}$ de suelo para equipamientos y deportivo local, está muy por encima de la media en la ciudad.

El porcentaje de suelo del distrito ocupado por zonas verdes urbanas es de un 27%, por encima de la media municipal, 19,3%. La dotación de zonas verdes, está por encima de la media en la ciudad, y es de $62,8 \text{ m}^2/\text{habitante}$, (incluyendo el Parque de Juan Carlos I).

3.5. VIVIENDA

El acceso a la vivienda es uno de los problemas principales de los habitantes madrileños, puesto de manifiesto reiteradamente a través de los diferentes instrumentos de participación ciudadana en este proceso.

3.5.1 Caracterización de la vivienda

Barajas tenía en 1991 un total de 11.623 viviendas, de las cuales el 86% eran viviendas principales y secundarias y el 14% eran desocupadas. En 1996 el número de viviendas del distrito aumentó a 12.442 y en 2003 era de 16.817.

La antigüedad de las viviendas nos puede dar una idea de la calidad residencial y de los crecimientos urbanos, al existir un elevado grado de relación entre la edad de la vivienda y su calidad constructiva (incluyendo aspectos como superficie, situación, equipamientos).

El parque de viviendas de Barajas no es demasiado antiguo, ya que de las viviendas existentes en 1991 sólo un 16,15% están construidas antes de 1960.

El mayor porcentaje de viviendas existentes en 1991 pertenece al periodo 1971-1980 con un 49,24% de las viviendas, seguidas de las construidas de 1961 a 1970 que representan un 24,64%.

Las viviendas que tienen entre 61 y 90 m^2 son las más numerosas dentro del parque

residencial madrileño y también dentro de Barajas. También podemos destacar que es el distrito, junto a Retiro con mayor presencia de viviendas de 91 a 120 m², además es uno de los distritos con más alto porcentaje de viviendas de más de 200 m².

El índice medio de ocupación por vivienda se sitúa en 3,13 en 1996, cuando la media municipal se encontraba en 2,66. Aunque no hay datos actualizados, este índice habrá variado con la llegada de población inmigrante.

Los porcentajes de viviendas en propiedad en este distrito, son del 81,20 %, valor superior a la media municipal (73,43%). La proporción de viviendas en alquiler se situó en un 9,45%.

3.5.2 La vivienda nueva

En el periodo 1997-2000 se construyeron en el distrito 792 viviendas de nueva planta, siendo el total construido en el municipio de 13.446.

La superficie media de las vivienda se situaba en torno a 98,71 m², cifra inferior a la media municipal (100,82 m²).

El precio de la vivienda nueva ha aumentado en todos los distritos siendo el incremento medio del municipio para el periodo 1994-2003 de un 90,44%, mientras que dicho incremento en Barajas es de un 91,28% para el mismo periodo. El precio de la vivienda paso de 1.325 €/m² en 1994 a 2.535 €/m² en 2003. Barajas es uno de los distritos de la periferia donde el precio de la vivienda nueva es más elevado.

La edificabilidad remanente a enero de 2003 en el distrito es de 350.650 m², o lo que es lo mismo, aún queda por edificar el 58% de lo propuesto por el Plan General del 97 (595.233 m²).

En este distrito se han construido 231 viviendas de protección pública oficial y ninguna vivienda de precio tasado en el periodo de vigencia del P.G.O.U.M-97.

3.6. ACCESIBILIDAD DE LA POBLACIÓN A LOS SERVICIOS BÁSICOS DE LA CIUDAD

La accesibilidad de los ciudadanos a zonas verdes públicas y servicios básicos es uno de los indicadores básicos, propuesto por la Unión Europea, basados en el principio de igualdad e integración social.

El 63% de la población del distrito tiene acceso, a menos 500 metros desde su vivienda, a centros educativos, porcentaje que aumenta hasta el 96% si aumentamos la distancia a 1 km. Por lo que se refiere a plazas de guardería y centros de educación infantil, el índice es de 1,2 niños/plaza, similar a la media de la ciudad.

En el caso de los centros de salud, el 30% de la población tiene acceso a estos centros a menos de 500 metros, es uno de los distritos con menos accesibilidad para esa distancia, presenta, por lo tanto, un valor inferior a la media municipal (43%) y un 81% de la población del distrito tiene acceso a ellos a menos de 1 km de distancia.

Un 52% de la población dispone de un equipamiento deportivo a menos de 500 metros de su vivienda, valor que aumenta al 91% si analizamos la accesibilidad a menos de 1000 metros. En los dos casos el distrito es uno de los que presenta valores más altos del municipio.

La accesibilidad a las zonas verdes mayores de 5.000 m², a menos de 500 metros, es de un 71,5% y de un 96% si tomamos como distancia menos de un kilómetro. La superficie por habitante de zona verde es de 62,8 m²/habitante, valor muy superior a la media urbana (16,6 m²/habitante). Si se incluye para el cálculo de la dotación el LIC del Jarama, ésta aumenta hasta 139,5 m²/habitante.

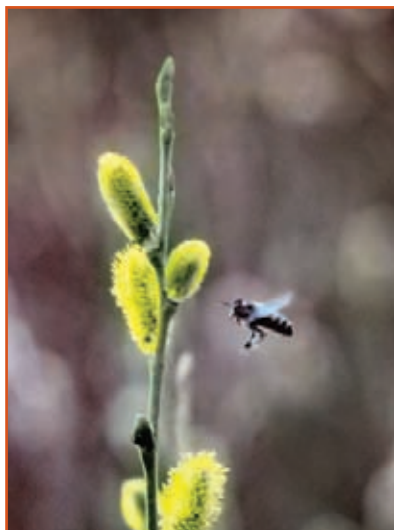
El distrito de Barajas no dispone de cines ni de teatros. Sin embargo, en lo que se refiere a dotación de centros culturales y bibliotecas, está muy por encima de la media municipal con 8,6 centros culturales por cada 100.000 habitantes y 5,7 bibliotecas por cada 100.000 habitantes.

Barajas presenta una superficie de equipamiento comercial singular de 0,16 m²/habitante y de dotación comercial neta de 0,41 m²/habitante. En los dos casos es bastante inferior a la media urbana.

3.7. MEDIO AMBIENTE

3.7.1 Residuos

La recogida de residuos urbanos en Barajas, sin contabilizar los datos de recogidas selectivas de papel y vidrio, ha seguido una tendencia creciente entre los años 1995 y 2000 pasando de 601 a 753 kg por habitante y año. A partir del 2000 sufrió un ligero descenso debido en parte por una reducción en origen pero



también por el traspaso de residuos a la recogida selectiva en áreas de aportación (papel y cartón). El ratio de recogida en el año 2001 era de 717 kg /habitante y año.

La producción por encima de la media de Barajas no se debe a que la producción doméstica sea mayor que en el resto de los distritos, sino fundamentalmente a la existencia de equipamientos comerciales o grandes infraestructuras (aeropuerto). Lo mismo ocurre en Villa de Vallecas, Hortaleza y Centro.

En el distrito se implantó la recogida selectiva (dos fracciones envases y restos) en mayo de 2000. En los 8 meses de ese año, se recogieron 1.589 Tm (en bolsa amarilla), con un ratio de 45,40 kg/hab y año. El ratio de recogida selectiva domiciliaria (bolsa amarilla), en el año 2001, fue de 79,70 kg/habitante y año. A partir de dicho año el ratio de recogida va disminuyendo hasta situarse en 52,58 kg/hab y año en el 2003.

El peso de la recogida selectiva respecto al total del distrito es de 6,0% para el año 2000, hay que tener en cuenta que en este distrito sólo se hizo recogida selectiva durante los últimos ocho meses de este año.

La recogida por aportación de papel y vidrio en el municipio ha ido aumentando desde el año 1991 al 2001, en el caso del vidrio pasa de 7.164 Tm a 25.591 Tm recogidas y, en lo referente al papel-cartón, pasa de 2.199 Tm a 50.663 Tm. Esto es debido a que se duplicaron el número de contenedores y también a las campañas de concienciación.

El Plan Nacional de Residuos, de la Unión Europea, marca como objetivo para la recogida por aportación disponer en 2006 de un contenedor por cada 500 habitantes. Barajas disponía en 2002 de un contenedor de papel por cada 610,65 habitantes, uno de vidrio por cada 790,25 y uno de pilas por cada 3.663,9 habitantes.

3.7.2 Contaminación acústica

Según el Estudio Psicosocial del Impacto de Ruido Ambiental del 2001, realizado por el Ayuntamiento de Madrid, algo más del 38% de la población del distrito se muestra preocupada por la contaminación acústica. Los aviones son los que ejercen un impacto más alto.

Analizando el impacto diferencial entre el día y la noche, observamos que en el distrito las diferencias son nulas, siendo un 57% la población que es impactada por la contaminación acústica durante el día y durante la noche.

El 52% de la población del distrito sufre el impacto exterior, es decir se sienten molestos por la contaminación acústica cuando están en su barrio. Esta cifra aumenta a un 64% aproximadamente, si se pregunta por el impacto interior, es decir, por el sentimiento de molestia por contaminación acústica cuando están en sus casas. Barajas es el distrito que presenta mayor porcentaje de ciudadanos que sufren impacto interior.

3.7.3 Medio natural

Las zonas verdes de Barajas ocupan el 11,4% del total de la superficie del distrito. La dotación por habitante es de 62,8 m² de zona verde por habitante (incluyendo las 160 hectáreas del Parque Juan Carlos I, gestionado por la Empresa Municipal Campo de las Naciones). El PG-97 propone un incremento de zonas verdes en el Distrito de 89,10 Ha.

