



# ESTRATEGIA

DE DESARROLLO  
INTEGRADO LOCAL  
DE SAN MARTÍN DE LA VEGA



# ÍNDICE

<b>Introducción</b>	<b>3</b>
<b>Agenda Urbana Española</b>	<b>8</b>
<b>Estrategia San Martín de la Vega</b>	<b>13</b>
<b>Caracterización</b>	<b>15</b>
<b>Ejes estratégicos</b>	<b>20</b>
Eje 1: Territorio, Paisaje y Biodiversidad	21
Eje 2: Modelo de Ciudad	41
Eje 3: Adaptación a fenómenos meteorológicos	56
Eje 4: Gestión sostenible de los recursos y economía circular	66
Eje 5: Movilidad y transporte	80
Eje 6: Cohesión social e igualdad de oportunidades	97
Eje 7: Economía Urbana	108
Eje 8: Vivienda	117
Eje 9: Era Digital	122
Eje 10: Instrumentos y Gobernanza	127
<b>Participación</b>	<b>145</b>

An aerial photograph of a city, showing a mix of residential buildings, green spaces, and a large blue rectangular overlay in the center. The overlay contains the word 'INTRODUCCIÓN' in white, bold, uppercase letters. The city below is densely packed with buildings, and the background shows a vast, green landscape under a clear sky.

# INTRODUCCIÓN

Nos encontramos en un periodo de cambio en el que la crisis económica de los 2000, la reciente crisis de la COVID -y una crisis climática subyacente a ambas- han puesto de manifiesto la necesidad de afrontar una serie importante de retos de índole social, económica y ambientales.

Paralelamente este escenario se plantea también cargado de oportunidades como son la propia resiliencia social que ha eclosionado ante la pandemia, la creciente conciencia ambiental y los cada vez más consolidados marcos de planificación y desarrollo urbano que permiten afrontar estos grandes retos globales desde una perspectiva local.

En este contexto, la Estrategia de Desarrollo Integrado Local (EDIL), a través de la Agenda Urbana y la Agenda 2030, se presenta como un marco idóneo para reflexionar sobre la realidad en la que vivimos y pensar en la ciudad en la que queremos vivir, un futuro para el que los Objetivos de Desarrollo Sostenible nos marcan una dirección pero no necesariamente cómo llegar.

**Esta es, en definitiva, la oportunidad que tiene ahora San Martín de la Vega: la de repensar los recursos, estrategias y proyectos de futuro, y hacerlo a través de un proceso de trabajo que fomente la colaboración y la corresponsabilidad de todos los actores que construyen la ciudad y que permita definir una hoja de ruta para la próxima década.**

Más adelante observaremos que San Martín de la Vega no parte de cero, pues cuenta con diversos planes, proyectos y estrategias que sirven de base tanto para la identificación de los principales problemas y retos urbanos como para la posterior elaboración del Plan de Acción de la Estrategia de Desarrollo Integrado Local.

## Objetivos

El presente documento recoge el resultado de los trabajos de análisis y diagnóstico desarrollados en el marco de elaboración de la Estrategia de Desarrollo Integrado Local a partir de la metodología de la Agenda Urbana Española. Este documento se ha desarrollado con los siguientes objetivos:

1. **Realizar una primera identificación de los principales problemas y retos** de la ciudad en relación a los Objetivos Estratégicos de la Agenda Urbana Española.
2. **Iniciar el trabajo colaborativo con las áreas y departamentos municipales**, implicándoles desde el inicio de los trabajos con el objetivo de reforzar las dinámicas de trabajo interdepartamental durante la elaboración y posterior implementación de la Agenda Urbana
3. **Realizar una identificación inicial de los proyectos, iniciativas y actuaciones** que sirvan de base para el posterior desarrollo del Plan de Acción.

## Metodología

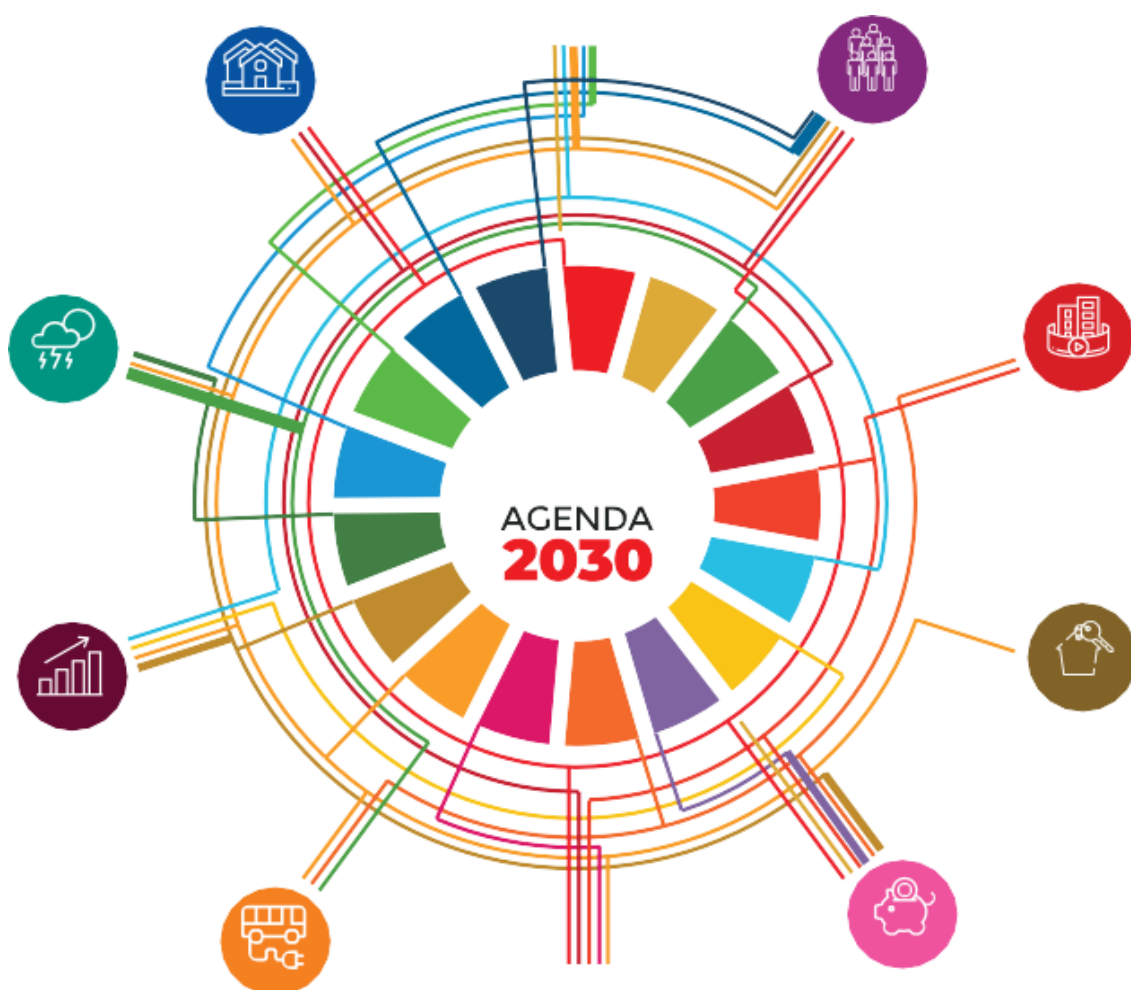
El 25 de septiembre de 2015 España y otros 192 países se comprometieron con los 17



Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas, que incluyen desde la igualdad entre las personas, la lucha contra el cambio climático hasta la promoción de modelos urbanos sostenible e inclusivos.

En 2019, el Gobierno español aprueba la Agenda Urbana Española como una de las “políticas palanca” para dar cumplimiento a los ODS desde los entornos urbanos y como una herramienta para que las Administraciones Locales elaboren sus propios Planes de Acción.

Así, la Agenda Urbana se está consolidando como el marco de referencia para la próxima década en el ámbito de la planificación estratégica, integral y participada, al tiempo que como un instrumento clave para el acceso a fondos europeos y estatales asociados al próximo **periodo de financiación 2021-2029**.



Así, la presente Estrategia de Desarrollo Integrado Local **sigue la metodología de la Agenda Urbana Española y cumple con las exigencias previstas por el artículo 29 del Reglamento 2021/1060** y en consecuencia, en cada eje estratégico se detalla y explica:

- a) La zona geográfica cubierta por la estrategia.
- b) Un análisis de las necesidades de desarrollo y del potencial de la zona, en el que se realiza un estudio sobre los aspectos sociales, económicos o demográficos

más relevantes de la zona y un análisis sobre los principales desafíos a los que se enfrenta el municipio.

- c) Una descripción de un enfoque integrado para atender las necesidades de desarrollo identificadas y el potencial existente de la zona y en el que se contemplan las diferentes políticas sectoriales que son necesarias para la consecución de los resultados previstos.

Asimismo, la última parte del documento integra una **descripción de la participación de los socios de conformidad con el artículo 8 del citado Reglamento**, en la preparación y la ejecución de la estrategia, indicando el proceso participativo que ha acompañado a la redacción de la estrategia y los mecanismos previstos para garantizar la implementación de los diferentes actores locales en la implementación de la misma.

Por otra parte, esta Estrategia será aprobada por la **Junta de Gobierno Local**, como órgano competente de representación de la entidad local, conforme a las delegaciones previstas en el Decreto de Alcaldía nº 1560/2023, de 21 de junio de 2023.

Asimismo, el Plan de Acción de la Estrategia de Desarrollo Integrado Local de San Martín de la Vega contempla, sin perjuicio de lo indicado a continuación, el **marco temporal** previsto para cada eje estratégico y proyecto.

## Desarrollo

La Estrategia de Desarrollo Integrado Local (EDIL) define una serie de procedimientos básicos para la elaboración de los Planes de Acción, así como una estructura de Objetivos Estratégicos que deben orientar el proceso.

Si bien el presente informe solo recoge los trabajos correspondientes al diagnóstico inicial, se ha considerado pertinente disponer de una imagen completa del proceso de elaboración del Plan de Acción, con el objetivo de garantizar la coherencia del presente estudio con los trabajos posteriores.

El proceso de elaboración del Plan de Acción de la Estrategia de Desarrollo Integrado Local de San Martín de la Vega contará por tanto con las siguientes fases:

### **1. Análisis de las necesidades de desarrollo y del potencial de la zona, en particular, de las interrelaciones económicas, sociales y medioambientales.**

Constituye el objeto del presente documento y comprende una serie de trabajos de análisis y diagnóstico técnico que han permitido una primera identificación de los principales problemas y retos urbanos, así como la recogida de los proyectos, estrategias e iniciativas que se están desarrollando vinculadas a los Objetivos Estratégicos de la AUE. Este análisis se ha desarrollado en varias líneas:

- Un análisis de los planes y estrategias municipales.
- Un sistema de indicadores, desarrollado a partir de los Datos Descriptivos de la AUE y complementado con otras fuentes de datos.

- La realización de entrevistas y sesiones de trabajo con las áreas y departamentos municipales con el objetivo de contrastar el análisis desarrollado e identificar iniciativas y líneas de trabajo previstas.
- Complementariamente, el trabajo desarrollado ha comprendido la definición de la metodología y el diseño de los trabajos posteriores que darán soporte al desarrollo completo del Plan de Acción, que se detallan brevemente a continuación.

## **2. Diagnóstico participativo**

Supondrá el inicio del proceso de elaboración abierto a los agentes, a través tanto del lanzamiento de los diferentes espacios de gobernanza como de la puesta en marcha de diversos canales de participación que permitirán enriquecer y cualificar el análisis técnico desarrollado -mediante entrevistas, cuestionarios, etc.- así como debatir y reflexionar conjuntamente sobre los problemas, los retos y los objetivos a futuro.

## **3. Descripción de un enfoque integrado para atender las necesidades de desarrollo identificadas y el potencial existente de la zona**

Las conclusiones y los factores clave identificados durante el diagnóstico se materializarán en un marco estratégico que deberá establecer una visión general de futuro, así como unos objetivos y estrategias necesarias para alcanzarla. Para ello será necesaria tanto la evaluación de posibles escenarios y alternativas como una reflexión participativa de las prioridades y expectativas de los distintos agentes.

## **4. Plan de Acción**

Los Objetivos y Líneas de Actuación definidos en la etapa anterior deberán concretarse en una serie de proyectos estratégicos, sobre cuya priorización, diseño y planificación económica y temporal se trabajará durante esta fase. El resultado será pues la elaboración del Plan de Acción de la Estrategia de Desarrollo Integrado Local y Agenda Urbana, el cual definirá tanto las actuaciones a desarrollar como los agentes implicados en su desarrollo.

## **5. Sistema de seguimiento**

Por último, deberán definirse los mecanismos de evaluación y seguimiento que permitirán acompañar el proceso de implementación del Plan de Acción, y que requerirá tanto de un sistema de indicadores para la medición del impacto de la estrategia y las actuaciones como el despliegue de los espacios de gobernanza a nivel político, técnico y social, la mayoría habrán sido puestos en marcha durante el proceso de elaboración del propio Plan de Acción.

A scenic view of a river with a dam and a brick structure in the foreground. The brick structure is on the left, and the dam is in the middle ground. The sky is blue with a few birds. The text 'AGENDA URBANA' is overlaid on a blue rectangle in the center.

# AGENDA URBANA



La planificación de las ciudades, el desarrollo estratégico de las Agendas todos los niveles, y las prioridades de los gobiernos locales en materia de progreso han visto un fuerte impacto por los efectos de COVID-19 y la triple crisis asociada a nivel mundial (sanitaria, económica y social), que ha comportado la puesta en marcha de una respuesta económica común a escala europea en el corto, medio y largo plazo.

En julio de 2020 el Consejo Europeo llegó a un acuerdo para impulsar un plan de recuperación social y económica para Europa, que incluye un nuevo instrumento económico, denominado Next Generation EU, dotado con 750.000 millones de euros y que, junto con los 1,1 billones de Marco Financiero Plurianual (MFP) 2021- 2027, permitirá abordar un volumen de inversiones sin precedentes en los próximos años.

En España, la Agenda Urbana surge en este contexto internacional como un documento estratégico, sin carácter normativo y de adhesión voluntaria. Se trata de la primera política palanca “*Agenda Urbana y Rural y Lucha contra la Despoblación*” de las diez que componen el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia “*Plan España Puede*”, constituido como el principal instrumento de movilización económica entre 2021-2023 con fondos Next Generation EU. Este Plan estructura las prioridades de inversión alrededor de cuatro grandes ejes: *transición ecológica, transformación digital, igualdad de género, cohesión social y territorial* de aplicación nacional.

En este sentido, el Gobierno de España aprobó en 2019 la Agenda Urbana Española (AUE), entendida como el **instrumento de planificación estratégica e integrada** para las ciudades y los pueblos de nuestro país. Se constituye como la hoja de ruta y marco de actuación que ha de servir de guía en la planificación local a medio y largo plazo

Además, propone la apertura del proceso de elaboración de sus respectivos Planes de Acción de Agenda Urbana por parte de todos los actores públicos y privados claves en el territorio, abogando así por la participación ciudadana y la co-creación. Y es que las Administraciones en todos sus niveles, la sociedad civil, el sector privado y la universidad tienen mucho que decir y que aportar en este cambio de paradigma.

España se suma con esta Agenda Urbana al trabajo internacional en la búsqueda de soluciones para los retos que plantean el aumento de la población urbana, las crisis humanitarias, los procesos de transformación del suelo y de construcción de vivienda, la atracción y el desarrollo de actividades económicas y productivas, las relaciones sociales, la pérdida de identidad cultural y las repercusiones económicas, sociales y ambientales derivados del calentamiento global.

El AUE proporciona una metodología específica para que los municipios diseñen sus **Estrategias de Desarrollo Integrado Local y Planes de Acción Local** que se caracteriza por un enfoque flexible dentro de una estrategia viva, coherente y en evolución constante. Esta metodología ofrece un decálogo de 10 objetivos estratégicos desplegados en un total de 30 objetivos específicos y 291 líneas de actuación.

El hecho de disponer de un documento de Agenda Urbana formulado y adoptado da un valor añadido a los Gobiernos Locales, en pro de un desarrollo coherente con las oportunidades, fortalezas y recursos existentes. Esto permite:

- Un alineamiento y consecución de los objetivos de desarrollo sostenible y los objetivos estratégicos del AUE, así como otros objetivos globales, nacionales y regionales.
- Poner a disposición de la ciudad un instrumento de planificación clave, con un enfoque integrado para transmitir una visión más holística y coherente al modelo de ciudad.
- Trazar una hoja de ruta estratégica y operativa para el municipio con un horizonte 2030.
- Identificar y articular proyectos estratégicos e integrales que traten de manera transversal las diferentes dimensiones y problemáticas del territorio local, de forma que su implementación produzca una transformación más estructural, eficiente y compacta en las diferentes realidades urbanas.
- Fomentar la co-creación de la ciudad con los agentes políticos, sociales y económicos, así como con el conjunto de la ciudadanía.

Estar mejor posicionado para la captación de fondos priorizados para el periodo 2021-2027 (Next Generation, Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia) así como de los diferentes marcos de fondos europeos.

En un contexto donde el 80% de la población del país se concentra en áreas urbanas las ciudades deben tener un protagonismo clave para la ordenación del territorio. En este sentido se aprueba, en 2019, la AUE, la cual corresponde a un documento estratégico, voluntario y sin carácter normativo, que plantea una nueva visión de urbanismo integrado para ciudades, municipios y territorios. Busca abordar los desafíos y oportunidades asociados al desarrollo urbano y territorial sostenible.

La AUE plantea una hoja de ruta que permite dirigir las políticas urbanas y territoriales hacia la sostenibilidad, a través de una apuesta con visión integral que busca potenciar la articulación e integración desde un enfoque holístico de las áreas pobladas. Con el objetivo de mejorar la calidad de vida en los territorios promoviendo la sostenibilidad, la cohesión social, la económica, la gobernanza y la eficiencia en la gestión de residuos.

De esta manera persigue orientar la planificación urbana alineada con las estrategias y directrices globales de las siguientes agendas:

- **Agenda 2030:** La cual constituye un plan de acción global adoptado por los países miembros de las Naciones Unidas, aprobado en 2015. Establece un conjunto de objetivos y metas para abordar diversos desafíos globales e incentiva un desarrollo económico que vaya de la mano con la inclusión social y la protección del medioambiente. Para lo anterior plantea 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), los cuales abarcan aspectos económicos, sociales y ambientales.
- **Nueva Agenda Urbana:** Creada, en 2016, en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible, conocida como Hábitat III, corresponde a un documento que establece un marco global para abordar los

desafíos y oportunidades del desarrollo urbano sostenible. Vinculado estrechamente con la Agenda 2030, en específico con el ODS 11 de Ciudades y Comunidad Sostenibles, aborda temas relacionados con la planificación urbana, gobernanza, equidad, resiliencia y sostenibilidad ambiental

- **Agenda Urbana Europea:** Aprobada en 2016, busca abordar desafíos urbanos y a la vez promover el desarrollo sostenible en las áreas urbanas europeas. Alineada con la Nueva Agenda Urbana busca contribuir a la implementación de los ODS en las ciudades de Europa mediante la promoción de alianzas que persiguen el desarrollo colaborativo y multinivel.

Mientras que, la AUE, aprobada en 2019, corresponde a un modelo de planificación estratégica que, debido a sus características puede ser aplicado a diferentes contextos territoriales independientemente de su escala y problemáticas. Puesto que, su marco teórico, objetivos y principios pueden ser aplicados a diferentes territorios a planificar o diagnosticar. Solo se deben adaptar a cada realidad y contexto territorial los instrumentos técnicos, económicos, normativos, institucionales y culturales. Cuenta con organismos e instrumentos para impulsar la Agenda 2030 en el territorio nacional.

Asimismo, la AUE, propone una metodología específica que busca comprometer a todos los actores interesados dentro de un proceso continuo de aprendizaje y acción con un carácter voluntario, que contribuye a incentivar la creación de Agendas Urbanas a lo largo de las ciudades y territorios de España.

Su estructura plantea, como marco estratégico, 10 Ejes y Objetivos Estratégicos de los cuales se desprenden 30 Objetivos Específicos y 291 Líneas de Actuación interrelacionados entre sí como potenciales actuaciones estratégicas. A continuación, se presentan los 10 Ejes Estratégicos mencionados:

## Ejes Estratégicos (AUE)













El planteamiento de la AUE es acorde con los retos planteados por las tres agendas mencionadas previamente, y tal como se indica a continuación cada uno de sus Objetivos Estratégicos se encuentran vinculados a los ODS planteados por la Agenda 2030.



# Objetivos Estratégicos (AUE)

## AGENDA URBANA ESPAÑOLA

-  **OE 1.** Ordenar el territorio y hacer un uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo.
-  **OE 2.** Evitar la dispersión urbana y reutilizar la ciudad existente.
-  **OE 3.** Prevenir y reducir los impactos del cambio climático y mejorar la resiliencia.
-  **OE 4.** Hacer una gestión sostenible de los recursos y favorecer la economía circular.
-  **OE 5.** Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible.
-  **OE 6.** Fomentar la cohesión social y buscar la equidad.
-  **OE 7.** Impulsar y favorecer la economía urbana.
-  **OE 8.** Garantizar el acceso a la vivienda.
-  **OE 9.** Liderar y fomentar la innovación digital.
-  **OE 10.** Mejorar los instrumentos de intervención y la gobernanza.

## AGENDA 2030



A person is riding a bicycle on a colorful, wavy, artificial landscape structure. The structure features yellow, green, and black sections. In the background, there is a red tent, a white van, and a crowd of people. The scene is outdoors, likely at a public event or festival.

# **ESTRATEGIA SAN MARTÍN DE LA VEGA**

Como se ha indicado con anterioridad, la Estrategia de Desarrollo Integrado Local de San Martín de la Vega sigue la metodología de la Agenda Urbana Española y tiene por objetivo establecer la **hoja de ruta del desarrollo sostenible, inclusivo, e innovador de la ciudad en el horizonte 2030**.

El Ayuntamiento de San Martín de la Vega, desde hace años, apuesta por una planificación estratégica de la ciudad y su entorno. Para ello, viene trabajando desde hace tiempo en un documento estratégico que recoja una serie de líneas de actuaciones con el objetivo de afrontar los retos económicos, sociales, demográficos, ambientales y climáticos del municipio. En ese sentido, se encuentra preparando, además, otros documentos de planificación y desarrollo sectorial municipal como:

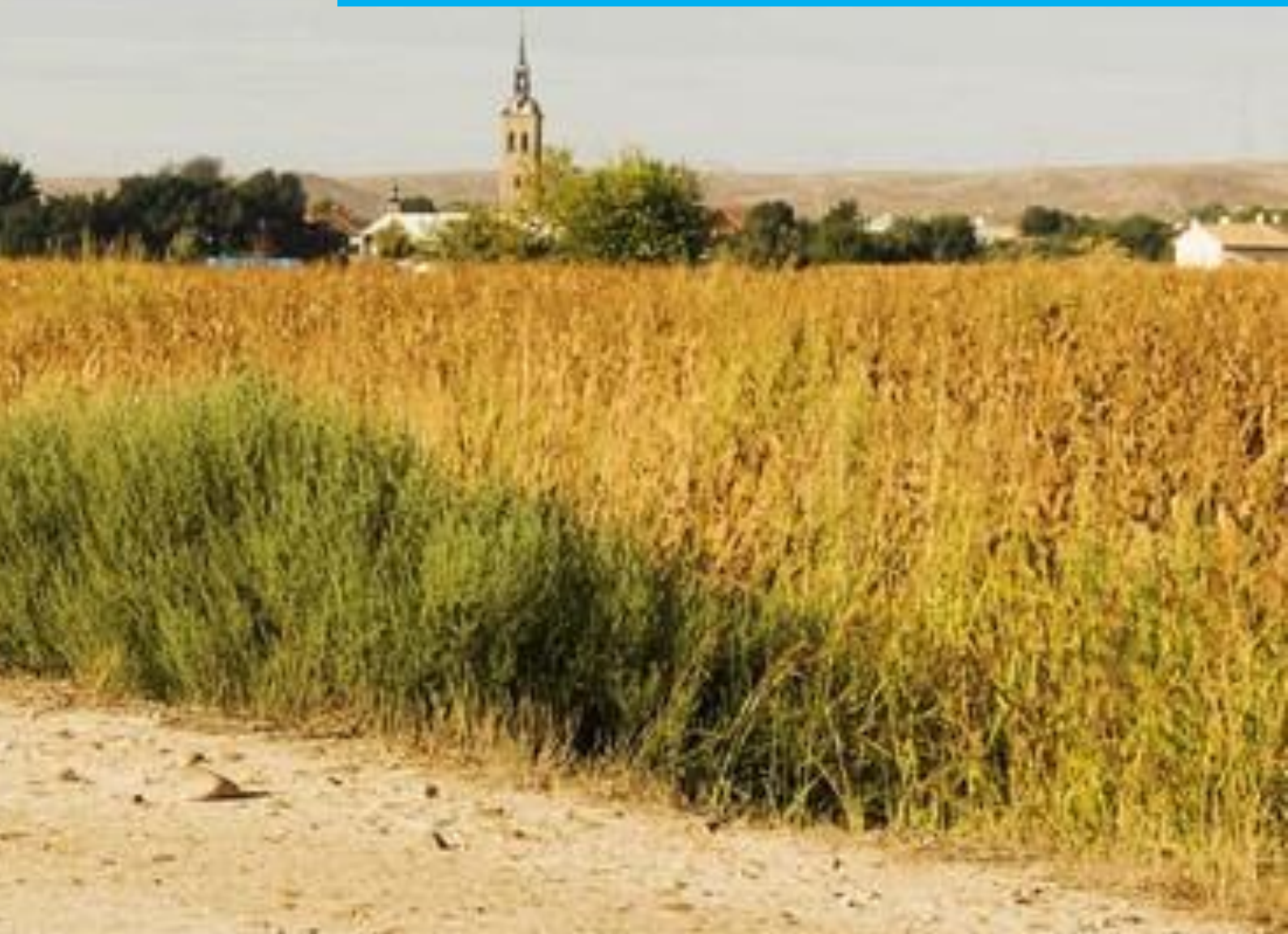
- Plan Municipal de Vivienda Pública de Alquiler Asequible,
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
- Estudio de cálculo de la huella de carbono.
- Plan de mitigación de la huella de carbono.
- Plan de compensación de la huella de carbono.
- Estudio de generación y gestión de residuos.
- Estudio de contaminación electromagnética.
- Catálogo Municipal de Bienes.

Con la aprobación de **la Estrategia de Desarrollo Integrado Local de San Martín de la Vega**, en el marco metodológico de la Agenda Urbana Española, el Ayuntamiento dispondrá de un documento de planificación estratégica actualizado y alineado con la llegada de los Fondos Europeos en el nuevo período 2021-2027. De este modo los planes, programas y actuaciones de la Agenda Urbana Local podrán ser apoyados, impulsados y financiados por este mecanismo.

Así, la **Estrategia de Desarrollo Integrado Local de San Martín de la Vega** como instrumento estratégico de ciudad permitirá:

- **Diseñar una hoja de ruta estratégica y operativa**, con visión transversal y coherente al modelo de ciudad para el municipio con un horizonte 2030.
- **Articular proyectos tractores y transversales**, con capacidad de transformación estratégica, abordando de manera integral las problemáticas urbanas locales
- **Captar fondos europeos para el periodo de programación 2021-2027** (las EDUSI serán pronto reemplazadas por las Estrategias Territoriales Integradas (ETI), en el marco del Programa Operativo Plurirregional de España asociado a la llegada de fondos europeos, para la transformación de las ciudades hacia la sostenibilidad. En este escenario, contar con un Plan de Acción de Agenda Urbana supondrá una ventaja a la hora de optar a este tipo de financiación).

# CARACTERIZACIÓN DE SAN MARTÍN DE LA VEGA



## Zona y estructura geográfica

El término municipal de San Martín de la Vega forma parte de la Comunidad de Madrid y se encuentra al sureste de la capital, limitando al norte con los municipios de Getafe, Rivas-Vaciamadrid y Arganda del Rey, al sur con Ciempozuelos, Chinchón y Valdemoro, al este con Morata de Tajuña y al oeste con Pinto. Tiene una **superficie de 105,93 km<sup>2</sup>**, **se encuentra situado a 515 metros de altitud sobre el nivel del mar y cuenta con una densidad de 196,48 hab/km<sup>2</sup>** (INE, 2024)

El municipio se encuentra **bien comunicado** cuyo acceso principal desde Madrid es la M-506 la cual, atraviesa el área central por una gran infraestructura de tráfico rodado y titularidad autonómica, que conecta con Arganda del Rey y une el casco urbano con la Ciudad del Ocio así como con la A4, A42 y otras ciudades. Por otro lado, se encuentra la M-301 (Villaverde Bajo a San Martín de la Vega, por Perales del Río). También se accede desde la A-4 salida 9 a M-45 y M-301 a la nueva variante de la M-301 por detrás del cerro de los Ángeles. Hay acceso a la M-301 desde las carreteras M-45 y M-50. Se accede también por las carreteras M-506 (desde la A-4, desvíos 22 y 20 en Pinto y desde la A-3 en Arganda del Rey, desvíos 21 (M-832), 22 (nueva M-506) o 42 (M-302 a través de Perales y Morata de Tajuña o desde Chinchón) y desde Ciempozuelos por la M-307 (cruce con la M-404).