Dentro de los parques y jardines que posee este distrito los más importantes son:

- Jardines de La Alameda de Osuna "**El Capricho**": Con una superficie de 17,6 hectáreas, está clasificado como Jardín Histórico Artístico. Es considerado uno de los espacios verdes más atractivos de Madrid. Cuenta con dos estilos de jardinería (el francés y el paisajista) además de diversos elementos arquitectónicos.

Se ha rehabilitado y restaurado con un Proyecto de la Escuela Taller de Jardinería y se está llevando a cabo la instalación de una red para el riego automático con agua reciclada.

- El "**Parque de Juan Carlos I**" con 220 hectáreas, de las cuales 60 pertenecen al Club de Golf de propiedad municipal. Se divide en dos zonas por una ría de 1.900 m de longitud, unidas entre sí por pasarelas y puentes. El parque se estructura en torno a un anillo construido por bandas paralelas, siendo la principal un bulevar alrededor del cual se disponen: el circuito de bicicletas, pistas de footing, jardines, etc. Posee gran cantidad de especies arbóreas de todas las partes del mundo. Destaca la fuente cibernética, que ofrece espectáculos de agua, luz y sonido en verano.

En el distrito de Barajas se encuentra uno de los espacios naturales presentes en el municipio, que es el **LIC de la Cuenca del Jarama y el Henares**. Este espacio natural es una estrecha banda protegida que en término de Madrid se sitúa en los límites de Barajas con los términos de Paracuellos del Jarama y San Fernando de Henares, ocupando unas 290 hectáreas.

GRANDES OPERACIONES URBANAS



4.1. NUEVA AVENIDA URBANA EN ALAMEDA DE OSUNA Y CIUDAD PEGASO

El Plan General ha propuesto la creación de un nuevo eje urbano sobre el viejo tendido ferroviario denominado "vía de la gasolina", avenida que recibirá el tratamiento de paseo arbolado en buena parte de su recorrido, cuya longitud alcanza los 3.200 metros. La N-II, que se interpone entre ambos barrios, se salvará mediante un puente de coexistencia entre vehículo y peatón. De este modo, el nuevo eje estructurará y permeabilizará longitudinal y transversalmente el barrio de la Alameda de Osuna y permitirá la comunicación con la Ciudad Pegaso.

El presupuesto previsto par la ejecución de la nueva Avenida Alameda de Osuna - Ciudad Pegaso asciende a casi 22 millones de euros

El objetivo declarado de la operación no es otro que aprovechar los nuevos espacios generados por el abandono de la vía ferroviaria con objeto de asegurar la continuidad de la trama urbana de la Alameda de Osuna y Ciudad Pegaso:

- Desmontaje de la vía y de su infraestructura para dar continuidad urbana a los márgenes de los barrios de Alameda de Osuna y Ciudad Pegaso. Además de la vía, se eliminarán las infraestructuras de tierra que soportan, mediante la supresión de los terraplenes y el relleno de las trincheras. Desaparecerá el terraplén ubicado junto a la Calle de Rioja y se rellenarán los fosos existentes al norte y sur de la N-II.

La mayor amplitud del corredor ferroviario al norte de la Nacional II permite la creación de un paseo peatonal arbolado de 1 km de longitud. Este bulevar verde contará con un carril bici, quioscos y otras zonas de

recreo que ayudarán a darle vitalidad urbana y a hacer de él un nuevo espacio de encuentro de actividad.

Por tanto, la nueva avenida urbana, cuya longitud asciende a 3.200 metros, estructurará longitudinal y transversalmente el barrio de la Alameda de Osuna y permitirá la comunicación con la Ciudad Pegaso mediante un puente con amplias aceras sobre la N-II.

Recibe el carácter de eje esencialmente urbano que estructura el viario del distrito y comunica ambos barrios pero no soporta otros tráficos al no conectar con ninguna autovía o cinturón rodado de los muchos que rodean la zona.

- Garantizar una reserva de suelo para plataforma exclusiva de transporte público.
- Asegurar la conexión viaria a través de la N-II entre ambos barrios.
- Posibilitar la construcción de aparcamientos para residentes.
- Puente sobre la N-II. La "vía de la gasolina" salva la N-II bajo rasante a través de un estrecho "pontón" cuya ampliación ofrece más problemas que ventajas. Por ello la conexión entre los barrios se resolverá mediante un puente con amplias aceras.
- Aparcamientos para residentes. En la franja más amplia liberada en la Alameda de Osuna, se acometerá la construcción de un aparcamiento para residentes, bajo una de las calzadas de la futura avenida, con dos plantas y más de 1.500 plazas.
- Transporte público. El carril-bus propuesto para la avenida garantizará una circulación más fluida de los autobuses que comunican con la estación del metro de Canillejas. Además, el Plan General plantea reserva de suelo para transporte de capacidad intermedia. No obstante, siempre se ha planteado la posibilidad de prolongar el Metro hasta el centro mismo del barrio de la Alameda de Osuna.
- Mejora ambiental. La creación de la nueva avenida eliminará las "zonas de nadie", que pasarán del abandono en el que se encuentran a ser cuidadas por el Ayuntamiento de Madrid. Las nuevas áreas públicas situadas sobre las vías ofrecerán una nueva imagen configurada por una alameda y tratamiento de las nuevas zonas verdes calificadas por el Plan General, que se ejecutarán en el desarrollo de esta intervención urbanística. En total se plantarán unos 1.300 árboles.

El desarrollo de las propuestas de Plan General ha introducido algunas modificaciones en sus previsiones, que amenazan en convertir la nueva Avenida en una vía rápida. La Asociación de Vecinos "Alameda de Osuna 2000", ha expresado su preocupación personalmente a los servicios de este Departamento.

4.2. CIUDAD AEROPORTUARIA-PARQUE DE VALDEBEBAS

Modificado y concretado el marco general de las infraestructuras estatales en la corona noreste (Plan Director de Barajas; trazado de la Radial 2; trazado del Eje Norte/Sur de acceso al aeropuerto), la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid suscribieron un Convenio Urbanístico para fijar las condiciones de planeamiento correspondiente al ámbito UNP. 4.01 "Ciudad Aeroportuaria-Parque de Valdebebas" del Plan General de 1997 (16 de julio de 2002) para la ejecución del planeamiento suscrito entre el Ayuntamiento y la Comisión Gestora correspondiente al mismo ámbito.



La ordenación de este ámbito, planteada a partir del modelo territorial que preveía el Plan General de 1997, mantiene como eje fundamental de la propuesta la creación del gran Parque de Valdebebas (500 Ha) como elemento singular de la red metropolitana de espacios libres y parques, y como elemento central alrededor del cual se sitúan las grandes piezas de actividad urbana. Se concibe este Parque no como un recinto cerrado, sino como una red abierta, constituida esencialmente por dos elementos: un parque central y otro lineal a lo largo del arroyo Valdebebas.

Se han firmado para el desarrollo del sector diferentes Convenios Urbanísticos: en mayo del 2001 con el Real Madrid C.F, en julio de 2002 con la Comunidad de Madrid, para desarrollar el planeamiento, y para la gestión del sector.

Marco Territorial

La actuación en el UNS. 4.01 forma parte de una propuesta global que abarca la denominada Corona Este de Madrid, espacio comprendido entre la vía M-40 y los límites del término municipal en sentido

Diagnóstico de Sostenibilidad del distrito de Barajas

E/O, y, en sentido N/S, ocupa el espacio comprendido entre el límite del término municipal de Alcobendas, hasta la vía radial Prolongación de O'Donnell. Desde el punto de vista metropolitano se trata del espacio situado en el borde Este del continuo urbano y en relación con el Corredor del Henares. En la actualidad se trata de un territorio ocupado por grandes infraestructuras de transporte que han dejado entre ellas grandes espacios vacíos. Con esta fisonomía la Corona Este queda dividida en dos sectores, al norte y al sur de la N-II.



*El ámbito del UNP 4.01 afecta a los distritos de Hortaleza y Barajas.
Ordenación del Ambito UNS. 4.01 "Ciudad Aeroportuaria-Parque de Valdebebas"*

En la zona norte se sitúa el espacio dominado por el Aeropuerto de Barajas, delimitado por la autovía M-40 y el río Jarama, en el que destaca el espacio vacío de Valdebebas, lugar en el que coexiste con potentes elementos del sistema de transporte: la traza de la futura autopista R-2 separa la parte central del parque del arroyo de Valdebebas, siendo el resto de los lindes la M-40, la autovía A-10 de acceso al Aeropuerto y el Eje Norte-Sur.

En la zona sur, destacan los grandes centros de transporte (Centro de carga del aeropuerto, CITIPAL, Puerto Seco) y el sistema ferroviario de Vicalvaro que hace de barrera a los desarrollos urbanos de Coslada. En los vacíos de este espacio está prevista la instalación y el desarrollo del futuro Anillo y Villa Olímpica junto con actividades de carácter terciario orientadas al transporte y la logística.

La ordenación concreta del ámbito del UNS. 4.01 se ha planteado a partir del modelo territorial que con carácter indicativo preveía el PGOUM-97, si bien introduciendo los necesarios ajustes para adaptar su diseño urbano a los nuevos condicionantes de carácter territorial y urbanístico (Plan Director de la Ampliación del Aeropuerto de Barajas, nuevo trazado de la R-2, diseño definitivo del Eje N/S de acceso al Aeropuerto y los nuevos usos terciarios, residenciales y deportivos que surgen como consecuencia de los distintos Convenios Urbanísticos).