Respecto al transporte público, el municipio está conectado a través de varias líneas de autobuses regulares con salida en el intercambiador de Villaverde Bajo (con parada de metro de la línea 3 Villaverde Bajo-Cruce), que hacen parada o terminan en San Martín. El aeropuerto más cercano es Madrid-Barajas, 30 km al norte (unos 37 km por carretera). No hay transporte público directo.

También dispone de una línea ferroviaria que une San Martín de la Vega con Pinto, con parada en el Parque Temático (Parque Warner), en estos momentos sin funcionamiento.

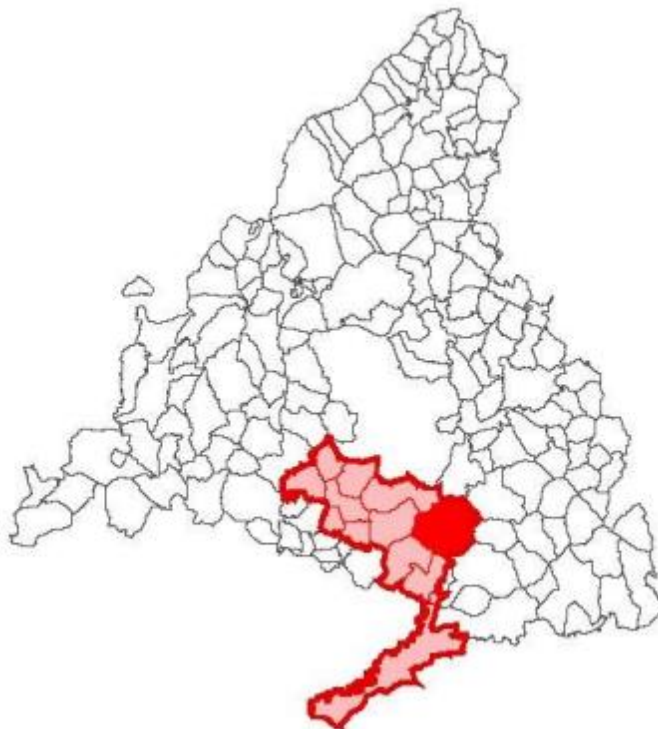
## Población

San Martín de la Vega tiene una población total de **20.664 personas** en 2024: 10.075 mujeres (48,75%) y 10.589 hombres (51,24%), según datos del Padrón Municipal de enero de 2024, representado un 0,29% de la población total de la Comunidad de Madrid y el 1,51% de la población de la zona Sur de la Comunidad de Madrid Metropolitana (conformada por los municipios de Alcorcón, Leganés, Getafe, Móstoles, Fuenlabrada, Humanes de Madrid, Parla, Pinto, Valdemoro, Ciempozuelos y Aranjuez).

Tiene una tasa de natalidad de 6,32% en 2024, inferior al promedio nacional (7,12), y un grado de envejecimiento del 11,72%, por debajo el promedio autonómico, que corresponde al 18,62%, si bien ésta se ha ido incrementando desde el año 2020, cuando ofrecía una tasa de 10,17%. En cuanto a la estructura de población por edad, la población joven (de 0 a 15 años) representa el 17,61% de la población, mientras que la población



con edades comprendidas entre los 16 y 64 años representa un 95,68%, y la población con 65 o más años representa un 9,9%. Por lo tanto, presenta una población relativamente joven con una tasa de reemplazo y ratio de población en edad productiva muy favorables. En cuanto a la **evolución poblacional, tomando como referencia el periodo 2014-2024, esta ha aumentado en 8,23% (INE, 2024).**



Según los datos publicados por el INE procedentes del padrón municipal de 2022 **el 13.97% (2.783) de los habitantes empadronados en el Municipio de San Martín de la Vega han nacido en dicho municipio**, el 63.12% han emigrado a San Martín de la Vega desde diferentes lugares de España, el 49.41% (9.845) desde otros municipios de la provincia de Madrid, el 13.72% (2.733) desde otras comunidades autónomas y el 22.91% (4.566) han emigrado a San Martín de la Vega desde otros países.

Una de las características principales de la población es el número de extranjeros censados en el municipio (195,36 por cada mil habitantes), superando los datos reflejados a la zona (142,82) y a la Comunidad de Madrid (160,32). De los extranjeros, los de nacionalidad sudamericana o africana son los que mayor representatividad tienen, seguidos de la centroamericana o asiática.

## Estructura territorial y de servicios

El municipio se distribuye de manera dispersa en cuatro núcleos de población, siendo el de mayor concentración demográfica el denominado casco urbano del municipio (96%). Además, existen los siguientes núcleos de población:

- Urbanización Vega del Pingarrón: 127 habitantes.

- Gózquez de Abajo: 24 habitantes.
- Gózquez de Arriba: 1 habitante.
- La Boyeriza: 11 habitantes.
- La Marañososa: 186 habitantes.
- Vallequillas Norte: 259 habitantes.
- Vallequillas Sur: 46 habitantes.

Su cercanía a la capital, a solo 30,40 km, las buenas infraestructuras de comunicación y transporte, el emplazamiento del complejo de ocio “Parque Warner”, el desarrollo y consolidación del polígono industrial “Aimayr”, y la cobertura de salud y educación etc., son algunos de los factores que han contribuido al desarrollo territorial del municipio.

**Ha pasado de ser un municipio rural y agrícola a ser un municipio referente en el sector turístico e industrial de la Comunidad de Madrid.**

## Estructura económica

San Martín de la Vega, según datos del INE de 2022 (última información disponible), cuenta en su municipio **1.235 empresas**, lo que supone una variación del 8,33% respecto al año 2021, encontrándose distribuidas de la siguiente manera:

- Comercio, transporte y hostelería: 537 empresas.
- Servicios: 421 empresas.
- Construcción: 202 empresas.
- Otros servicios personales: 128 empresas.
- Actividades profesionales y técnicas: 121 empresas.
- Educación, sanidad y servicios sociales: 65 empresas.
- Actividades inmobiliarias: 51 empresas.
- Actividades financieras y de seguros: 24 empresas.
- Información y comunicaciones: 21 empresas.

Entre las principales ocupaciones de los afiliados a la Seguridad Social (según datos del portal estadístico de la CAM del 2024), destaca **la rama de servicios de distribución y hostelería como el sector que concentra el mayor número de afiliados** alcanzando los 2.083 trabajadores. Seguido por:

- Otros servicios: 1.157 afiliados.
- Agricultura y ganadería: 1.128 afiliados.
- Minería, industria y energía: 853 afiliados.

- Construcción: 663 afiliados
- Servicios a empresas y financieros: 433 afiliados

Influye en la estructura económica de la ciudad la influencia de la Ciudad del Ocio (Parque Warner) y el polígono empresarial Aimayr, que se han convertido en uno de los motores económico y de empleo de la zona sureste de Madrid, como principal referencia en el sector de reciclado del automóvil.

La tasa del paro por mil habitantes registrada para el municipio es de 11,86% (1.147 personas), según datos del SEPE de julio 2023. El sector que concentra mayor paro es servicios (833 personas) seguido por construcción (116 personas), industria (81 personas), sin empleo anterior (47 personas) y agricultura (18 personas).

## Patrimonio natural y arquitectónico

**San Martín de la Vega mantiene su patrimonio histórico muy bien conservado, ofreciendo una amplia variedad de atractivos culturales** como son la Iglesia Parroquial de la Natividad e Nuestra Señora, la Casa de Labor en la calle San Marcos, la Casa de Labor de la calle Santa Teresa, la Fuente del Martín Pescador, las Antiguas Escuelas, la Casa de Compuertas “El Castillo”, la Casa Palacio de Gótzquez de Arriba o el conjunto urbano del poblado militar de “La Marañososa” entre otros.

Tal como se señala más adelante, San Martín de la Vega cuenta con grandes espacios de territorio asociados a espacios naturales, algunos de ellos amparados bajo distintas categorías de protección.

El municipio organiza diferentes rutas para disfrutar la riqueza monumental y paisajística que ofrece como el recorrido ornitológico en la reserva de “Los Albardales”, la ruta de la “Batalla del Jarama”...entre otros. Al interior del perímetro municipal también se encuentra el Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama y su Entorno, que ocupa más de un 80% del término municipal, la Zona de Especial Conservación (ZEC) “Vegas, Cuestas y Páramos del Sureste de Madrid”, la Zona de Especial Protección de Aves (ZEPA) “Cortados y Cantiles de los ríos Jarama y Manzanares”, los montes de utilidad pública y los Cerros de La Marañososa.

# EJES ESTRATÉGICOS



# **EJE ESTRATÉGICO 1**

---

## **TERRITORIO, PAISAJE Y BIODIVERSIDAD**

El municipio construido se vincula directamente con el territorio que ocupa, pero esto tiene un impacto indirecto mucho más allá de su propio territorio. La tendencia de crecimiento del municipio de manera expansiva puede llegar a generar unos desequilibrios entre la zona urbana y el entorno natural más próximo el cual que merece protección y su propio análisis, independiente de los mecanismos de funcionamiento y expansión de las ciudades.

#### OBJETIVO ESTRATÉGICO DE LA AUE

#### ODS ALINEADOS CON ESTE EJE



OE1. Ordenar el territorio y hacer un uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo



#### OBJETIVO ESPECÍFICO DE LA AUE

OE1.1. Ordenar el suelo de manera compatible con su entorno territorial

OE1.2. Conservar y mejorar el patrimonio natural y cultural, y proteger el paisaje

OE1.3. Mejorar las infraestructuras verdes y azules y vincularlas con el contexto natural

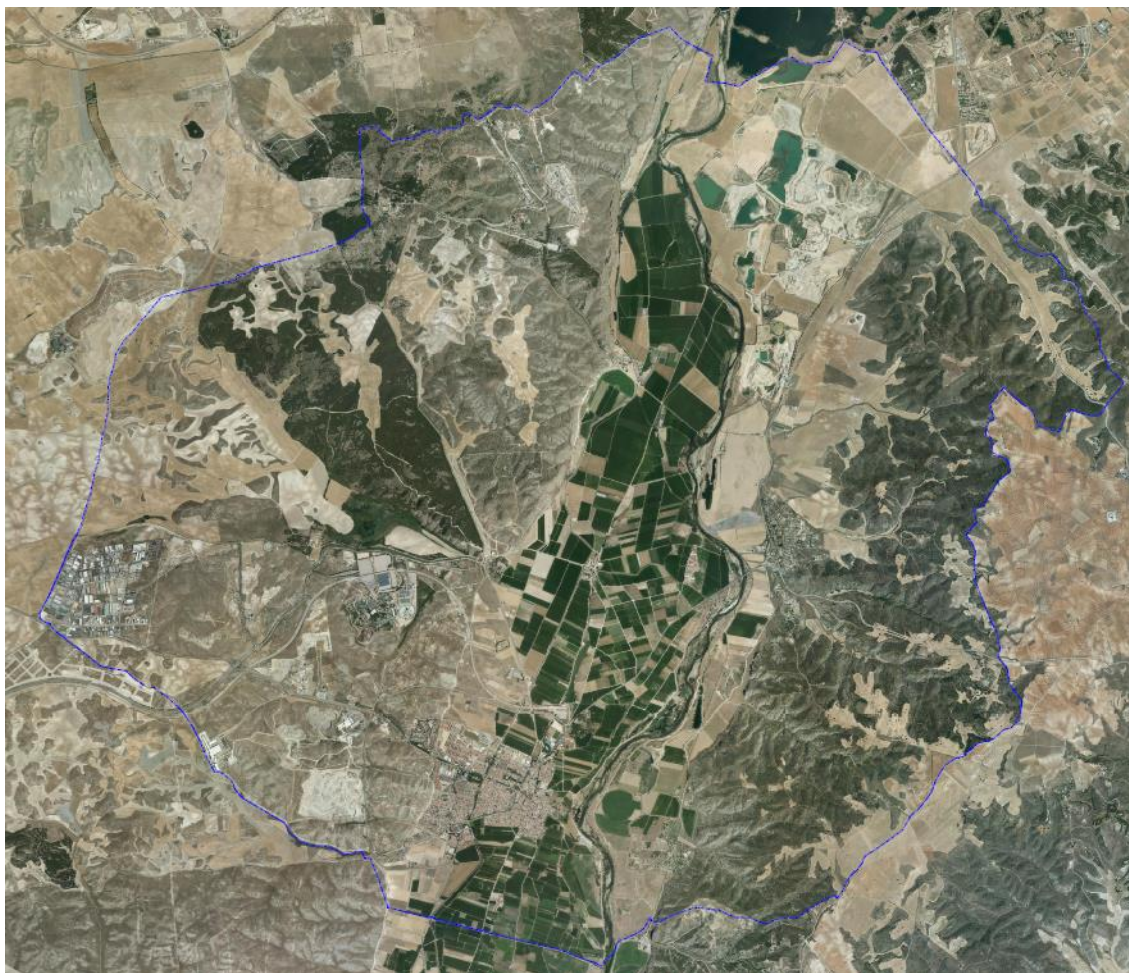
Es necesario, **no solo que la ciudad se adapte a la naturaleza, sino que la naturaleza entre en las ciudades**. Se trata de fomentar las infraestructuras verdes y azules que garantizan la biodiversidad y que conecten las tradicionales zonas verdes urbanas con la propia naturaleza, para acercarla al ciudadano de manera accesible y saludable, permitiendo que tengan, además un impacto beneficioso en los entornos periurbanos y mitiguen el impacto en la infraestructura de servicios y sostenibilidad que produce una urbanización expansiva.

Conectar el medio urbano con el medio rural, porque de su conservación, tradiciones y cultura depende el futuro de las ciudades y el desarrollo urbano sostenible.

La planificación territorial y urbanística deberá perseguir el uso racional del suelo como lo que es: un recurso natural, escaso y no renovable, que merece protección. A su vez, **el modelo urbano que surja de la planificación debe convertirse en el mejor aliado para garantizar la sostenibilidad**, adaptando la urbanización y tras ella la edificación, al territorio que las sustenta, aprovechando las características geográficas, morfológica, geológicas y bioclimáticas existentes y garantizando unos soportes urbanos y una cobertura de servicios proporcional a la demanda.