La creación del gran Parque de Valdebebas como elemento de la red metropolitana de espacios libres y parques, incluyendo el tratamiento paisajístico y ambiental del arroyo y otros cauces que recorren el ámbito hasta su contacto con el Aeropuerto, se mantiene como eje fundamental de la propuesta. Se concibe la ordenación, por tanto, tomando como centro el Parque de Valdebebas cuya superficie se fija en 500 Has (suma del suelo correspondiente a redes generales y aporte del 50% del suelo correspondiente a redes locales), alrededor del cual se sitúan las grandes piezas de actividad urbana (Ciudad Aeroportuaria, Ciudad Residencial de Valdebebas, Ampliación Recintos Feriales y Reserva Deportiva). Por otra parte, este parque verá incrementada su superficie con la aportación de las reservas de suelo que resulten de la ordenación de los suelos urbanizables no programados vecinos.

En el entorno próximo del ámbito es preciso destacar las siguientes formaciones y elementos urbanos: al este Sanchinarro; al norte, en contacto con el término municipal de Alcobendas, el Encinar de los Reyes, el Campo de Golf y los suelos urbanizables de la Solana de Valdebebas y la Fuente Fría; al oeste, el sistema general aeroportuario con sus específicas condiciones de ordenación y desarrollo; y, en el sur, en primer término, las Cárcavas de San Antonio y, más allá de la A-10, los Recintos Feriales y el Parque de Juan Carlos I.

Las piezas urbanas principales de la ordenación del polígono de Valdebebas-Ciudad Aeroportuaria, que quedan sumergidas y plenamente accesibles al Parque son dos: la Ciudad Aeroportuaria, predominantemente terciaria, y la Ciudad Residencial de Valdebebas. A ellas hay que añadir otros dos grandes elementos de carácter estructurante, que son: la ampliación de los Recintos Feriales del IFEMA, y un equipamiento deportivo privado de singular extensión superficial. La ordenación se completa con dos actuaciones de remate: la ampliación de Las Cárcavas y el cierre Sur del Encinar de los Reyes.

Características de las Piezas Urbanas del UNS. 4.01

Ciudad Aeroportuaria: muy condicionada por la presencia del Aeropuerto, con un diseño reticular formalizado paralelamente al Eje Norte/Sur. Destinada a la actividad económica relacionada con el transporte aéreo, contiene también residencia con objeto de diversificar y compensar el tipo de actividad evitando un uso exclusivo y monotipo, y para la que se establece la posibilidad de localizar un gran centro comercial. Será necesario integrar las zonas verdes que surjan en esta pieza con el diseño del futuro parque de Valdebebas.

Ciudad Residencial de Valdebebas: necesaria para equilibrar la mezcla de usos en la zona, no sólo para conseguir un adecuado balance trabajo/residencia, sino también para conseguir la rentabilidad social del Parque. Diseñada como una ciudad lineal con planta en suave curva que acompaña a la R-2 y al arroyo de Valdebebas, se articula a través de un bulevar central donde se sitúan los equipamientos y servicios comerciales. Se trata de un conjunto urbano atravesado por los espacios de conexión entre las dos partes del parque metropolitano que servirán de apoyo a los cauces de los arroyos y al nuevo trazado de las vías pecuarias, y que deberán ser objeto de atención preferente en la propuesta de ordenación para el nuevo Parque.

Ampliación de los recintos feriales y área deportiva privada. Al norte de la A-10 y de las instalaciones actuales se localiza el espacio reservado para la ampliación de los Recintos Feriales. En su lado oeste se establece una zona verde de transición con el área urbana consolidada de Las Cárcavas. En el norte, y orientada al parque, se prevé una reserva de superficie destinada a uso terciario. Contigua a ella, en el este, se localiza la nueva ciudad deportiva del Real Madrid en un punto estratégico, intersección de eje Norte/Sur con el eje transversal E/O. Entre ambas áreas un amplio bulevar servirá de espacio de relación y acceso al futuro parque de Valdebebas desde el sur.

Las Operaciones de Remate, tienen como fin el acabado de los bordes del Encinar de los Reyes y de Las Cárcavas. Para el primero se realiza una propuesta residencial lineal que se apoya en el arco viario situado junto a la margen izquierda del arroyo de Valdebebas, facilitando las conexiones con el Encinar de los Reyes y La Moraleja y permitiendo la conexión por el norte con Sanchinarro. Para el remate residencial de Las Cárcavas se propone una actuación residencial de baja densidad apoyada en la Vía borde del Parque, con un sistema complementario de zonas verdes y equipamientos de carácter local. En su proximidad se localizan las principales conexiones viarias con el sur del ámbito de Sanchinarro.

El Parque de Valdebebas

El futuro parque de Valdebebas representa un elemento fundamental de la red urbana y metropolitana de parques, concibiéndose desde el punto de vista de su ordenación, tal y como se ha señalado, como una pieza central alrededor de la cual se sitúan destacadas infraestructuras de la ciudad junto con una serie de espacios residenciales, terciarios y deportivos de nueva creación y de gran importancia tanto para la actividad urbana como para unir los espacios urbanos del Noreste.



A pesar de la falta de homogeneidad de sus bordes, la zona de Valdebebas posee una serie de características que la convierten en un área de oportunidad para Madrid. La primera es su situación geográfica que le otorga especial relevancia desde el punto de vista estratégico, ya que permite terminar la corona noreste del municipio con criterios de calidad urbanística y eficacia funcional.

La segunda se basa en el potencial de mejora que presenta actualmente este espacio, en parte ocupado por zonas de vertido, recorrido por vías pecuarias y surcado por vaguadas y arroyos que es necesario preservar. Se trata de una zona con una importante función ambiental para la ciudad, un nuevo pulmón verde, muy beneficioso para la mejora de la calidad del aire y como moderador del microclima urbano. Junto a ello hay que señalar que la realización del parque de Valdebebas puede representar una oportunidad para implantar un diseño sostenible de parque en la ciudad de Madrid, en el que se contemple el reciclado de escombros, que sea eficiente desde el punto de vista energético, que incorpore medidas de confort climático en los espacios libres, y facilite, a través de la elección de la vegetación, la sucesión natural de las especies vegetales.

En tercer lugar y no por ello menos importante hay que destacar el carácter que se le atribuye a Valdebebas como parque metropolitano y por ello situado en el umbral superior de la oferta de zonas verdes de carácter urbano y periurbano, y en el que junto a la función ambiental antes mencionada, destaca la función social y educativa, pudiendo permitir la implantación de una oferta al ciudadano de una amplia gama de actividades de tipo cultural, deportivo, recreativo y de ocio.

Con una superficie aproximada de 500 Has (suma de la superficie de zonas verdes de redes generales y del 50% de locales adscritas al ámbito), el parque se organiza inicialmente en dos zonas diferenciadas, una parte central que se concibe como un espacio poco formal en el que podrá prevalecer el carácter eminentemente forestal, y un parque lineal ligado a la presencia del Arroyo de Valdebebas. Entre ambas se sitúa un nuevo desarrollo residencial que obliga a prever en el diseño del parque soluciones imaginativas de conexión y continuidad entre las dos zonas.

En esta misma línea se prevé que el perímetro del parque se amplíe a través de la creación de pasillos medioambientales que actúen como conectores de personas y fauna, permitiendo el acceso al mismo desde las distintas piezas urbanas que lo rodean, incorporando una gran longitud y variedad de fachadas y aumentando de esta forma, la rentabilidad funcional del parque.

Diagnóstico de Sostenibilidad del distrito de Barajas

Por todo ello, y partiendo del principio de que la transformación del territorio nunca es neutra, el Ayuntamiento de Madrid considera que la actuación sobre el "vacío" que actualmente representa Valdebebas, requiere una fase previa en la que se produzca un debate sobre su desarrollo, por lo que tiene previsto convocar un Concurso de Ideas, donde adquieran importancia aquellas propuestas dirigidas a conseguir un equilibrio entre las necesidades y los recursos y exista un compromiso con la esencia del espacio a proyectar y con la sostenibilidad.

Cuadros:

PARAMETROS PRINCIPALES DEL AMBITO CIUDAD AEROPORTUARIA / PARQUE DE VALDEBEBAS	
Superficie del ámbito	10.600.000 m ²
Uso global	Terciario
Gestión	Convenio-Compensación
Planeamiento	Iniciativa Pública
Instrumentos de planeamiento	Modificación Puntual del Plan Plan de Sectorización
Prioridad de planeamiento	Según estipulaciones del Convenio

CIUDAD AEROPORTUARIA-PARQUE DE VALDEBEBAS: CUADRO DE CARACTERÍSTICAS		
	Superficie (m ²)	%
Edificabilidad	2.862.000	-
Superficie del ámbito	10.600.000	100,00
Red supramunicipal	1.074.891	10,14
Red supramunicipal VIS	190.800	1,80
Parcial red supramunicipal	1.265.691	11,94
Red general zonas verdes	4.785.350	45,14
Red general equipamiento	858.600	8,10
Red general infraestructuras	572.400	5,40
Parcial red general	6.216.350	58,64
Total redes supramunicipales y generales	7.482.040	70,58
Red local zonas verdes integrada en parque	214.650	2,00
Equipamiento deportivo privado	1.200.000	11,32
Total	8.896.690	-

Edificabilidad por usos		m ²
Residencial		1.251.000
Nº Total de viviendas	11.517	
VPT	1.296	
VPO	3.887	
VL	6.334	
Terciario		1.251.000
Deportivo privado		360.000
Total		2.862.000

Estos datos se corresponden con un aprovechamiento tipo (conforme a la terminología de la nueva Ley "Aprovechamiento Unitario o Coeficiente de Edificabilidad homogeneizado") de 0,231 m²/m²cuc referido al uso terciario y un índice de edificabilidad de 0,27 m²/m². A título informativo, podemos advertir que los suelos urbanizables incorporados "UZIs" del Plan General de 1997 (Las Tablas, Montecarmelo, Sanchinarro, Carabanchel) tenían de media de Aprovechamiento Tipo: 0,36 m²/m², del que ha resultado un índice de edificabilidad en torno a 0,39 m²/m². Por su parte para los suelos urbanizables programados UZPs (Ensanche de Vallecas, La Atalayuela, El Cañaveral, Los Cerros, Ahijones, Berrocales y Valdecarros) el Plan General de 1997 fijó un aprovechamiento tipo de 0,36 m²/m²cuc que da lugar a un índice de edificabilidad medio en torno a 0,40 m²/m².

4.3. AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE BARAJAS⁷

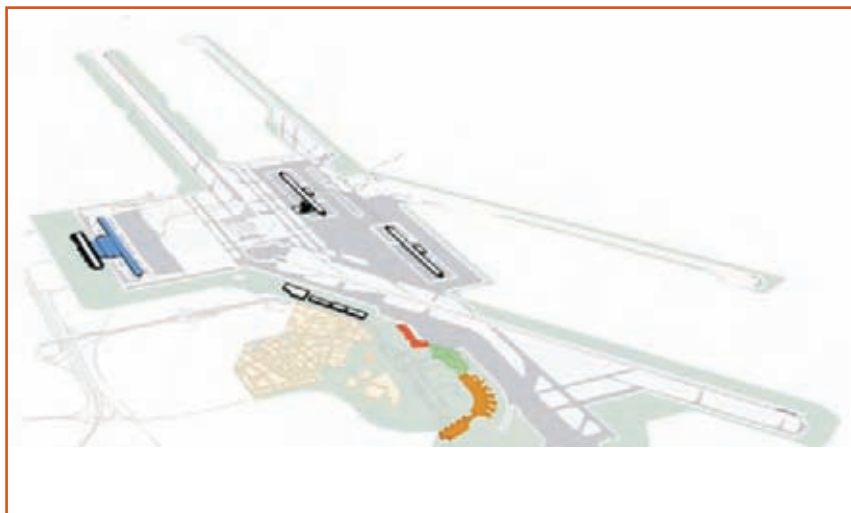
El Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas, publicado en el B.O.E. de 16 de diciembre de 1999, determina que la única opción válida a corto plazo en este aeropuerto para atender el incremento de la demanda, es la ampliación de las instalaciones del actual aeropuerto para dotarlo de mayor capacidad.

En su primera fase, entre 1997 y 1998, el Plan Barajas permitió poner en servicio una nueva Pista de Vuelo, así como el resto de infraestructura asociadas y complementarias precisas para su correcta operatividad.

El objetivo de su segunda fase, es dotar al aeropuerto de Madrid-Barajas de dos nuevas Pistas y una Nueva Área Terminal formada por un Edificio principal, un Dique

⁷ Fuente: Página Internet del aeropuerto de barajas (www.aena.es)

Diagnóstico de Sostenibilidad del distrito de Barajas



para vuelos nacionales y Schengen, más un Edificio Satélite para vuelos internacionales, así como un edificio para el aparcamiento de vehículos.

Estas nuevas instalaciones aportarán 64 posiciones asistidas mediante pasarelas, con capacidad de procesamiento de 10.400 pasajeros en hora punta, además de la instalación de un sistema mecanizado para el tratamiento de equipajes y un transporte automatizado de pasajeros para la conexión entre edificios. Esta gran operación permitirá alcanzar un tráfico anual de 70 millones de pasajeros y elevar la capacidad del campo de vuelos hasta 120 operaciones

a la hora. Todas estas actuaciones, orientadas a dotar al aeropuerto de Madrid-Barajas de unas modernas instalaciones e infraestructuras que permitan atender la demanda del tráfico aéreo dentro de unos adecuados niveles de seguridad y calidad, se encuadran dentro del Plan de Infraestructuras 2000-2007 del Ministerio de Fomento.

La obra civil de las dos nuevas pistas, el Nuevo Edificio Terminal, el aparcamiento y el Edificio Satélite fueron inauguradas el 13 de febrero de 2004.

Edificio Terminal

El Nuevo Edificio Terminal, situado en el extremo norte del aeropuerto, podrá dar servicio a más de 35 millones de pasajeros al año, con una capacidad de procesamiento de 10.400 pasajeros en hora punta.

Este nuevo terminal tiene una **superficie total de 470.261 m²** distribuidos en 6 niveles: tres sobre rasante para facturación, seguridad, embarque y recogida de equipajes, y tres bajo rasante

AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS		
	Después del Plan Director (1999)	Futuro
Capacidad del aeropuerto	+ 35 millones de pasajeros	+ 70 millones de pasajeros
Superficie del aeropuerto	1.600 Ha	3.994 Ha
P plazas de aparcamiento	10.970	22.505
Superficie de terminales	199.000 m ²	1.000.000 m ²
Puertas de embarque	40	101
Controles de seguridad	20	52
Mostradores de facturación	272	446
Cintas de recogida de equipajes	34	55
Posiciones de estacionamiento	180	292
Posiciones de contacto	40	104
Pistas	3	4
Operaciones / hora	72	120

DESCRIPCIÓN TÉCNICA	
Áreas principales	462.000 m²
Públicas	160.000 m ²
Comerciales	24.600 m ²
Oficinas	20.400 m ²
Técnicas	173.500 m ²
Reserva	83.100 m ²

destinados a mantenimiento, tratamiento de equipajes y lanzadera entre terminales.

El edificio consta de tres bloques. En el primero, **Facturador**, se situarán **174 mostradores de facturación**, en el segundo, Procesador, se realizarán los controles de seguridad y se ubicará parte de la zona comercial; y en el tercero, denominado Dique, estará el área de embarque, con **38 posiciones de contacto** para tráfico nacional y Schengen, por las que se accederá directamente al avión. En la planta -2 se encuentra la estación del APM que une el Nuevo Edificio Terminal con el Edificio Satélite. **La longitud del dique es de 1,14 km.**

Edificio Satélite

El Edificio Satélite tendrá capacidad para dar servicio a **15 millones de pasajeros al año**, consta de **dos bloques** separados, uno para el embarque y desembarque de pasajeros y otro para los controles de pasaporte y zona comercial. Ambos bloques cuentan con tres niveles sobre rasante.

El Edificio Satélite, de **287.384 m²**, tendrá 26 posiciones de contacto, que asegurarán el rápido y cómodo embarque y desembarque de los pasajeros de todos los vuelos internacionales no Schengen. **La longitud del dique es de 0,93 km.**

Transporte de pasajeros

El Nuevo Edificio Terminal estará comunicado con el Edificio Satélite por un sistema automatizado de transporte de pasajeros "entre terminales" (APM-INTRA), que facilitará el transporte de viajeros de una zona a otra.

Para ello, la lanzadera dispondrá de varios **vehículos guiados sin conductor** que se desplazarán a través de un túnel subterráneo de



servicios aeroportuarios que conectará dos estaciones: una situada en el edificio principal, donde habrá dos andenes dispuestos en los laterales, y otra en el Satélite, que dispondrá de un andén central.

Equipajes

La Nuevo Área Terminal se ha diseñado con un Sistema Automatizado de Tratamiento de Equipajes o SATE, que permitirá el procesamiento de unos 16.500 equipajes a la hora, centrandose sus funciones en el tratamiento automático, dentro de la nueva Terminal y su Edificio Satélite, de los equipajes de llegada y salida, así como de todos los equipajes en tránsito. Para el movimiento de equipajes, el SATE tendrá una **longitud total de trazados de 91,3 km**.



Descripción técnica	
Longitud total	3 Km
Niveles	2
Vanos por nivel	3
Laterales	10,12 m
Central	13,1 m

Túnel de servicios aeroportuarios

Los sistemas automatizados de tratamiento de equipajes y de transporte de pasajeros circularán a través de un túnel de servicios aeroportuarios, que unirá el nuevo edificio terminal con el edificio Satélite. Este túnel tendrá una **longitud de 3 Km** y podrá prolongarse.

El túnel de servicios aeroportuarios albergará también varios tipos de instalaciones, como las de electricidad, protección contra incendios y ventilación, así como diversas salidas de emergencia, conforme a las normativas más exigentes.

Aparcamientos y accesos

El aparcamiento, destinado a vehículos privados y de alquiler, es un edificio con capacidad para **cerca de 9.000 plazas** de estacionamiento. Está formado por **6 módulos anexos**, con 5 plantas cada uno y ocupa una superficie total de 309.000 m².

La azotea del edificio, de 55.104 m², está cubierta con aproximadamente 900.000 plantas autóctonas, que la integrarán en el paisaje, convirtiéndola en la cubierta vegetal de mayor superficie continua de Europa.

En cuanto al acceso al Nuevo Terminal, el proyecto contempla dos tipos de obras: los **accesos para pasajeros y empleados que se desplacen por carretera**, y las **estaciones para tren y Metro**, que estarán situadas bajo las dársenas.

DESCRIPCIÓN TÉCNICA	
Longitud	3.341m (2.605m en túnel)
Ojos	12,6 m ancho x 6 m gálibo
Ojos centrales	2 para tráfico M-111
Ojos laterales	1 tráfico restringido Apto. 1 paso servicios públicos

Para la circulación de vehículos por carretera, las dársenas de salidas y llegadas de la NAT contarán con 12 carriles en total. Seis, situados en el nivel de llegadas del terminal, con 3 viales para taxis, 2 para autobuses y 1 para el resto de vehículos. Y otros seis, en el nivel de salidas, con 3 viales para taxis y 3 para vehículos privados.