Además, debe **proteger, conservar y mejorar, la planificación territorial y urbanística, el patrimonio natural y cultural y el paisaje**, así como propiciar la existencia de infraestructuras verdes urbanas que, en la medida de lo posible, queden vinculadas con el contexto natural. Y más allá de la propia planificación, la gestión de los recursos será también un aspecto clave.

El término municipal de San Martín de la Vega forma parte de la Comunidad de Madrid y se encuentra al sureste de la capital, limitando al norte con los municipios de Getafe, Rivas-Vaciamadrid y Arganda del Rey, al sur con Ciempozuelos, Chinchón y Valdemoro, al este con Morata de Tajuña y al oeste con Pinto. Tiene una **superficie de 105,17 km<sup>2</sup>, se encuentra situado a 515 metros de altitud sobre el nivel del mar y cuenta con una densidad de 196,48 hab/km<sup>2</sup>.**



Atendiendo a los datos descriptivos de la Agenda Urbana Española, de la **superficie total del territorio, el 11,89% corresponde a suelo urbano o urbanizable y el 88,11% corresponde a suelo no urbanizable de protección.** San Martín de la Vega tiene un amplio patrimonio verde, formado **por 9.333 hectáreas de protección ambiental** y gran diversidad de fauna silvestre. Contribuye a esta gran masa forestal las más de 211 hectáreas de zonas verdes y jardines urbanos. En la actualidad el municipio dispone de 26 parques y un total de 115 hectáreas de espacios libres en suelo urbano y urbanizable. En cuanto a superficie agrícola, datos del censo 2020 reflejan que el término municipal cuenta con 4.362 hectáreas. Esto hace que casi **el 41,18% de su superficie sea zona verde, forestal o ajardinada.**

	Superficie		
	m <sup>2</sup>	Ha	%
Término municipal de SMV	105.928.382	10.593	100,00%

Zona agrícola	43.617.100	4.362	41,18%
---------------	------------	-------	--------

### Superficie de zonas verdes y espacios libres

Parque Regional del Sureste	87.260.000	8.726	82,38%
Zonas protegidas	6.069.802	607	5,73%
Subtotal	93.329.802	9.333	88,11%
Espacios libres en suelo urbano y urbanizable	1.154.453	115	1,09%
Total	94.484.255	9.448	89,20%

### Superficie de suelo por clasificación

Suelo Urbano	4.406.100	441	4,16%
Suelo Urbanizable Sectorizado	5.716.872	572	5,40%
Subtotal	10.122.972	1.012	9,56%
Suelo Urbanizable No Sectorizado	2.475.608	248	2,34%
Suelo No Urbanizable de Protección	93.329.802	9.333	88,11%
Total	105.928.382	10.593	100,00%

### Usos en suelo urbano y urbanizable sectorizado

Suelo residencial	3.366.950	337	3,18%
Suelo industrial	1.485.902	149	1,40%
Suelo terciario, comercial y ocio	5.270.120	527	4,98%
Total	10.122.972	1.012	9,56%

## Patrimonio Natural

**En cuanto al patrimonio natural** tal como se señala más arriba, el término municipal cuenta con **grandes espacios** de territorio asociados a espacios naturales, algunos de ellos amparados bajo distintas categorías legales de protección. En el proceso de mejora paisajística para el entorno natural de San Martín de la Vega se ha procedido al soterramiento de las líneas de alta tensión que atraviesan el municipio o la cubrición de la Real Acequia del Jarama, transformándolo en el "Pasillo Verde".

Este patrimonio natural se señala a continuación:

### Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama y su Entorno

Al sureste de la Comunidad de Madrid se localiza este espacio que alberga áreas y enclaves que constituyen algunas de las entidades biogeográficas más ricas e interesantes de la región, con formaciones vegetales y poblaciones de fauna de gran diversidad y riqueza de especies, entre las que destaca la avifauna asociada a cortados y cantiles, sotos fluviales y lagunas, o aquellas otras especies que habitan en las singulares estepas de yesos y cereales de secano.

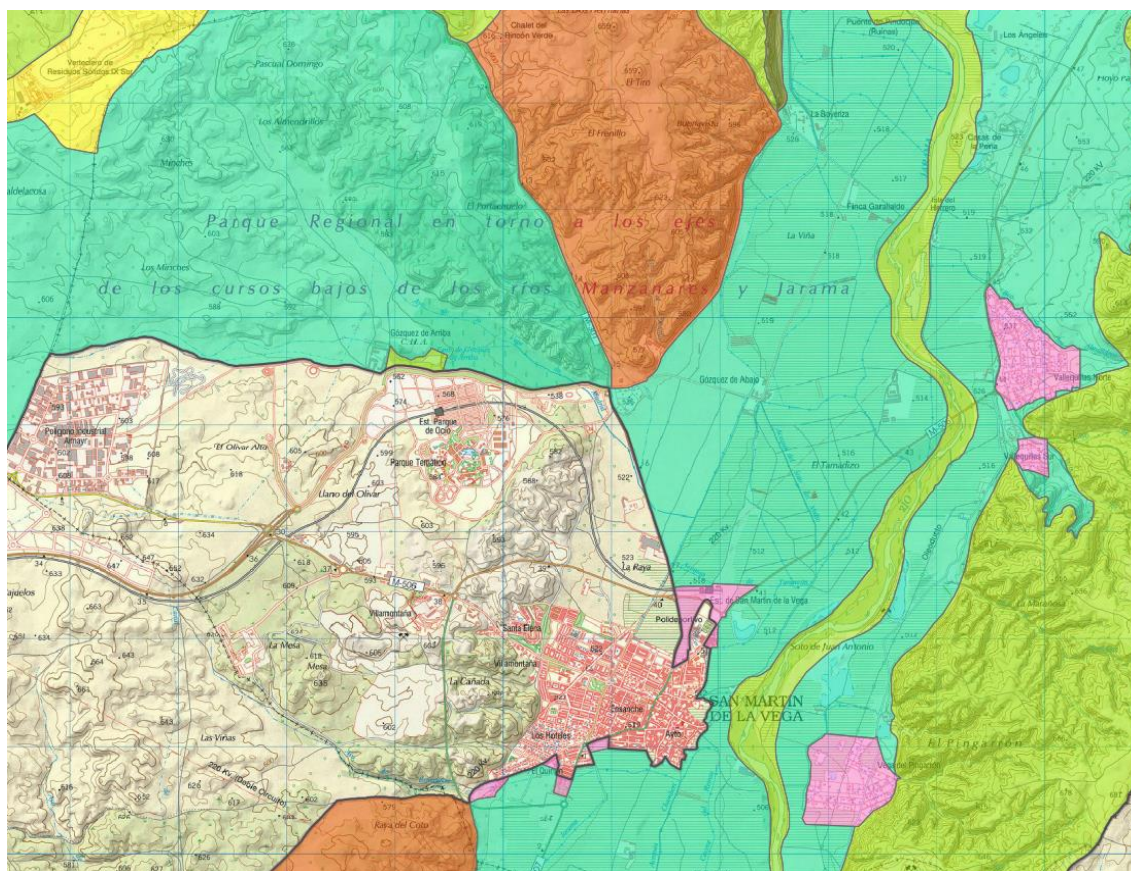
Los factores físicos, biológicos, sociales y económicos del sureste madrileño resultan ser el polo opuesto del territorio situado en las áreas serranas de la región y determinan el carácter del **Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama**, más conocido como Parque Regional del Sureste.










En este entorno tan peculiar, es el agua el elemento natural omnipresente y dominante, el río Jarama y sus tres afluentes, Manzanares, Henares y Tajuña, unen sus aguas en territorio del Parque, además, la existencia de numerosas lagunas, artificiales en su gran mayoría, también contribuye a ese protagonismo. Es en estos medios acuáticos donde la fauna, aves particularmente, encuentran lugares oportunos para su reproducción y cría, hasta 120 especies distintas encuentran alimento en la vegetación ribereña o en su fauna ictícola

El Parque Regional del Curso Medio del río Guadarrama y su entorno es un Espacio Natural Protegido de la Comunidad de Madrid, declarado al amparo de la Ley 6/1994, de 28 de junio, sobre el Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama y modificado por Ley 7/2003, de 20 de marzo, de la Comunidad de Madrid, con revisión vigente desde el 23 de diciembre de 2022.

Su superficie alcanza las 31.550 hectáreas y se extiende por los términos municipales de Aranjuez, Arganda, Chinchón, Ciempozuelos, Coslada, Getafe, Madrid, Mejorada del Campo, Pinto, Rivas Vaciamadrid, San Fernando de Henares, San Martín de la Vega, Titulcia, Torrejón de Ardoz, Valdemoro y Velilla de San Antonio. Dentro del término municipal de San Martín de la Vega, **este espacio natural se emplaza en el tercio occidental del municipio**, comprendiendo todo el margen derecho desde la carretera M-506 y este del casco urbano.



## Zonificación

-  Zonas A: De Reserva Integral
-  Zonas B: De Reserva Natural
-  Zonas C: Degradadas a Regenerar
-  Zonas D: De Explotación Ordenada de los Recursos Naturales
-  Zonas E: Con destino Agrario, Forestal, Recreativo, Educativo y/o Equipamientos Ambientales y/o Usos Especiales
-  Zona F: Periférica de Protección
-  Zonas G: A Ordenar por el Planeamiento Urbanístico

Este espacio está constituido fundamentalmente por llanuras de ribera y algunos cerros, pero la riqueza natural de este espacio reside en las fértiles llanuras cerealistas, los cortados y cantiles yesíferos de los cerros, los sotos y riberas de los ríos y en los numerosos humedales y lagunas. Asimismo, incluye el tipo de vegetación de ribera del río Jarama y algunas zonas de pinares, pastizales, cultivos y frondosas y matorral.

### **ZEPA Cortados y Cantiles de los ríos Jarama y Manzanares**

Estas zonas forman una red de espacios (Red de ZEPAs) para la conservación de las aves amenazadas, especialmente las migradoras, compatible con el desarrollo económico y las actividades humanas.

Las poblaciones de aves del territorio europeo constituyen un patrimonio natural común y por ello los esfuerzos para su conservación sólo tienen sentido en un marco internacional. Estos principios quedan recogidos en la Directiva Aves (79/409/CEE), que es de obligado cumplimiento en todos los estados miembros.

Todas las ZEPAs forman parte de la Red Natura 2000 y por lo tanto la directiva comunitaria Hábitat (92/43/CEE) protege y preserva la biodiversidad en estas áreas. Las comunidades autónomas son las que deben designar y seleccionar las áreas que van a proponer como ZEPA y el Ministerio de Medio Ambiente tramita la documentación ante la Unión Europea.

La ZEPA "Cortados y Cantiles de los ríos Jarama y Manzanares", a pesar de su elevado grado de alteración debido al importante desarrollo industrial y minero, presenta un gran interés faunístico, florístico y geomorfológico.

Por otro lado, los sotos revalorizan igualmente el LIC al encontrarse en unas aceptables condiciones de conservación y al albergar poblaciones de carraca europea (*Coracias garrulus*), martinete común (*Nycticorax nycticorax*) y garceta común (*Egretta garzetta*), entre otros.

Incluye dos de los refugios para Quirópteros mejor conservados de la Comunidad de Madrid, con siete especies registradas de interés europeo.

Finalmente, destacar la fauna piscícola de los tramos altos de los ríos Tajo y Tajuña, lo

que favorece el establecimiento de poblaciones estables de nutria europea (*Lutra lutra*).

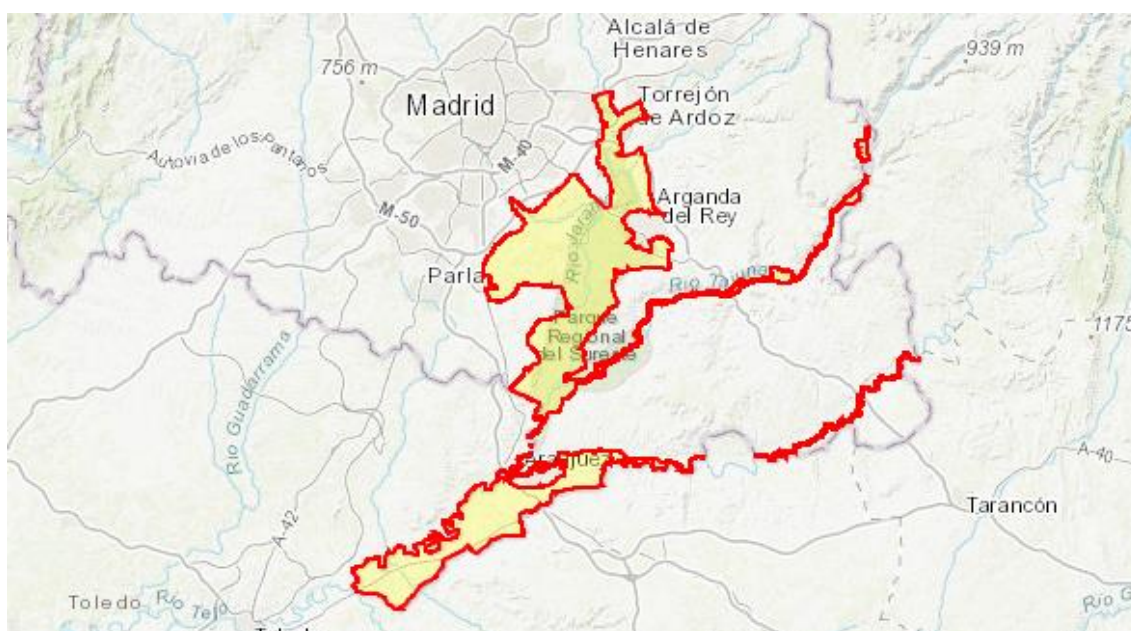
### **Lugar de Importancia Comunitaria “Vegas, Cuestas y Páramos del Sureste de Madrid”**

La directiva comunitaria Hábitat (92/43/CEE), transpuesta a nuestro ordenamiento jurídico por el Real Decreto 1997/1995, establece que cada Estado miembro contribuirá a la constitución de una red ecológica europea de Zonas Especiales de Conservación (ZECs), que se integrarán en la futura Red Natura 2000, en función de la representación que tengan en su territorio los tipos de hábitats naturales y los hábitats de las especies relacionadas en los Anexos I y II de la mencionada Directiva

Para elaborar esta propuesta, cada comunidad autónoma ha elaborado, con el apoyo científico y técnico correspondiente, una lista de Lugares de Importancia Comunitaria para remitir a la Comisión Europea, a través de la Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente. El 15 de enero de 1998, se aprobó la propuesta de la lista inicial de LICs, elaborada por la Consejería de Medio Ambiente. Posteriormente, la Unión Europea, remitirá los mismos para su aprobación final por parte de las comunidades autónomas, y designarán estos lugares como ZECs (Zonas de especial Conservación).

Dentro del proceso de sección de los LICs, la Consejería de Medio Ambiente de Madrid, ha evaluado la estructura de los espacios naturales protegidos, las ZEPAs y los montes de utilidad pública. Al contrastar la superposición de distintas áreas protegidas, se ha recurrido a evaluar la coherencia y conectividad de la propuesta y que asegure la dispersión y desplazamiento de las especies, por lo que se han incorporado los cauces fluviales, como elementos conectores y estructurantes del paisaje.

El LIC solapa en un 62% de su territorio con el denominado Parque Regional en torno a los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama.



Este espacio ocupa 51.008,70 hectáreas en la Comunidad de Madrid y dentro del

municipio de San Martín de la Vega comprende prácticamente todo el tercio occidental del mismo, coincidiendo territorialmente con el Parque Regional mencionado anteriormente.

### Montes de utilidad pública

Según la información facilitada por la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, no existe en el término municipal de San Martín de la Vega ningún monte catalogado de acuerdo según la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes.

### Montes preservados

Según la Ley 16/1995, de 4 de Mayo, Forestal y de Protección de la Naturaleza de la Comunidad de Madrid, los Montes Preservados son montes sujetos a Régimen Especial cuya clasificación es la de Suelo No Urbanizable de Especial Protección.

La citada Ley, en su art. 20, define los Montes Preservados como aquellos montes incluidos en las zonas declaradas de especial protección para las aves (ZEPAS), en el Catálogo de Embalses y Zonas Húmedas de la Comunidad de Madrid, y aquellos espacios que constituyan un enclave con valores de entidad local que sea preciso conservar. Los Montes Preservados presentes en San Martín de la Vega se localizan en el límite este, son de tipo 1 masas arbóreas, arbustivas y subarbustivas de encinar, alcornocal, enebral, sabinar, coscojar y guejigal y fresnedal.

### Rutas Patrimonio Natural San Martín de la Vega

El término municipal cuenta con diversas rutas de puesta en valor la riqueza natural. Tal como se ha señalado anteriormente, San Martín de la Vega es un municipio **situado en un entorno natural privilegiado**, por lo que cuenta con una amplia variedad de infraestructuras verdes y azules que ofrecen múltiples servicios ecosistémicos para sus habitantes.

**En cuanto a la infraestructura verde**, San Martín de la Vega cuenta con varios parques y zonas verdes repartidas por todo el municipio, entre los que destacan el Parque Tierno Galván o el Parque Regional del Curso Medio del Río Guadarrama, entre otros.

Estas áreas verdes proporcionan espacios para el ocio y la recreación, así como hábitats naturales para la biodiversidad local. Además, en San Martín de la Vega se han llevado a cabo proyectos de mejora y restauración de espacios naturales, como la recuperación de la cuenca del río Jarama, que ha mejorado la calidad ambiental y paisajística del municipio.

Nombre	Superficie
Parque Tierno Galván	83.543 m <sup>2</sup>
Laderas del Cementerio	16.926 m <sup>2</sup>
Pasillo Verde	16.176 m <sup>2</sup>
Parque V Centenario	14.935 m <sup>2</sup>
Laderas de Santa Elena	14.752 m <sup>2</sup>
Parque Andrea Benítez	10.142 m <sup>2</sup>

Parque de Los Botis	7.446 m <sup>2</sup>
Parque Objetivos Desarrollo Sostenibles	6.777 m <sup>2</sup>
Parque avenida Doctor Manuel Jarabo	6.399,97 m <sup>2</sup>
Parque de las Culturas	5.400 m <sup>2</sup>
Parque Paseo de Argentina	5.108 m <sup>2</sup>
Parque avenida Comunidad de Madrid	3.390 m <sup>2</sup>
Parque Nuestra Señora de la Vega	2.988 m <sup>2</sup>
Parque del Templete	2.386 m <sup>2</sup>
Parque Unidad de Ejecución L	2.185 m <sup>2</sup>
Parque Glorieta San Marcos	2.030,97 m <sup>2</sup>
Parque calle Pintor Rafael Botí	1.840,94 m <sup>2</sup>
Parque calle Amor de Dios	1.750 m <sup>2</sup>
Parque del Quiñón	1.666 m <sup>2</sup>
Parque Comportones	1.320 m <sup>2</sup>
Parque calle Rodrigo de Triana	1.177 m <sup>2</sup>
Parque avenida Nicasio Sevilla	945 m <sup>2</sup>
Parque avenida Juan Carlos I	905 m <sup>2</sup>
Parque calle Giner de los Ríos	802 m <sup>2</sup>
Parque calle Jardines	484,14 m <sup>2</sup>
Parque avenida Alcalde Antonio Chapado	194 m <sup>2</sup>
<b>Total</b>	<b>211.369,02 m<sup>2</sup></b>

En cuanto a la **infraestructura azul**, San Martín de la Vega cuenta con varios cursos de agua, al margen del Río Jarama, como el arroyo de Espartinas o la Real Acequia del Jarama que atraviesan el municipio. Además, el municipio se encuentra cerca de la Presa del Rey, que es un importante recurso hídrico para la Comunidad de Madrid que se encuentra a 15 minutos del municipio. **Estas infraestructuras azules ofrecen oportunidades para la recreación, además de contribuir a la biodiversidad y a la regulación del clima local.**

Una de las características principales de San Martín de la Vega es su carácter agrícola. Este carácter viene determinado en gran parte por la disponibilidad de agua para riego mediante una red de acequias alimentada por su arteria principal: La Real Acequia del Jarama. La Real Acequia del Jarama atraviesa el casco urbano de San Martín de la Vega, de Norte a Sur, mediante el encauzamiento y cubrición de esta. Desde esta Acequia derivan innumerables canalizaciones que riegan toda la vega del municipio, intercalando en determinados tramos los llamados "desaguadores", es decir, canalizaciones de dimensiones similares a la de la acequia que sirven para reconducir el agua sobrante de la misma hasta el río Jarama.

Así es que, San Martín de la Vega cuenta con una amplia variedad de infraestructuras verdes y azules que contribuyen a mejorar la calidad de vida de sus habitantes y visitantes, a la vez que promueven la conservación y el uso sostenible del medio ambiente local.

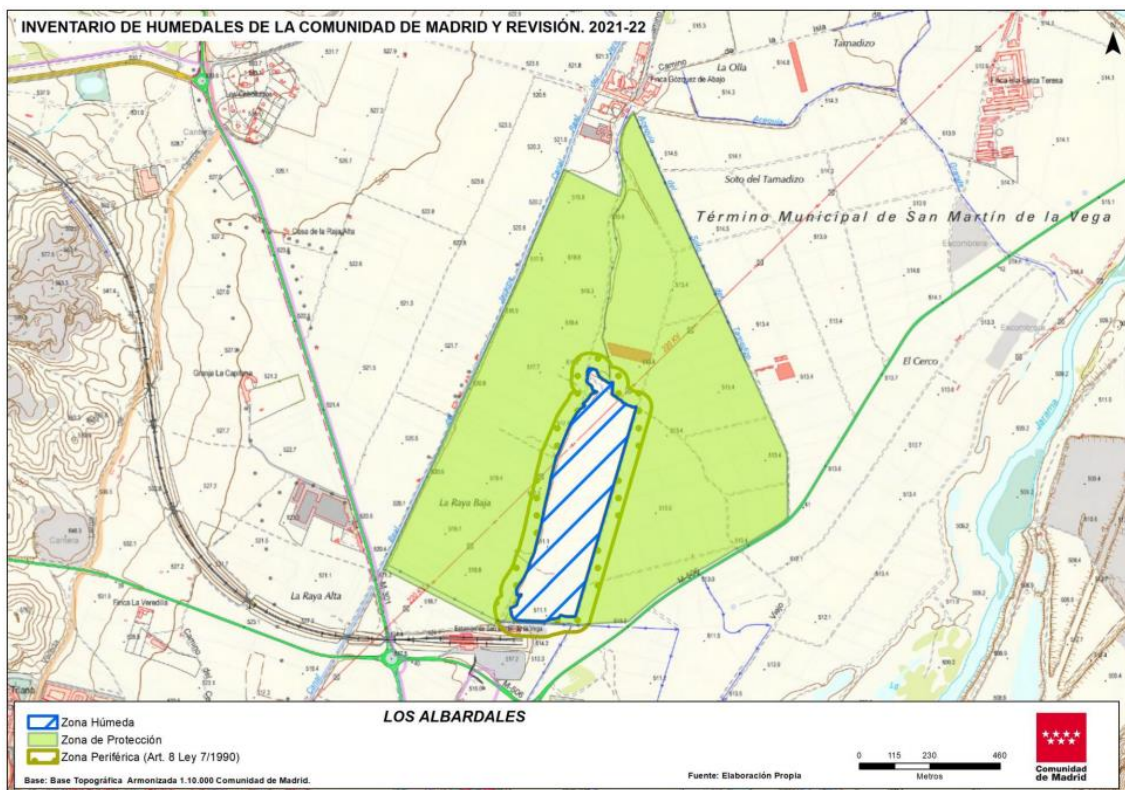
### **Reserva Ornitológica "Los Albardales".**

La Reserva Ornitológica Los Albardales se encuentra en el municipio de San Martín de la Vega, en el sur de la Comunidad de Madrid. Recibe su nombre del carrizal homónimo, el cual ocupa aproximadamente 8 ha y se desarrolla sobre un antiguo meandro del río

Jarama. El valor del carrizal se refleja en su inclusión en los espacios Red Natura 2000 «Vegas, cuevas y páramos del Sureste de Madrid» (LIC ES3110006) y «Cortados y cantiles de los ríos Jarama y Manzanares» (ZEPA ES0000142). Y al igual que estos espacios, también pertenece al Parque Regional del Sureste, en una zona de explotación ordenada de los recursos naturales (PRUG del Parque Regional, Decreto 9/2009).

El uso tradicional de agricultura de regadío de esta zona de la Vega del Jarama ocasiona que durante los meses más cálidos (mayo-septiembre) el carrizal y algunos campos adyacentes se inundan con el agua sobrante del riego, formando un humedal temporal muy atractivo para las aves. Resulta especialmente interesante para las aves migratorias en sus viajes hacia África (migración postnupcial), dado que coincide ese periodo con la presencia de agua en la reserva. Entre estas especies destacan la garcilla cangrejera, el morito, la cigüeña negra, el porrón pardo, la cerceta carretona y numerosos limícolas, tan raros de ver en la Comunidad de Madrid. Pero sin duda el emblema de la reserva es el carricerín cejudo (*Acrocephalus paludicola*), un ave de apenas 10 gramos considerado uno de los passeriformes más amenazados de Europa.

La primera cita del carricerín cejudo en el enclave de Los Albardales tuvo lugar el 30 de agosto de 2002, durante una jornada de anillamiento científico, lo que indica que la reserva aporta un lugar de descanso y alimentación relevante para esta y otras especies migratorias.



El éxito de las campañas constató la importancia de la zona de inundación para las aves migratorias y su potencial papel en la conservación del carricerín cejudo a su paso por el centro peninsular. Por ello, en febrero de 2016 se firmó el nuevo convenio de colaboración con el Ayuntamiento de San Martín de la Vega y la entidad SEO-Bird Life

para la custodia del territorio de la Reserva, la cual se amplió de las 7,3 ha iniciales hasta su tamaño actual (15,4 ha).

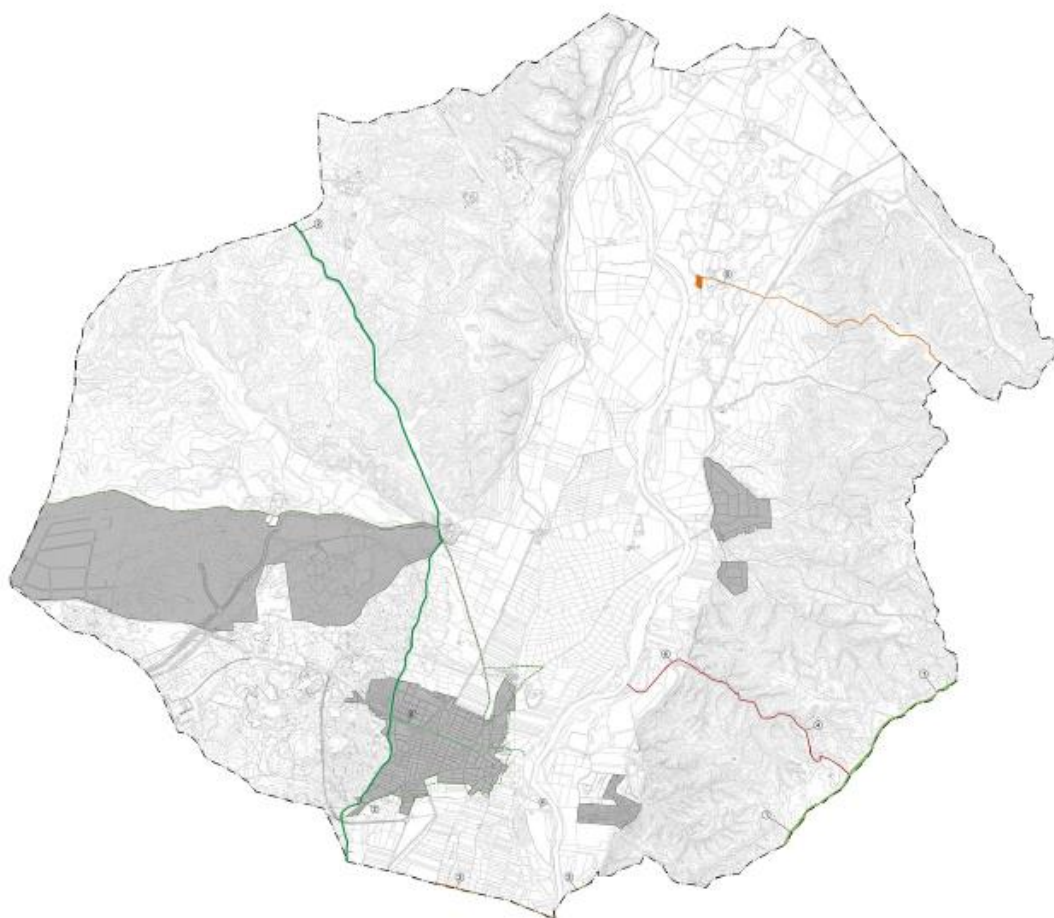
La singularidad de la reserva se debe a la presencia de tres sistemas principales:

- **Carrizal:** extensión permanente de carrizo (*Phragmites australis*) que ofrece refugio y alimento a numerosas especies. En primavera y verano además otorga sustrato de nidificación tanto a especies acuáticas como a paseriformes (zampullín chico, ánade azulón, rascón europeo, carricero común, ruiseñor bastardo). Durante el invierno destaca la formación de dormideros de aguiluchos laguneros y paseriformes (pardillos, gorriones, escribanos, estorninos).
- **Humedal temporal:** el excedente de agua proveniente de los campos de cultivo cercanos origina una zona de inundación que coincide con la migración postnupcial de numerosas especies de aves. El nivel de agua es diferencial, coexistiendo zonas de mayor profundidad con zonas fangosas y zonas de profundidad intermedia. El carrizal también sufre inundación parcial y en la lámina de agua se desarrollan otras especies vegetales higrófilas como el junco churrero, la juncia y la romaza, entre otras. Esta complejidad favorece la presencia de numerosas especies ligadas a medios acuáticos, como el ya citado carricerín cejudo y el ruiseñor pechiazul, entre los paseriformes, además de limícolas, garzas, anátidas, gaviotas, rálidos, etc.
- **Matorral gypsófilo:** el extremo norte de la reserva se encuentra ligeramente más elevada y no sufre inundación, por lo que alberga algunos matorrales propios de estos terrenos ricos en yesos. Las aves asociadas a este sistema son pequeñas aves como aláudidos y currucas.