Desvío y soterramiento de la M-111

Las obras que se llevan a cabo en la carretera M-111, entre Barajas y Paracuellos del Jarama, con motivo de la ampliación del aeropuerto, tienen como objetivo el desvío y soterramiento de un tramo de vía a fin de evitar su paso por las nuevas instalaciones. **La longitud del tramo afectado es de 3.341 metros**, de los cuales **2.605 metros serán un falso túnel** que pasará por debajo del futuro edificio satélite, la plataforma y las nuevas pistas.

La obra conlleva también el desvío y reposición de algunos servicios como los de abastecimiento de agua, líneas eléctricas, telefonía y colectores que pasan por la zona, así como de las vías de servicio interiores del aeropuerto y el acceso a la Torre de Control.

Para canalizar todo esto, el túnel, cuyo punto más bajo será de 24 metros bajo la rasante de plataforma, **estará formado por 4 ojos**. Los tubos centrales, por donde pasarán 2 carriles de circulación, irán destinados al tráfico de la M-111, y los laterales, a los diferentes servicios aeroportuarios. Con todo ello, la capacidad de tráfico será de 6.000 vehículos en hora punta.

Ampliación Campo de Vuelo

La ampliación del aeropuerto de Madrid - Barajas contempla, junto a la construcción de la Nueva Área Terminal, la ampliación del campo de vuelo con **dos nuevas pistas de aterrizaje y despegue, así como la construcción de zonas de rodadura, áreas de movimientos y diversos sistemas asociados**.

La singularidad del proyecto radica en la nueva configuración que tendrá el campo de vuelo del aeropuerto de Madrid - Barajas, existente en pocos aeropuertos del mundo y en línea con los más modernos. Éste contará con cuatro pistas operativas, paralelas dos a dos, que permitirán el aterrizaje y despegue de aeronaves de forma simultánea,

Diagnóstico de Sostenibilidad del distrito de Barajas



CAMPO DE VUELO	
Pistas	
Doz nuevas pistas:	15L-33R 19L-36R
Longitud	3.500 m
Ancho	60 m
Margen	7,5 m
Operaciones / hora	120
Ayudas a la Navegación	CAT III
Plataformas	
Plataforma del Satélite	
Plataforma del Dique (NET)	

incluso en situaciones de bajas condiciones de visibilidad, al estar dotadas con sistemas de balizamiento totalmente independientes.

El objetivo fundamental de la construcción de dos nuevas pistas es aumentar la capacidad de su campo de vuelo. Como consecuencia, el aeropuerto aumentará su actual capacidad operativa - 78 operaciones/hora - hasta alcanzar los 120 movimientos de aeronaves a la hora. Una realidad que, junto a la Nueva Área Terminal y el resto de actuaciones englobadas en la ampliación, le permitirá estar preparado para atender en el futuro a cerca de 70 millones de pasajeros al año. Se logrará también mayor eficacia en las operaciones y en los terminales, más modernos y completos; se agilizará el embarque; se facilitará la recogida de equipajes y se reducirán los tiempos de espera de los viajeros.

Ambas pistas estarán dotadas con las ayudas necesarias para permitir aterrizar y despegar con baja visibilidad (ILS categoría III y sistemas de balizamiento categoría II/III), un sistema de mando y control del balizamiento único para todo el campo de vuelo, dos edificios de salvamento y extinción de incendios, estaciones automáticas de meteorología, un sistema de suministro de energía eléctrica ininterrumpido para caso de emergencia, diversas plantas separadoras de hidrocarburos y una plataforma con instalaciones para eliminar las formaciones de hielo de las aeronaves.

Las dos pistas podrán ser utilizadas para aterrizajes y despegues dependiendo de la configuración de vientos que exista en el momento. Es decir, cuando el aeropuerto opere bien en configuración Norte o bien en configuración Sur.

La ampliación del campo de vuelo del aeropuerto de Madrid - Barajas implica la realización de una serie de actuaciones que afectan al río Jarama, entre las que se encuentra el desvío del cauce del río en un tramo de 1.695 metros para poder ejecutar la obra de la 15L-33R.

Plataformas

Junto a las nuevas pistas de aterrizaje y los diferentes sistemas y zonas de rodadura asociadas a las mismas, la ampliación del campo de vuelo del aeropuerto de Madrid Barajas incluye dos grandes áreas de estacionamiento y movimiento de aeronaves. Estas

áreas son la plataforma del Dique del Nuevo Edificio Terminal y la plataforma del Satélite.

La plataforma del Satélite, de **1.680.000 m²**, estará ubicada de forma estratégica junto al Suevo Edificio Satélite -destinado a vuelos internacionales, en un punto neurálgico del aeropuerto próximo a la torre de control y situado entre las cuatro pistas de vuelo.

La plataforma contará con **26 posiciones de estacionamiento de aeronaves asistidas por pasarela y 16 en remoto** y dispondrá de un sistema de calles de rodadura alrededor de dichas posiciones para la circulación de aviones en plataforma y la conexión con las cuatro pistas de vuelo. Además incluirá dos calles de salida rápida de la pista 15R-33L y otras dos de la 18R-36L, así como un acceso triple a la cabecera 36L.

Para su ejecución, la obra contempla entre otras actuaciones la construcción de una red enterrada de suministro de combustible a aeronaves de más de 15 km, un sistema de drenaje de aguas, la red de galerías para conducciones eléctricas e iluminación y el balizamiento de todas las calles de rodadura, incluyendo sistemas de mando y control. Además también se construirá el viario perimetral de mantenimiento y una rampa de acceso a la torre de control.

Plataforma del Dique

La otra gran plataforma de estacionamiento y movimiento de aeronaves que se construirá será la del Nuevo Edificio Terminal. Dicha plataforma, situada alrededor y frente al Dique o zona de embarque de pasajeros, tendrá una extensión de **830.000 m²** y contará con **60 posiciones de estacionamiento de aeronaves**, de las que **38 serán asistidas por pasarela y 22 en remoto**.

Además, y al igual que en la plataforma del satélite, se construirá todo el sistema de calles de rodadura para la circulación de aviones y conexión con pistas, el balizamiento de las mismas, los viarios perimetrales, la red de galerías de servicio, la iluminación de la plataforma y el sistema de drenaje de aguas.

Por último, entre otras actuaciones, cabe destacar también la construcción de la **red abastecimiento de combustible** a aeronaves de la plataforma del dique, que tendrá una extensión de **más de 12 km.**, la red de agua a presión contra incendios y un túnel bajo las calles de rodadura.



VALORACIÓN FORO DEL DISTRITO



Las aportaciones del Foro de Distritos a través de los diferentes Consejos Sectoriales han sido las siguientes:

RESPUESTA DE LOS CONSEJOS DEL DISTRITO	
Sanidad, Consumo y Comercio	SI
Educación	SI
Cultura	SI
Juventud y Deportes	-
Promoción de Igualdad y Empleo	SI
Urbanismo, M. Ambiente, Circulación y Transporte	SI
Servicios Sociales	SI
RESPUESTA ASOCIACIONES DE VECINOS	
A.A.V.V. Alameda de Osuna	

La asociación de vecinos ha enviado su opinión sobre todos los temas encuestados.



5.1. VALORACIÓN EN EL DISTRITO DE BARAJAS

5.1.1 Calidad de vida

El concepto **calidad de vida** incluye los conceptos de adecuada estructura urbanística, servicios completos, amplios espacios verdes, seguridad, escasa polución y ruido, buen transporte público, limpieza viaria, circulación fluida, buenas actividades culturales y de ocio y restauración y limpieza de viviendas. La calidad de vida en Madrid no se considera del todo buena, y en el Distrito de Barajas es media-alta.

5.1.2 Urbanismo, transporte y vivienda

La AA.VV. opina que el **desarrollo urbanístico** está siendo controlado, la expansión del distrito a medio plazo se dará por finalizada siendo necesario acometer actuaciones de contenido social.

En relación con la **vivienda**, la oferta de suelo no es suficiente. Se comenta la necesidad de mejora en el número de viviendas de protección o de precio tasado, también se aconseja la realización de un plan de alquileres baratos para la población joven.

La **comunicación** de Barajas con el resto de los distritos es mejorable. Se considera necesario aumentar la flota de autobuses y estudiar la posibilidad de implantar la red de Metro en la Alameda de Osuna.

Las infraestructuras generadas para facilitar la **accesibilidad y movilidad** en el entorno urbano a discapacitados físicos son valoradas como mejorables.

5.1.3 Aspectos económicos y sociales

Se señala el paro, la droga y los actos vandálicos como **situaciones de contenido social problemático** más relevante del distrito.

En relación con el **empleo**, los colectivos más afectados por el paro son los jóvenes en busca de primer empleo, las mujeres y los mayores de 45 años.

El aeropuerto genera gran cantidad de empleo en la zona.

En el distrito no hay actuaciones en materia de fomento del empleo, aunque próximamente se contará con un Centro para el Estudio de Nuevas Tecnologías dependiente de la Agencia para el Empleo de Madrid, cuya finalidad primordial será la

preparación de personal desempleado para su colocación en el Aeropuerto de Barajas.

La **sanidad** en el distrito también se valora como mejorable, se apunta la necesidad de un ambulatorio. En relación con los servicios sanitarios, el SAMUR es el servicio más valorado y se puede considerar como sobresaliente. En cuanto al control y la vigilancia alimentaria, se valora de forma positiva el seguimiento pero se solicita mayor eficacia en las sanciones, también exigen mayor vigilancia de los establecimientos de "chinos".

El servicio de controles epidemiológicos es bastante desconocido por los asistentes.

Según la AA.VV. existen tres problemas principales: la falta de un ambulatorio, retrasos considerables en las citas hospitalarias y la lentitud en la atención en el Centro de Salud.