### Vías Pecuarias

En relación a las Vías Pecuarias, cabe señalar que el municipio cuenta con una importante red, complementada además con caminos públicos y rurales entre cultivos también constituyen potenciales conectores ecológicos longitudinales. Respecto a los cursos de agua, resultan importantes la Vereda Larga de Los Cerros -en la parte oeste del término municipal- y la Colada Camino de Pinto, que discurre a través de la avenida Doctor Manuel Jarabo.

Por otra parte, también se ubican la Colada y Abrevadero de la Barranca y la Colada y Abrevadero de la Raya de Chinchón.



**Vías pecuarias**

- |   |  |  |
|---|--|--|
| ① Cordel de la Galiana<br>Longitud: 3.100m<br>Anchura: 37,61m       | ③ Colada y abrevadero de la Raya<br>Longitud: 270m<br>Anchura: 8,77m       | ⑤ Colada y descansadero<br>de la Casa de Ventura<br>Longitud: 3.300m<br>Anchura: 8,35m |
| ② Vereda Larga de los Cerros<br>Longitud: 4.000m<br>Anchura: 20,87m | ④ Colada y abrevadero de la Barranca<br>Longitud: 4.000m<br>Anchura: 8,77m | ⑥ Colada del camino de Pinto<br>Longitud: 2.300m<br>Anchura: 8,35m                     |

Se trata por tanto de una línea de trabajo valiosa para potenciar un modelo de infraestructura verde del municipio, a la que a los componentes citados cabe añadir otras iniciativas desarrolladas en los últimos años por el Ayuntamiento, como es la adquisición y reforestación de diferentes espacios periurbanos.

Vías pecuarias	Km
Vereda Larga de Los Cerros	<b>9 km</b>
Abrevadero de la Raya de Chinchón	<b>0,27 km</b>
Colada Camino de Pinto	<b>2,30 km</b>
Colada y Abrevadero de la Barranca	<b>4 km</b>
Colada de la Galiana	<b>3,10 km</b>
Colada de la casa de ventura	<b>3,30 km</b>

Con el fin de conservar el valor medioambiental de estos caminos, permitir el correcto desarrollo del tránsito de ganado y los usos compatibles o complementarios que pudieran llevarse a cabo, la Ley de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid regula las



actividades que están sujetas a autorización y las quedan expresamente prohibidas.

Los caminos merineros pueden acoger diversos usos, siempre acordes con el ganadero y agrícola que es el que por derecho histórico y vocacional la legislación considera prioritario. El paso de los siglos, con el avance técnico y social, ha hecho que en la actualidad esta red de caminos sea propicia para el desarrollo de otros usos además del rural, como pueden ser el ocio y el esparcimiento convirtiéndose en vías verdes que permiten el conocimiento y contacto de los madrileños con la naturaleza.

El Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, aprobado por Decreto 7/2021, de 27 de enero, regula la gestión, protección, mantenimiento y uso racional de las cañadas reales y demás vías pecuarias existentes en el territorio de la región.

Se articula en torno a tres ejes fundamentales: la incorporación de los principios de buena regulación que rigen la actuación administrativa contenidos en el art. 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas; la adaptación de los procedimientos a los principios establecidos en la normativa en materia de vías pecuarias, reforzando específicamente los de simplificación, agilidad y participación; y el reconocimiento del derecho de los ciudadanos a disfrutar de un medio ambiente adecuado, así como el deber de conservarlo.

## Patrimonio Cultural

En cuanto al **Patrimonio Cultural**, San Martín de la Vega cuenta con una historia que se remonta a siglos atrás, ofreciendo una amplia variedad de tesoros culturales. Sus calles empedradas y plazas son testigos de su pasado histórico y encanto tradicional. Entre sus principales elementos de su patrimonio se encuentran:

### **Iglesia Parroquial de la Natividad de Nuestra Señora**

Es un templo del siglo XVI con planta rectangular, con una sola nave y cabecera plana. A los lados del crucero se abren sendas capillas y la sacristía. Tanto el presbiterio como el crucero se cubren con bóvedas de crucería. La nave presenta una bóveda encamonada con lunetos. La capilla del lado de la derecha y la bautismal se cubren con cúpulas sobre pechinas y, por último, la sacristía lo hace con un alfarje de madera moderno.

Al exterior se aprecian contrafuertes de sección troncocónica en las esquinas del ábside. Los materiales constructivos son: El zócalo de mampostería o sillería según las zonas y cajoneras de mampostería con verdugadas de ladrillo en los paramentos. El acceso principal lo tiene a los pies y se resuelve con una portada protegida con un alpendre de madera. En el lado derecho se abre otra portada de iguales características. La torre de ladrillo se alza en el lado izquierdo del acceso principal, tiene planta cuadrada, cuatro cuerpos con vanos rectangulares en cada uno de los frentes, excepto en el cuerpo de campanas, donde aparecen parejas de arcos de medio punto entre pilastras, se remata con un chapitel de pizarra de traza barroca.

En el templo se aprecian varias etapas constructivas. El presbiterio y crucero son del

segundo tercio del siglo XVI. El cuerpo de la nave puede datarse a finales del siglo XVI o principios del siglo XVII, así como la torre. Finalmente, en el siglo XVIII se construye la capilla de la derecha bajo la advocación de la Virgen del Rosario.

### **Fuente y pilón de Martín Pescador**

La fuente de Martín Pescador, tradicional abastecimiento de agua se encuentra en una plaza que remata una ancha calle, la calle de la Fuente. Hasta principios del siglo XX estas eran las afueras del pueblo. Tiene una curiosa forma organizada a partir de un gran brocal circular de 9,10m de diámetro que se hunde en el terreno hasta llegar al caño, a más de 2,00m por debajo de la cota exterior. Se accede a través de una escalinata lateral de nueve escalones que forma un entrante en el graderío de cinco grandes peldaños en forma de anfiteatro, en cuya arena, asimismo circular con un diámetro de 5,30m se encuentra la fuente.

### **Casa de Compuertas “El Castillo”**

Es una magnífica construcción de piedra caliza situada al Este del Canal, entre éste y el río Jarama. De planta rectangular y recios muros, con sillares de piedra que encierran mampostería del mismo material sin recubrir, tiene una composición clásica: un par de hiladas sobresalientes conforman el zócalo y el cuerpo central con tres huecos en sucesivas fachadas se corona por cornisa de orden toscano. En los alzados menores, el occidental y oriental se abren sendos huecos principales, de acceso, también de estilo toscano, con arco adintelado, clave marcada en altura y sencillo refuerzo en las jambas.

El hueco de acceso secundario en la fachada aguas abajo, de menor tamaño, manifiesta la misma formación; en el hueco localizado en el alzado paralelo se marca en el dintel una simple clave. Desconocemos la cubierta que poseía, hoy desmantelada; el interior, asimismo, se encuentra destruido, pero presenta un conjunto de cuatro contrafuertes en el muro norte, por donde llegaba el agua del canal, que corresponden a quiebras de la fachada. También se aprecia una línea de forjado a media altura y ruinas de una escalera y hogar de campana, restos de su etapa como vivienda de guardas del canal.

Hasta principios del siglo XIX constituyó este edificio la toma de aguas de la acequia, pero un brusco cambio de curso del río hizo prolongar el canal hasta la toma actual, hacia el norte.

Ha sido tradicionalmente atribuida su autoría a la mano de Juan de Herrera, al igual que la realización de la antigua presa, aunque parece que su ejecución es de finales del siglo XVII.

### **Los puentes Pindoque y Viejo**

Situado al Norte de San Martín, el puente Pindoque permitía cruzar el río al tren de la Azucarera de la Poveda (Arganda-Ciempozuelos). Encargado por la Sociedad Azucarera de Madrid, sustituyó a otro anterior de madera. Era un puente metálico formado por celosía sobre pilares de hormigón con vanos de aproximación de hormigón con vigas en T. Actualmente solo se conservan tres pilares, dos estribos y dos tramos de tablero.

El puente Viejo fue proyectado durante la dictadura de Primo de Rivera y aprobado en 1933 para salvar el Jarama en el camino de San Martín a Chinchón-Colmenar de Oreja. Hasta fechas tardías está documentado el cruce mediante barca. Una riada socavó la pila central en 1947, provocando el derrumbe parcial del puente. El ayuntamiento trató de reconstruirlo en los años 70 sin éxito. Se trata de un puente de tramos rectos de hormigón armado con vigas isostáticas en T, siete vanos de 21,25m sobre pilas de hormigón en masa con puntas, imitando hiladas, rematadas a modo de tajamar circular con pequeños casquetes esféricos. El tablero con aceras soporta una ligera barandilla metálica.

### **Casa-Palacio de Gótzquez de Arriba**

Forma parte del conjunto anexo del monasterio de El Escorial. Es una edificación que mandó construir Felipe II en el siglo XVI y más adelante pasó a los Jerónimos que se dedicaron a explotarla. En la actualidad, y desde la desamortización de Mendizábal, permanece en manos privadas.

Está construido en aparejo toledano, con ladrillo y cajones de mampostería. Su esquema se ajusta al de las casas de labor de la zona. Consta de cuatro alas que configuran un patio central abierto parcialmente por el este.

El edificio principal tiene un sótano integrado por galerías, en las que se depositaban las tinajas para vino. En la fachada cuenta con una puerta de entrada entre sillares almohadillados y dos escudos situados sobre ella.

### **Restos de la “Batalla del Jarama”**

**El Parque Histórico de la Batalla del Jarama** es una iniciativa que surge de los municipios madrileños de Arganda del Rey, Morata de Tajuña, San Martín de la Vega y Rivas Vaciamadrid.

Se trata de un proyecto conjunto que busca difundir la historia de la **Guerra Civil Española** poniendo en valor los recursos patrimoniales del territorio desde una perspectiva socio-cultural y ambiental y sumar otros municipios e instituciones en este empeño. A través de distintas rutas se pretende dar a conocer los vestigios de una Batalla que fue clave durante la resistencia de Madrid.

**El Parque Histórico** se muestra como un escenario de gran interés para un turismo histórico, cultural y ambiental. Las rutas propuestas son solo una muestra de las diferentes opciones que los municipios vienen desarrollando a través de distintos proyectos de recuperación y promoción, de cara a garantizar a protección que por primera vez estableció la Ley 3/2013, de 18 de junio, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid sobre las Fortificaciones de la Guerra Civil Española.

En cada uno de los municipios que forman **el Parque Histórico** podrá encontrar información sobre las fortificaciones y los restos, así como actividades específicas de difusión organizadas a lo largo del año. San Martín de la Vega es uno de los que cuenta con los vestigios más importantes de aquella sangrienta lucha. La contienda, que se

libró entre el 6 y el 27 de febrero de 1937, fue un enfrentamiento clave de la Guerra Civil Española en el que las fuerzas republicanas intentaron detener sin éxito el avance del ejército franquista hacia la capital.

La del Jarama fue la primera gran batalla de la Guerra Civil. Entre los enclaves estratégicos para el devenir del conflicto se encontraba la entonces fábrica militar La Marañososa, el primero de los grandes puntos en los que se guarnecían los republicanos que cayó en manos del ejército franquista. También tuvieron especial relevancia el puente del Pindoque y el puente Viejo ya que eran las dos únicas sendas que permitían a las tropas cruzar el río Jarama.

Los restos de batalla son todavía a día de hoy evidentes: en sus búnkeres, fortines y pasadizos subterráneos se pueden encontrar hasta impactos de bala y obús. Algunos de estos lugares no son accesibles debido a la falta de conservación con casos especialmente llamativos como los de los dos puentes, de los que sólo quedan las ruinas.

### **Instituto Tecnológico de “La Marañososa”.**

Actualmente, la zona acoge uno de los principales centros de referencia de I+D de nuestro país. Los orígenes del Campus de La Marañososa se remontan hasta el reinado de Alfonso XII quien, como respuesta a las duras derrotas sufridas por el ejército español en el norte de África, decidió poner en marcha un proyecto para la fabricación de armas químicas. En junio de 1922 **inició la construcción de una instalación** para la producción de gases de guerra y la carga de bombas.

Su primera denominación fue la de Fábrica de Productos Químicos del Jarama y comenzó a funcionar oficialmente en el mes de febrero del año siguiente. Sin embargo, no llegó a ser realmente efectiva hasta que fue tomada por el bando nacional en enero de 1937 durante la Batalla del Jarama. Desde entonces y hasta el fin de la guerra se estima que allí se produjeron unos 5.000 kg de iperita, el comúnmente conocido como gas mostaza, con la ayuda de técnicos nazis.

El **Instituto Tecnológico “La Marañososa” (ITM)** fue un organismo de investigación, desarrollo tecnológico e innovación (**I+D+i**), perteneciente al Ministerio de Defensa de España posteriormente absorbido por el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial como Subdirección General de Sistemas Terrestres de dicho organismo. Fue inaugurado en febrero de 2011. Se encuentra en San Martín de la Vega, Comunidad de Madrid.

El instituto cuenta con 11 edificios temáticos repartidos en 44.000 metros cuadrados; 138 laboratorios organizados en siete áreas especializadas, y una plantilla de alrededor de 800 trabajadores e investigadores civiles y militares.<sup>1</sup> Constituye un referente en I+D para Defensa y las Fuerzas Armadas en materia de armamento, material y equipo, cuyas principales funciones se centran en la evaluación y ensayos de armas y municiones, el desarrollo de proyectos de investigación, experimentación, análisis y simulación, y actividades de metrología o calibración.

## Yacimientos arqueológicos en los cerros de “La Marañososa”

Entre 2015 y 2016, se llevó a cabo la prospección sistemática del yacimiento, consistente en la recogida minuciosa para su datación de restos cerámicos, vítreos o de cualquier otro material, dispersos por la superficie del páramo. Parte del resultado de estas labores fue publicado por Javier Martínez-González en **III Actas de las Jornadas de Jóvenes Investigadores en Arqueología, 2018**, con el título: «Vidrios tardoantiguos de La Marañososa».

Con esta primera actuación quedó determinado el **marco temporal** en el que estos cerros sostuvieron un poblamiento continuado antes de su desaparición o traslado a otros puntos geográficos.

Aparte de los restos materiales, muestra inequívoca de la existencia de un hábitat, poco más se conocía del lugar: El topónimo **Obendi**. Una cita de 1085 tras la conquista de Toledo, por el rey Alfonso VI, donde se cita **Albende** como una de las poblaciones recién adquiridas por la Corona. Y la cita expresa que el Privilegio real de 1239 de Fernando III hace de **Aluende**, como aldea segoviana.

Ante la inexistencia de fuentes epigráficas directas, halladas *in situ*, sólo las **fuentes escritas** pueden orientar a los investigadores además de la **toponimia**, como ha sido este caso. Pero la investigación ha apuntado a un más allá, conduciendo al **descubrimiento** de que no se trata de un solo enclave, sino que existieron **dos enclaves independientes**, física y temporalmente, sin conexión entre sí.

Arqueológicamente se observa la existencia de **dos asentamientos en dos otros adyacentes** separados por una vaguada o barranquillo posiblemente reexcavado. El más septentrional y extenso es de ocupación tardoantigua, entre los **siglos V-VII**, período inmediato a la desocupación romana de la Península, antigüedad tardía. El meridional es más reducido, en el extremo del propio espolón coronando la mayor elevación del mismo, defendido por barrancos a los costados. Ocupación andalusí del **siglo X**, período emiral por los restos encontrados.

### Asentamiento “Tardoantiguo”

Este núcleo de construcciones se encuentra en el páramo con cierta pendiente que limita a poniente el barranco del Toro y a levante la ribera derecha del Jarama, cerrando el espacio dos barranquillos o vaguadas a norte y sur. Las construcciones aparecen de mampostería irregular aparentemente sin argamasa, rodeadas por una cerca defensiva que se adapta al terreno y formando grupos que parecen dejar entrever la existencia de un sistema viario interno y algún eje principal de circulación.

La muralla, o más bien, cerca defensiva, es de mampostería en seco de una anchura que pudiera estar cercana a los 2.00 metros. Cubre la franja de istmo del asentamiento con los posibles accesos y carece de puntos fuertes o torreones de defensa. Se podría deducir que actuaría como cerca de franqueo de paso e inclusive de cerca del ganado.

El análisis de material cerámico manifiesta el carácter tardoantiguo además de una

intensa ocupación al menos entre los siglos IV y VII. Se hallan diversas producciones de *Terra Sigillata* Hispánica, *Terra Sigillata* de imitación, *Terra Sigillata* Africana, *Terra Sigillata* Focense, cerámica estampillada, cerámicas locales comunes, etc. Algunas de gran singularidad o rareza.

### **Asentamiento “HISN Andalusí”**

El asentamiento inmediato, situado al sur y bordeado por el barranco del Toro y ribera del Jarama, se alza en el extremo más elevado del espolón quedando separado del páramo amesetado del mismo por un barranquillo tal vez modificado antrópicamente para acentuar su carácter de foso natural. Aquí las construcciones mantienen cierta regularidad en sus alineaciones y se extienden cerrando el paso en torno al punto más elevado donde se enarbolaría el castillejo, una pequeña edificación defensiva almenada.

La regularidad en proporciones y trazado a escuadra de las edificaciones puede darnos idea de que hubo una planificación inicial con apoyo de proyectistas y agrimensores en el levante inicial de terrenos, por lo que Albende respondía a una **fundación ex-novo** inserta en el plan defensivo que se desarrolló en la **Marca Media andalusí**, cubriendo sus corredores estratégicos en prevención de ataques desde los reinos cristianos del Norte y reforzando los centros militares y de poder frente a las frecuentes sublevaciones internas encabezadas por los muladíes y mozárabes toledanos. Estrategia promovida por el **emir Muhammad I**, constructor del alcázar en torno al que surgirá Mayrit, así como los husun de Qanilaso Qunilus, Walmus, Ribas, Alboer, Valderradela, Cervera, Alarilla, Talamanca, Q’alat Abd al Salam, Qalat Jalifa, y el sistema de atalayas-torres defensivas que se extiende por la Sierra madrileña, cubriendo en su conjunto los accesos a los puertos de Somosierra, Fuenfría y Paramera así como las vías fluviales de los afluentes del Tajo.

La datación del yacimiento se ha basado en los restos de cerámica encontrados, pertenecientes en su mayoría a época califal y taifa, con escasos restos de cerámicas romanas o tardorromanas.

Se observa la presencia de ataifores, platos y jofainas. Cerámica de pastas claras o pardas y cerámica vidriada de tono melado o melado verdoso con sus decoraciones en negro o verde formando puntos y palmetas.

Cántaros, jarros y jarras forman otro denso conjunto incorporando trazos rojos en las asas, además de algún resto de vaso o tazón y de candil de piqueta, dándose la ausencia total de ejemplares vidriados con policromías o a la cuerda seca, parcial o total. Destaca el hallazgo de un raro fragmento hecho a molde de la serie llamada de cerámicas escarlatas, con motivos perlados y restos de decoración vítrea.

## **Análisis DAFO: EJE 1**

**DEBILIDADES**

**AMENAZAS**

<p><b>Presión urbanística:</b> Tendencia al crecimiento expansivo que puede generar desequilibrios entre la zona urbana y el entorno natural.</p> <p><b>Impacto ambiental de la urbanización:</b> Urbanización expansiva puede causar impactos negativos en la infraestructura de servicios y la sostenibilidad.</p>	<p><b>Desarrollo urbano descontrolado:</b> Crecimiento descontrolado puede llevar a la degradación de espacios naturales y pérdida de biodiversidad.</p> <p><b>Conflictos de uso del suelo:</b> Competencia entre la expansión urbana y la conservación de áreas naturales protegidas.</p> <p><b>Degradación del patrimonio cultural:</b> Riesgo de deterioro del patrimonio histórico y cultural debido a la falta de conservación adecuada y el impacto del desarrollo urbano.</p>
<b>FORTALEZAS</b>	<b>OPORTUNIDADES</b>
<p><b>Rico patrimonio natural:</b> gran cantidad de espacios verdes, con <b>211.369,02 m<sup>2</sup></b> de su superficie dedicada a zonas verdes o ajardinadas.</p> <p><b>Diversidad de ecosistemas:</b> presencia del Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama, el Lugar de Importancia Comunitaria “Vegas, Cuestas y Páramos del Sureste de Madrid” o la Reserva Ornitológica “Los Albardales”, que albergan una alta heterogeneidad de ecosistemas, hábitats y especies.</p> <p><b>Infraestructuras verdes y azules:</b> numerosas áreas verdes y cursos de agua que proporcionan servicios ecosistémicos, oportunidades recreativas y contribuyen a la biodiversidad y la regulación climática.</p> <p><b>Patrimonio cultural e histórico:</b> incluye la Iglesia Parroquial Natividad de Nuestra Señora, los yacimientos arqueológicos de “La Marañoso” o diversas rutas patrimoniales que ponen en valor el patrimonio cultural del municipio.</p> <p><b>Buena planificación urbanística:</b> planificación que promueve el uso</p>	<p><b>Fomento de infraestructuras verdes y azules:</b> potencial para desarrollar más infraestructuras que conecten zonas verdes urbanas con la naturaleza, mejorando la biodiversidad y la calidad de vida.</p> <p><b>Puesta en valor de los recursos naturales y culturales:</b> potencial para llevar a cabo actuaciones que ponga en valor los recursos municipales, dándolos a conocer y potenciando su conservación.</p> <p><b>Educación y concienciación ambiental:</b> uso de las rutas naturales y patrimoniales para educar y sensibilizar a la población sobre la importancia de la conservación.</p> <p><b>Innovación en sostenibilidad:</b> implementación de nuevas tecnologías y prácticas sostenibles en la gestión de recursos y planificación urbana.</p>

racional del suelo y la protección de recursos naturales escasos y no renovables.	
---	--

## Atención de necesidades: EJE 1

Como resultado del **análisis de las necesidades de desarrollo y del potencial de la zona, así como de las interrelaciones económicas, sociales y medioambientales**, se describe a continuación un enfoque integrado e identificado los principales retos que las permitan atender, de acuerdo a los indicadores descriptivos de la Agenda Urbana Española y alineados con los Ejes Estratégicos:

1. **Proteger y conservar los elementos del patrimonio natural**, como la Reserva Ornitológica de “Los Albardales”, el parque periurbano “Tierno Galván” o el parque “Objetivo Desarrollos Sostenibles”.
2. **Restaurar y gestionar áreas de paisaje degradado**, como los alrededores del Parque “Tierno Galván” para restaurar la vegetación natural y mejorar la calidad ecológica del suelo.
3. **Crear y mantener zonas verdes y espacios naturales** dentro del entorno urbano, integrándolos con la infraestructura existente y fomentando la diversidad, como en el barrio del Quiñón, el entorno de la Iglesia Parroquia de la Natividad Nuestra Señora o el parque de la avenida Alcalde Antonio Chapado.
4. **Promover una ordenación urbanística sostenible** mediante las figuras de planeamiento necesarias que posibiliten:
  - a. Un crecimiento poblacional sostenido de alrededor de 10.000 habitantes nuevos.
  - b. La construcción de 3.341 nuevas viviendas, de las cuales se destinen al menos un 30% a programas jóvenes.
  - c. La creación de 1,2 millones de m<sup>2</sup> de nuevas zonas verdes y 1 millón de m<sup>2</sup> destinados a nuevos equipamientos educativos, culturales o deportivos.
  - d. La creación de 1,16 millones de m<sup>2</sup> destinados a nuevos desarrollos industriales y terciarios.
  - e. El desarrollo del sector SAU-D “Parque de Ocio”, flexibilizando los usos del suelo y permitiendo la incorporación de nuevos, como actividades económicas o logísticas.
  - f. Garantizar una reordenación urbanística que posibilite la apertura de viales o la creación de nuevos aparcamientos en distintas zonas.
  - g. Avanzar en el proyecto de reparcelación de la urbanización “Vega de Pingarrón” que posibilite su reurbanización.



# **EJE ESTRATÉGICO 2**

---

## **MODELO DE CIUDAD**

El modelo urbano sostenible se caracteriza por su estructura morfológica compacta, la complejidad funcional (mixtura de usos y biodiversidad), la eficiencia metabólica en su funcionamiento y la cohesión social en la búsqueda de la equidad y la igualdad de oportunidades.

## OBJETIVO ESTRATÉGICO DE LA AUE

## ODS ALINEADOS CON ESTE EJE



**OE 2.** Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente



## OBJETIVO ESPECÍFICO DE LA AUE

OE 2.1. Definir un modelo urbano que fomente la compacidad, el equilibrio urbano y la dotación de servicios

OE 2.2. Garantizar la complejidad funcional y la diversidad de usos

OE 2.3. Garantizar la calidad y la accesibilidad universal de los espacios públicos

OE 2.4. Mejorar el medio ambiente urbano y reducir la contaminación

OE 2.5. Impulsar la regeneración urbana

OE 2.6. Mejorar la calidad y sostenibilidad de los edificios

La morfología urbana es el eje vertebral de soluciones formales que van desde la densidad edificatoria a la distribución de usos espaciales, el porcentaje de espacio verde o de viario, etc. Determina también la proximidad entre los usos y las funciones urbanas y está muy condicionada por el modelo de movilidad y el modelo de ordenación del territorio del que derive. **La planificación u ordenación del suelo debe perseguir estructuras urbanas compactas y polifuncionales, que prioricen los procesos de reciclaje de los tejidos urbanos ya existentes**, la recuperación de suelos en desuso ubicados en el interior de los ámbitos urbanos y la redensificación de los suelos urbanizables dispersos. También se conseguirá actuar en la compacidad:

- **Reduciendo distancias entre usos**, espacios públicos, equipamientos y otras actividades, para desarrollar patrones de proximidad que permitan un mayor número de desplazamientos a pie.
- **Convirtiendo el espacio público en un elemento estructural clave**, que permita utilizarlo como verdadero espacio de convivencia ciudadana y garantizando su calidad, en mayor medida que la cantidad.
- **Reconvirtiendo parte del espacio urbano destinado a la movilidad**, a la multiplicación de usos y derechos ciudadanos. Es lo que permite convertir las calles en verdaderas plazas de disfrute común.

Por su parte, la complejidad atiende a la organización urbana, a la diversidad, al grado de mixtura de usos y funciones en un mismo ámbito, al dinamismo y a la capacidad. Y a través de todo ello se puede influir en el presente y controlar el futuro.

Este tipo de planificación busca el impulso de espacios de actividad económica de pequeña escala: oficinas, pequeños negocios, locales comerciales de diverso formato y su compatibilidad con los usos residenciales y la existencia cercana de servicios propios del estado del bienestar como la educación, la salud, el ocio o el deporte.

También persigue la transformación de los tejidos industriales en espacios de actividad mixta, compatibles con la vida urbana, sobre todo de los más cercanos a los suelos urbanos y trata de evitar las deslocalizaciones a lugares cada vez más alejados, con actividades monofuncionales, como son los grandes centros comerciales y de ocio, etc., que generan un gran impacto ambiental al estar vinculados fundamentalmente a los desplazamientos en coche.

Pero también las infraestructuras y la forma urbana condicionan los patrones de uso del suelo, la elección del transporte, la vivienda y los hábitos sociales. Una vez implantados en el territorio son muy difíciles de modificar y limitan el potencial de cambio en las ciudades ya consolidadas, o la puesta en marcha de políticas que busquen la eficiencia en la asignación de los recursos.