La información suministrada por los servicios municipales para prevención de enfermedades y las actividades sanitarias se valora de manera positiva, aunque se denota la necesidad de aumentar su número.

La opinión general sobre la oferta de **centros educativos** es positiva, aunque se considera insuficiente en el tramo de educación infantil. Los centros públicos necesitan realizar mejoras en el equipamiento de material informático.

Según el Consejo, no hay constancia de graves casos de indisciplina ni de agresividad en las aulas, discrepando en este asunto la AA.VV. que apunta la existencia de estos problemas en los centros escolares y añade que se debe a la falta de cultura y permisividad de la familia.

La oferta de programas educativos y preventivos relacionados con el alcohol y las drogas es calificado por la AA.VV. como insuficiente. La opinión del Consejo sobre este tema es que su éxito radica en que los alumnos participen en actividades extraescolares y utilicen las instalaciones como centro de ocio alternativo.

La AA.VV. apunta que para educar a la sociedad en temas de drogas, violencia, etc, es importante mejorar el nivel cultural, la información y un apoyo económico a asociaciones y ONG's.

El Consejo propone que los colegios tengan un servicio de asesoramiento continuado sobre estos temas (drogas, alcohol, SIDA...), un psicólogo-educador



Diagnóstico de Sostenibilidad del distrito de Barajas



que imparta talleres voluntarios que se realicen con las actividades habituales.

En lo que se refiere al horario de los colegios, la opinión es que debería ampliarse para el beneficio de la familia en general.

En cuanto a la dotación de **guarderías**, la opinión es que aunque, el número total es suficiente se necesitarían más plazas públicas.

En relación con la **cultura**, se valoran como mejorables los equipamientos culturales del distrito, ya que carece de cines, teatros y museos. Los actos culturales que se celebran en el Distrito de Barajas son valorados de manera positiva pero sería necesario aumentar su número debido a su gran acogida. La participación de los vecinos en los actos culturales y de ocio, como las fiestas patronales, es muy elevada.

La situación general de los Centros Culturales Municipales es adecuada según el consejo.

En el tema del Patrimonio Cultural, el Consejo y la AA.VV. discrepan, el primero opina que, en general, está bien conservado y la AA.VV. califica el estado del Patrimonio como regular.

La AA.VV. destaca la identidad cultural del Parque del Capricho.

La valoración de los **equipamientos deportivos** existentes es que mejorará en cuanto se inaugure el nuevo polideportivo, aunque ya cuentan con el polideportivo "Villa de Barajas", en funcionamiento desde julio 2002, y dos clubes privados.

Se destacan como principales problemas de la **juventud** el desempleo, alcoholismo y violencia, que se minimizaría con la creación de más centros deportivos y culturales.

El botellón se practica en algunas zonas del distrito. La droga no es un problema que afecte al distrito de forma generalizada. Se consideran que los programas de prevención y reinserción son buenos.

Los principales problemas de la **mujer** presentados por este Distrito son el desempleo y la desigualdad en el trabajo y remunerativa. El "*Programa de Igualdad de Oportunidades entre Mujeres y Hombres*" es conocido, y se opina de forma muy positiva.

Las acciones necesarias para conseguir una conciliación de la vida laboral y familiar son

incremento del número de guarderías, la posibilidad de que la mujer trabaje a tiempo parcial durante el embarazo y mayor flexibilidad en los horarios laborales.

Se solicitan más y mejores ayudas para madres con hijos. El Plan de Igualdad del municipio de Madrid es un avance en este y en otros problemas como la violencia doméstica.

Los recursos del Distrito **para atención y cuidado de personas mayores y niños** se valoran como mejorables.

La AA.VV. valora como insuficiente la atención y los programas dirigidos a los menores y a las familias.

5.1.4 Medio ambiente y consumo

En opinión del Consejo, la **calidad ambiental** en el distrito es mejorable, comentando como principales problemas los derivados del aeropuerto: contaminación acústica y atmosférica. Se ensalza el gran valor medioambiental del Parque Juan Carlos I, el Capricho y el futuro Parque de Valdebebas.

Como propuestas para paliar la contaminación acústica y atmosférica están: el aislamiento acústico de las viviendas afectadas por la autopista y mayor control del aeropuerto, con restricción de los vuelos y de la actividad tal y como marca la Declaración de Impacto Ambiental.

Los esfuerzos realizados por el Ayuntamiento en **limpieza viaria** están teniendo calado en la población, considerando que estos han tenido un reflejo en la mejora de la situación actual, aunque se comenta la necesidad de sistemas de fijación de los cubos para evitar problemas de vandalismo.

En relación con los **residuos**, se considera buena la política de recogida selectiva, pero también es necesario acompañarla de medios que permitan llevarla a cabo. Se cree necesaria la mejora en los canales de información sobre separación y minimización.

En lo referente a los excrementos caninos, se reconoce el esfuerzo municipal y entienden los vecinos que es una cuestión más de civismo del propio vecino que de control municipal. Se pide mayor rigor, debiéndose multar a los dueños por ensuciar sus perros la calle o por llevarlos sueltos.

Las **zonas verdes** del distrito se valoran como positivas, se debería mejorar en

mantenimiento, servicios, limpieza y seguridad.

En relación con el **consumo**, se reconoce la necesidad de fomentar el consumo de productos ecológicos, se incide en la educación infantil y se reconoce el gran esfuerzo del Ayuntamiento en este sentido. Sobre el control en el consumo del agua, se considera fundamental la información y la utilización de agua reciclada.

Con respecto a los derechos de los consumidores, la AA.VV. opina que no están suficientemente protegidos. El Consejo, en este asunto, opina que existe una incompreensión general acerca de la poca eficacia de los arbitrajes llevados a cabo por parte del Ayuntamiento, solicitando mayores competencias para la administración municipal.

Acerca de la situación del pequeño comercio se comenta que la mayor preocupación de estos no son las Grandes Superficies Comerciales, sino el aumento de los establecimientos como "chinos" y los "todo a cien", que acaparan gran cantidad de productos y precios que son imposibles de afrontar por parte de los pequeños comerciantes.

En cuanto a las actuaciones que puede llevar a cabo el comercio y la industria para mejorar temas como los residuos, se comenta un mayor cuidado y limpieza de las zonas donde se localizan los contenedores.

Respecto a la **salud** y el **medio ambiente**, los vecinos se muestran preocupados por la contaminación debida a la proximidad del aeropuerto.

Se entiende como positivo el esfuerzo realizado en la **educación ambiental**, la mejora vendría ligada a la necesidad de impartirla como una asignatura más. El programa "Madrid, un libro abierto", es conocido y se valora de manera muy positiva.

En el distrito se celebran jornadas informativas relacionadas con el medio ambiente, para mejorar la concienciación sobre los temas de conservación del medio natural.



ANÁLISIS DAFO



El término análisis **DAFO**, deriva de las iniciales: **D**ebilidades; **A**menazas; **F**ortalezas y **O**portunidades. Se aplica a múltiples procesos de análisis de necesidades, y se basa en la identificación de una serie de aspectos positivos y negativos, presentes y futuros.

- D**.- las debilidades, las necesidades actuales que implican aspectos negativos que deberían modificarse.
- A**.- las amenazas, todo lo que supone riesgos potenciales y que debiera prevenirse.
- F**.- las fortalezas, todos los aspectos positivos que deben mantenerse o reforzarse (capacidades y recursos de todo tipo disponibles).
- O**.- las oportunidades, todas las capacidades y recursos potenciales que se debieran aprovechar.

La combinación de los diversos aspectos considerados permiten definir las estrategias de actuación dominantes. Su principal función es detectar las relaciones entre las variables más importantes para así diseñar estrategias adecuadas, sobre la base del análisis del ambiente interno y externo que es inherente a cada organización.

6.1. FORTALEZAS

6.1.1 Análisis sociodemográfico

- Es uno de los pocos distritos que no sufrió pérdida demográfica entre los años 1986 y 1996. Además, el incremento de población en el periodo 1996-2003 es del 21,39%, porcentaje superior a la media municipal.
- La tasa de juventud en 2003 es de un 14%, una de las más altas de la ciudad.
- La tasa de envejecimiento es una de las más bajas del municipio con un 10,55% en el 2003.
- La tasa de dependencia de Barajas es de 31,9% en 2001, valor inferior a la media municipal.
- El saldo vegetativo del distrito es positivo.
- El número de personas sin educación básica (analfabetos + sin estudios) desciende entre los años 1986 y 1996 pasando de un 33,05% a un 8,17%.
- La renta media familiar disponible es de las más altas de la ciudad, en 1999 era de 13.906€. Esta renta tan elevada se debe a que en el distrito se encuentra el barrio de la Alameda de Osuna que cuenta con una de las rentas más elevadas.
- El número de hogares que solicitaron el Ingreso Mínimo de Inserción Social fue de 0,16%, cifra que está muy por debajo de la media municipal.
- La población que vive bajo el umbral de la pobreza es de 1,9%, dato mucho más bajo que el de la media de la ciudad.

6.1.2 Estructura productiva y mercado de trabajo

- Barajas es el único distrito donde el tamaño de los locales aumenta entre 1990 y 2000, pasando de 14,5 a 15,7 trabajadores. Es el distrito, junto a San Blas, donde se concentra un mayor número de establecimientos de mayor tamaño.
- Es el segundo distrito con mayor importancia en lo que se refiere a dotación de empleos generados por los servicios a la distribución (10,59 empleos/100hab).
- La población activa aumenta en el periodo 86-96 en un 21,96%, cifra muy superior a la media municipal (8,37%).
- Uno de los barrios de barajas, Timón, es uno de los que tuvo mayor crecimiento de población activa de todo el municipio para el periodo 86-96.



- Es uno de los distritos con mayor tasa de actividad del municipio.
- Presenta una de las tasas de empleo más altas de la ciudad. En el 2003 la tasa de empleo por géneros era de 64,97% para hombres y 42,10% para mujeres.
- Es el segundo distrito con mayor número de asalariados fijos.
- La tasa de paro a disminuido tanto en hombres como en mujeres, presenta una de las tasas de paro más bajas.

6.1.3 Vivienda

- El parque de viviendas del distrito es relativamente joven, ya que el 83,85% de las viviendas existentes en 1991 fueron construidas a partir de 1961, lo que hace que tengan un buen nivel de infraestructuras.
- Es el distrito, junto a Retiro, con mayor número de viviendas de gran superficie.
- El índice de ocupación de las viviendas es más alto que el de la media del municipio.

6.1.4 Servicios

- El acceso a equipamientos deportivos es mayor que el de la media del municipio, con un 52% de personas con acceso a estos centros a menos de 500 metros de sus viviendas.
- El índice de metros cuadrados de equipamientos y deportivos locales por habitantes es de 11,34 m²/hab, superior a la media de la ciudad (6,24m²/hab).
- La accesibilidad a zonas verdes urbanas mayores de 5.000m² es de un 71,5% a menos de 500 metros y de un 96% a menos de 1.000 m de su vivienda.
- En número de bibliotecas y centros culturales por cada 100.000 habitantes es más alto que el de la media de la ciudad.

6.1.5 Medio ambiente

- La dotación de zona verde por habitante es muy alta, 62,8m²/hab, mucho mayor que la media urbana, ya que en este distrito se encuentra, con 160 hectáreas, el Parque de Juan Carlos I.
- Dentro del distrito está el "El Capricho", Jardín Histórico Artístico considerado como uno de los espacios verdes más atractivos de Madrid.

6.2. DEBILIDADES

6.2.1 Estructura demográfica

- La tasa de juventud, aunque sea superior a la media municipal, sufrió una disminución muy brusca entre 1986 y 2003, pasando de un 29,58% a un 14%.
- La tasa de envejecimiento, aun siendo inferior a la media urbana, va aumentando desde 1986, con un 5,45%, hasta el 2003, con un 10,55%, es decir, que Barajas, al igual que el resto de los distritos, presenta un proceso de envejecimiento de su población.

6.2.2 Estructura productiva y mercado de trabajo

- La dotación de establecimientos por cada 100 habitantes disminuye en el periodo 1990 - 2000 en un 13,7%. Barajas es uno de los cinco distritos de la ciudad que experimenta un retroceso en la dotación de establecimientos.
- Aunque la dotación de empleos por cada 100 habitantes es superior a la media municipal, ésta disminuye en el periodo 1990-2000, pasando de 49,4 a 46,0 empleos/100 habitantes.
- A pesar de ser, como se apunta en las fortalezas, uno de los distritos con mayor tasa de actividad del municipio, Barajas es uno de los dos únicos distritos en que la tasa disminuye en el periodo 1986-1996, debido al alto descenso de la tasa de actividad masculina en dicho periodo.
- La tasa de temporalidad en el 2003 es de 17,75%.

6.2.3 Vivienda

- El precio de la vivienda nueva aumento en un 91,28% para el periodo 1994-2003. Es uno de los distritos de la periferia con los precios de vivienda nueva más elevados.
- Poca construcción de vivienda protegida en el periodo de gestión del Plan General de Ordenación Urbana de 1997, con 231 VPP y ninguna de Precio Tasado.

6.2.4 Servicios

- Sólo el 30% de la población tiene acceso a un centro de salud a menos de 500 metros de sus viviendas, porcentaje menor a la media municipal.
- En el Foro se apunta la necesidad de un ambulatorio.

- El 63% de la población tiene acceso a un centro de educación a menos de 500 metros de su vivienda, porcentaje menor a la media municipal.
- Los centros educativos públicos necesitan realizar mejoras en el equipamiento de material informático (FORO).
- Existe un déficit en plazas de guarderías.
- Barajas no dispone de cines, teatros ni museos.
- La superficie de equipamiento comercial singular y neto es inferior a la media de la ciudad.
- La accesibilidad en transporte colectivo es desigual entre barrios. Se demanda en el proceso de participación un incremento de la accesibilidad en el Metro y en los servicios de autobuses.

6.2.5 Medio ambiente



- Fuerte impacto de las grandes infraestructuras de comunicación: Aeropuerto Internacional de Barajas e infraestructuras viarias.
- El 57% la población está afectada por la contaminación acústica durante el día y durante la noche.
- El 52% de la población del distrito sufre el impacto exterior y el 64% sufre impacto interior (sentimiento de molestia por contaminación acústica cuando están en sus casas). Barajas es el distrito que presenta mayor porcentaje de ciudadanos que sufren impacto interior.
- No existe ningún Punto Limpio.
- Al igual que en el resto de los distritos, el número de contenedores por habitante no cumple aún el objetivo marcado por la Unión Europea de un contenedor por cada 500 habitantes.
- El ratio de recogida domiciliaria (bolsa amarilla) ha ido descendiendo, pasando de un ratio en 2001 de 79,70 a un ratio de 52,58 kg/habitante en 2003.
- Se debe mejorar el mantenimiento, servicios, limpieza y seguridad de las zonas verdes (FORO).

6.3. OPORTUNIDADES

- El aumento de la población inmigrante permitirá un progresivo rejuvenecimiento al tener una edad media inferior. Además, al estabilizarse en el distrito, se producirá un aumento en la tasa de natalidad y en el número de niños y jóvenes.
- EL Plan Madrid para la Convivencia Social e Intercultural (2004-2008), afectará a toda la ciudad, pero es sin duda una gran oportunidad para resolver el problema de integración de los inmigrantes, dando repuesta a las grandes dificultades que afectan a este colectivo y a las repercusiones negativas que tienen en la estructura local del Distrito. Se deberá prestar especial atención social a:
 - Los salarios y las medidas de seguridad en los trabajos precarios.
 - La vivienda.
 - La información y asesoramiento para su integración.
 - Las medidas que faciliten y promuevan la interculturalidad.
 - Medidas de apoyo en centros escolares.
 - Aprendizaje de nuestro idioma y costumbres locales.
 - Detección y control de situaciones de pobreza y exclusión.
 - Especial apoyo a la mujer inmigrante.
 - Estudiar y evitar posibles riesgos de control de determinados colectivos por mafias organizadas.
 - Frenar posibles brotes de racismo y xenofobia por parte de la población autóctona.
- Los planes municipales previstos de apoyo a la familia y el Plan Integral de Infancia y Adolescencia 2004-2008, aún siendo de ámbito municipal, constituyen una oportunidad para dar solución a los problemas sociales del distrito:
 - Conciliación de la vida familiar y laboral.
 - Atención a las personas mayores y discapacitados centros de Día, Ayuda Domiciliaria.
 - Erradicación de la violencia doméstica.
 - Igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres.
 - Atención a los problemas de la infancia y la adolescencia. Facilidades para el incremento de la atención familiar a los menores.
 - Erradicación de la violencia juvenil, etc.

- La educación de los jóvenes en valores cívicos y ambientales es una inversión a largo plazo para mejorar la cohesión social y la calidad de vida en el Distrito.
- El elevado nivel de vida medio, el desarrollo económico y el nivel intelectual de la población del Distrito, ofrecen un escenario de oportunidades para solucionar los problemas sociales del Distrito y mejorar la calidad de vida a través de la equidad y la solidaridad.
- Debería diseñarse un Plan o Programa específico de apoyo a la creación de nuevas familias, con el objetivo de frenar el éxodo poblacional (de jóvenes) y mantener el uso residencial del Distrito. Medidas de acceso a la vivienda en propiedad y en alquiler, medidas para facilitar la conciliación de la vida familiar y laboral, medidas que incentiven y favorezcan la natalidad, medidas que favorezcan el acceso al primer empleo.
- El Plan de Subvenciones de Energías Limpias, todavía en vigor, es una oportunidad para mejorar la calidad ambiental a través de la sustitución de las calefacciones de carbón.
- La operación urbanística del Parque de Valdebebas y la Ciudad Aeroportuaria, constituyen una gran oportunidad para el desarrollo socioeconómico del Distrito.
- La ampliación del aeropuerto de Barajas dará lugar a un mayor número de empleos en el distrito.



- Los nuevos desarrollos y operaciones urbanas e infraestructurales previstas constituyen una gran oportunidad para minimizar los impactos de las grandes infraestructuras, integrar y mejorar la comunicación entre barrios y con el resto de la ciudad y en general la calidad ambiental.
- Creación de pasillos verdes y pantallas acústicas verdes de protección del viario de gran capacidad.

6.4. AMENAZAS

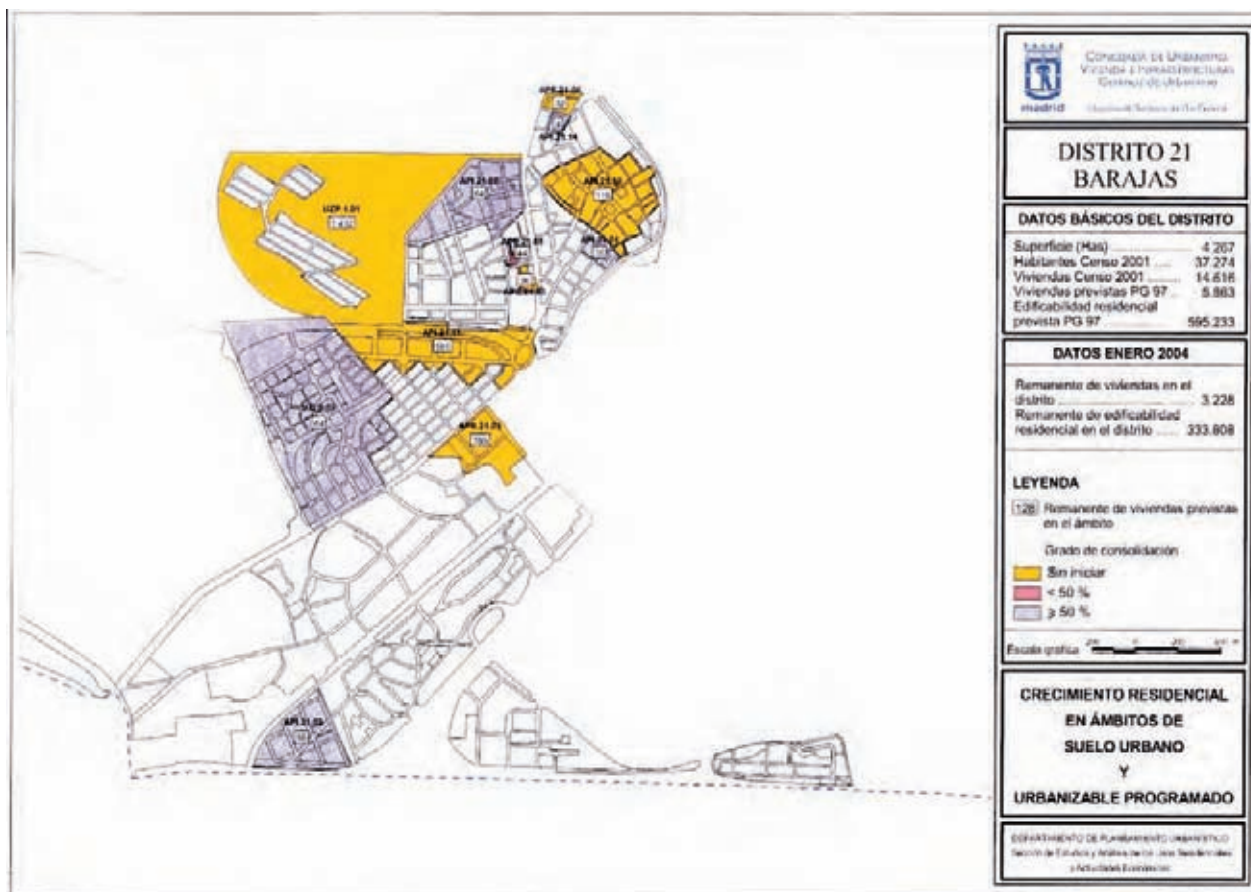
- El incremento del precio de la vivienda hace que se produzca una salida de jóvenes del distrito hacia otras zonas con precios de vivienda más asequibles.

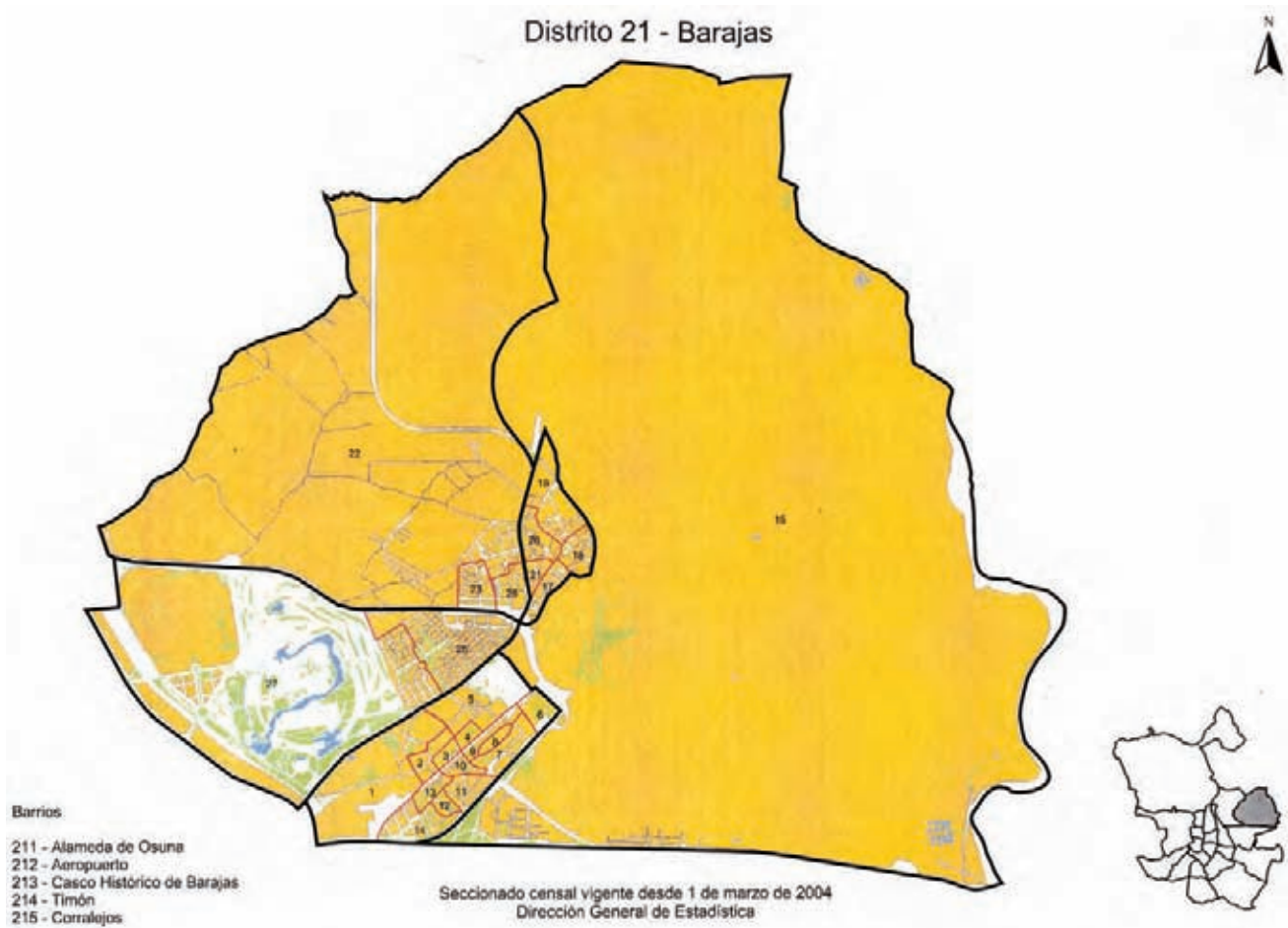
Diagnóstico de Sostenibilidad del distrito de Barajas

- Incremento de la demanda de equipamientos y servicios sociales como consecuencia del riesgo de exclusión social.
- Desplazamiento progresivo del uso residencial por actividades económicas más rentables.
- Incremento de los precios de las viviendas y de los locales para actividades económicas.
- El río Jarama está muy próximo a la ampliación del aeropuerto y se ve afectado por estas obras. Riesgo de impactos ambientales negativos.
- El previsible incremento del tráfico podría incrementar los problemas de congestión, contaminación atmosférica y acústica.
- La ampliación del aeropuerto de Barajas puede dar lugar a más contaminación acústica y habrá mayor tráfico de vehículos.
 - Riesgo de que con los nuevos desarrollos urbanos e infraestructurales, se incrementen los problemas medioambientales del Distrito si no se toman las medidas adecuadas para minimizar su impacto, por ejemplo creación de Pasillos Verdes, protección con pantallas acústicas de las grandes infraestructuras viarias, mejora en aislamiento acústico de las viviendas, máximo control de los impactos provocados por el aeropuerto, especialmente ruidos.
 - El consumo de suelo. En el marco de la Agenda 21, y al efectuar el análisis urbano, debemos recordar que las diferentes propuestas y acciones de desarrollo tienen como protagonista indiscutible al suelo, recurso natural limitado, por ello, debemos llamar la atención sobre el riesgo de sobredimensionamiento que comportan las grandes operaciones urbanas si no se conjugan adecuadamente todos los factores que entran en juego para que los procesos reviertan positivamente en la calidad de vida urbana.
 - Desde la ordenación y ejecución del planeamiento: equilibrio interno y externo en la distribución de usos y funciones, respeto y mejora del medio ambiente urbano y metropolitano, accesibilidad, reducción de la movilidad forzada, integración real y efectiva con el transporte público, adecuación de los usos y funciones propuestos a las necesidades y expectativas urbanas y territoriales.
 - Garantía de viabilidad posterior de las propuestas: compromisos de implantación de actividades y servicios económicos integrados en las estrategias económicas nacionales, regionales y locales, respetuosas con el medio ambiente y capaces de generar empleo, servicios y riqueza que contribuyan realmente al reequilibrio socioeconómico de la ciudad y tengan un impacto positivo en la región.



ANEXO B
PLANOS DEL DISTRITO





AYUNTAMIENTO DE MADRID

Área de Gobierno de Medio Ambiente y Servicios a la Ciudad

Dirección General de Sostenibilidad y Agenda 21

Tels: 91 480 41 33 – 91 480 41 34

www.munimadrid.es

agenda21@munimadrid.es

Datos: 2004 (Salvo indicación expresa)

Primera Edición: 2005

Diseño, maquetación e impresión: Madridcolor I.D., S.L.

Fotografías: Ayuntamiento de Madrid, Madridcolor I.D., S.L.

Depósito legal: M-26945-2006



madrid

ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE
Y SERVICIOS A LA CIUDAD