En procesos de transformación urbanística de la ciudad consolidada, se apuesta por **la regeneración urbana integrada**, a través de la intervención físico-espacial, social, económica y medioambiental. Además, el establecimiento y el mantenimiento en el tiempo de unas condiciones adecuadas de habitabilidad, tanto en la edificación, como en la vivienda, requieren el uso de recursos diversos y un amplio abanico de actuaciones, tanto públicas, como privadas. Alcanzar una ciudad arquitectónicamente de calidad requiere de una transformación significativa de todo el patrimonio construido. Los edificios y espacios públicos fueron proyectados para situaciones, necesidades y formas de vida cada vez más alejadas de las necesidades individuales y colectivas actuales. Ahora se demandan cuestiones como:

- Edificios de consumo nulo y espacios públicos adaptados a las nuevas condiciones climáticas.
- La incorporación de nuevas tecnologías y la digitalización.
- La transformación acelerada de los modos de vida y de trabajo.
- Nuevas aproximaciones sobre la salud, especialmente la colectiva, y nuevos requerimientos y percepciones en temas de seguridad.
- Una transición necesaria en los modelos de movilidad y
- La redefinición de usos y prioridades en los espacios públicos físicos versus espacios públicos virtuales.

Todas ellas implican una transformación intensa y masiva del patrimonio ya construido, con operaciones de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas que requieren dar un salto cuantitativo inevitable que convierta dicho cometido en un objetivo en sí mismo. No se trata de una rehabilitación parcial, sino de una transformación hacia la mejora integral de los edificios.

## Análisis de necesidades: EJE 2

La **estructura urbana** del municipio de San Martín de la Vega se caracteriza por ser de tipo **suburbano, con urbanizaciones de primera vivienda, que surgen como consecuencia del flujo migratorio interno de la Comunidad de Madrid a finales de los años 70**, en donde se produce una salida importante de habitantes de la capital hacia núcleos emergentes.

El crecimiento del municipio en los últimos años es palpable: el 27% del parque edificatorio ha sido construido desde 2000; **el gran auge tuvo lugar en las décadas de 1980 y 1990 en las que se construyó el 41% de todas las viviendas**; de esta forma, los edificios anteriores a 1980 son el 32%. Es una consecuencia lógica de la sustitución y reposición de las edificaciones más antiguas.

Ahora bien, este aumento de viviendas principales no ha ido acompañado de un incremento del suelo residencial, lo cual demuestra que la reserva existente ha sido suficiente hasta el momento para asumir el incremento del parque de viviendas.

Por otra parte, la tipología de las viviendas de San Martín de la Vega se concentra principalmente en aquellos edificios de una sola vivienda (1.809) y de un mínimo de tres viviendas (1.713), mientras que las tipologías intermedias son mucho menos abundantes (242).



Las viviendas de San Martín de la Vega disponen de unas dotaciones de equipamiento interior adecuadas a las exigencias normativas vigentes en el momento de su

construcción, por lo que puede considerarse que el parque tiene un nivel de prestaciones medio/medio-alto, en la tónica de los municipios del sector sur metropolitano.

El número medio de personas por hogar es de 3,0. Un 92% de las viviendas del municipio son principales, es decir, son utilizadas toda o la mayor parte del año como residencia habitual de una o más personas, mientras que el 6% son viviendas secundarias, lo que significa que son utilizadas solamente parte del año, de forma estacional, periódica o esporádica. Aproximadamente el 2% de las viviendas del municipio están vacías. El tamaño medio de las viviendas se sitúa entre 70 y 120 m<sup>2</sup>, y en general se encuentran en buen estado y no presentan hacinamiento (99%).

## Zona 1 – Casco antiguo

Nos encontramos en una zona de la ciudad cuyo desarrollo se viene produciendo desde la época de expansión de Felipe II, en la que se construyeron elementos de la relevancia de la casa de Gózquez de Arriba o la Iglesia de la Natividad y cuya imagen final empieza a desvelarse ya desde principios del siglo XIX. Se trata de un ámbito de elevada ocupación de suelo, con un trazado viario sinuoso y orgánico, sólo un 15 % está dedicado a viario y espacios libres públicos.

La morfología característica de la zona es: manzanas con edificación alineada a vial con predominio de la tipología de vivienda unifamiliar entre medianeras. A destacar la vivienda dedicada a casa de labor, tipología clásica en este núcleo con una fuerte presencia histórica agrícola. Este tipo de construcción ha visto como se adecuaba su morfología para usos más contemporáneos como son los que marcan en el municipio el sector servicios y terciario.

Esta zona de la ciudad presenta una imagen urbana caracterizada por un dominio de la planta baja y las dos alturas, repartidas ambas tipologías en casi un 50%. La PB+1, se impone como criterio de intervención y rehabilitación exceptuando algunas parcelas de más reciente construcción que llegan hasta las tres plantas de altura, no superándose salvo en calle San Marcos 25, Calle Pilar 1, y Calle Gustavo Adolfo Bécquer 7, las cuatro plantas. En estas tres últimas excepciones se dan viviendas de tipología plurifamiliar.

El **Casco Histórico de San Martín de la Vega está catalogado** (CM/132/095), por lo que en se le aplica la Ley 3/2013 de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid. El Catálogo Regional de Patrimonio Arquitectónico de la Comunidad de Madrid refiere en su descripción general que:

*“Los cascos antiguos en esta gran orla [del área metropolitana] que ocupa ya la mitad de la Comunidad se encuentran en situaciones muy diversas, desde el cambio casi radical en Galapagar y Villalba-estación hasta el mantenimiento de su calidad ambiental, trama y tipos arquitectónicos en San Martín de la Vega [...]”.*

## Zona 2 – Ensanches

Nos encontramos en una zona de la ciudad cuyo desarrollo se viene produciendo como crecimiento natural del núcleo tradicional antiguo. Es esta necesidad la que produce un

primer ensanche, una primera etapa histórica de crecimiento, situada hacia el oeste del casco, entre las avenidas Doce de Octubre y de la Natividad. Es en una segunda fase y a lo largo del tiempo cuando se ejecuta un segundo ensanche, este ya fundado y basado en un planeamiento urbanístico reglado, figura de la que carecía el primer crecimiento.

En el primer ensanche tenemos una morfología característica de manzanas con edificación alineada a vial con aplastante dominio de la tipología de vivienda unifamiliar entre medianeras. Las operaciones de vivienda colectiva se dan en pocas ocasiones, lo que imprime a la zona cierto carácter homogéneo.

A destacar la utilización de la malla ortogonal viaria como criterio de colonización urbana del territorio, que se traduce en una rápida lectura del espacio, que desgraciadamente no se ve coadyuvada por referentes urbanos, hitos que definan una actividad, un flujo de movilidad, que creen más ciudad en definitiva.

La planta baja más una altura PB+1 se impone en esta zona, reservándose las tres alturas para altillos, cajas de escaleras y las escasas operaciones de vivienda plurifamiliar que se dan en la zona.

Se aprecian algunas operaciones que se nos presentan como actuaciones unitarias en la parte más septentrional de este primer ensanche, y que tienen peculiaridades y diferencias notorias frente al resto de manzanas del sector. Hablamos de las edificaciones pareadas entorno a las calles Virgen de la Paloma y del Carmen.

### **Zona 3 – Unifamiliares**

En este ámbito situado al suroeste del municipio se ha practicado el monocultivo tipológico traducido en implantación de vivienda unifamiliar aislada lógicamente con un uso exclusivo residencial, en muchas de las ocasiones se trata de operaciones de segunda residencia.

Se detectan dos tipologías dominantes de vivienda unifamiliar: aislada en parcela y aislada en parcela adosada a alguno de los linderos medianeros.

La planta baja más una altura, se impone, no dándose ningún caso de plantas con tres alturas, salvo raras excepciones en altillos y buhardillas. También son frecuentes los solares vacíos, las parcelas no edificadas.

### **Zona 4 – Actuaciones unitarias**

Se trata de los barrios Residencial Santa Elena y Quiñón y Parqueblanco. Estos espacios están caracterizados por tener rasgos urbano- compositivos de cierta trascendencia urbanística. Son espacios situados en puntos diferentes de la ciudad, desarrollados en momentos independientes y por iniciativas individualizadas entre sí. Son ámbitos pues cuyo único motor de relación se basa en el grado de peculiaridad morfotipológica.

En el caso del barrio de Santa Elena, se trata de un conjunto de viviendas unifamiliares y plurifamiliares, con un gran impacto urbanístico-visual. Se constituyen como edificación intensiva alineada a vial en la que las parcelas se abren a ambos lados de los viales.

Y en el caso del barrio del Quiñón y Parqueblanco, Se trata de una zona con una estructura morfotipológica de bloque lineal con patios interiores de ventilación e iluminación. La edificación se sitúa de forma paralela a vial en los bloques del camino de Valdemoro y de forma casi perpendicular en los bloques que dan a la Avenida Alcalde Antonio Chapado. Se dan las cuatro y cinco alturas como norma general

## **Zona 5 – Actividades económicas**

La tipología es la de nave industrial en una sola planta. Se configuró con una estructura parcelaria con un loteo generoso, en el entorno a los 15.000 m<sup>2</sup>, aunque en la realidad se comprueba la existencia de subparcelas que distan de esas superficies. Están apareciendo por tanto, micro polígonos dentro del Polígono AIMAYR, lo que está produciendo nuevas necesidades y demandas, nuevas infraestructuras, nuevos servicios que ya de por sí no se tenían desde un principio y que vienen a reflejar el problema básico de esta zona: la falta de servicios e infraestructuras urbanas básicas.

## **Zona 6 – Parque de Ocio**

Debido al uso peculiar del sector, se tienen unas cualidades morfotipológicas especiales. Así en la zona se cuenta con usos como el hotelero, el comercial recreativo, el de actividades complementarias, el propio uso de parque temático... Esto produce que se den tipologías de lo más diverso, que se forman bajo criterios de funcionalidad del uso que conllevan. Esto provoca que desde la ordenación de planeamiento que originó estos suelos, no se pongan excesivas condiciones de parcelación, ocupación, edificación, alturas...

Contamos pues con una morfología urbana diversa, fruto de una parcelación prevista desde un plan parcial, en la que el ámbito a ordenar se subdividía en grandes parcelas directamente relacionadas con el uso que se preveía en ellas y que se corresponden con la que hoy hay.

## **Zona 7 – Crecimiento Norte**

Se trata de un tejido urbano con unas cualidades morfotipológicas muy similares a las del ensanche, con viviendas en su mayoría unifamiliares pese a estar generadas mediante el desarrollo unitario de una parcela común. La tipología de baja más una altura más bajo cubierta se impone en el ámbito, las operaciones de vivienda colectiva se dan en muy pocas ocasiones.

## **Zona 8 – Crecimiento Oeste**

Se trata de un tejido urbano con unas cualidades morfotipológicas más peculiares que las del ensanche, con viviendas en su mayoría unifamiliares pese a estar generadas mediante el desarrollo unitario de una parcela común (por lo que las enclavaremos dentro de una tipología plurifamiliar en manzana cerrada) pero con ciertos matices que la difieren de la anterior crecimiento, sobre todo en aspectos de colectividad, con unas parcelas que contienen viviendas unifamiliares pero mayores cantidades de espacio

comunitario semipúblico, espacios que convierten la transición público-privado en un colchón urbano para el residente y para el viandante.

## Otros núcleos

- **Polígono Industrial Aimayr**, gran concentración industrial situada en el límite Oeste del término, lindando con Pinto. Se trata de un hecho urbano aislado, que se configura como una propia zona en sí misma y se ve obligado a generar fenómenos de autosuficiencia urbana. La tipología es la de nave industrial en una sola planta. Se configuró con una estructura parcelaria con un loteo generoso, en el entorno a los 15.000 m<sup>2</sup>, aunque en la realidad se comprueba la existencia de subparcelas que distan de esas superficies. Están apareciendo por tanto, micropolígonos, lo que está produciendo nuevas necesidades y demandas, nuevas infraestructuras, nuevos servicios que ya de por sí no se tenían desde un principio y que vienen a reflejar el problema básico de esta zona: la falta de servicios e infraestructuras urbanas básicas. El sistema de espacios libres es el gran ausente en este polígono. Pese a contar con parámetros aceptables de proporción entre el espacio construido y los metros destinados a esta reserva de espacios libres, la cantidad de éstos no impide ver los escasos parámetros de calidad que contienen. No es, por tanto, en el aspecto cuantitativo donde reside el problema de estos espacios, sino en el cualitativo. Se hace pues necesaria la intervención en éstos, mejorando sus condiciones formales y creando condiciones de mantenimiento que dignifiquen el espacio y creen un ámbito reconocible y sobre todo apeteciblemente más urbano.
- **Núcleo de Población de Vallequillas Norte y Sur**, a los que se accede desde la carretera M-506, en la parte oriental del término municipal. Se trata de dos grandes asentamientos, de unas 64 hectáreas de suelo, destinadas en su mayoría al uso residencial. Fueron zonas concebidas como operaciones urbanísticas destinadas a "segunda residencia". La morfotipología se corresponde con grandes estructuras parcelarias, asociadas a un trazado viario más o menos regular y con edificación aislada en parcela. Los tamaños y formas de las parcelas son bastante regulares, y se sitúan en el entorno de los 2.500 m<sup>2</sup>.
- **Núcleo de Población de Vega del Pingarrón**. Tiene su acceso a través de un camino de cuatro kilómetros que parte a la derecha de la carretera de San Martín de la Vega a Morata de Tajuña. La superficie total de este ámbito es de unas 60 hectáreas, localizadas a escasa distancia del cauce fluvial y en plena zona de regadíos. Se trata de una zona de precaria accesibilidad, donde el carácter espontáneo de la red viaria, de tierra, construye un espacio "rururbano" anónimo y poco reconocible. Muy deficitario en cuanto a infraestructuras básicas, espacios libres y equipamientos.

Para cada una de estas zonas se han ido acometiendo diferentes actuaciones de reforma urbanística. Destaca entre ellas, la **remodelación del casco urbano**, en diferentes fases; una ya ejecutada y la otra pendiente de iniciarse.

El objetivo de estas actuaciones ha sido el de hacer la zona más accesible y atractiva



además de crear nuevas plazas de aparcamiento. Este proyecto, ha supuesto la remodelación de la calle Ramón y Cajal y su entorno, de la calle Antonio Machado y su entorno o de la calle Villamontaña y su entorno.

Estas actuaciones se unen a otras mejoras realizadas en la zona en años pasados entre las que destacan la habilitación de nuevos aparcamientos disuasorios como en la avenida Abogados de Atocha (junto al Punto Limpio), en la avenida Comunidad de Madrid, en la avenida Jarama (zona de recinto ferial), en la calle Quiñón o en la calle Marcelino Camacho (ParqueBlanco). Está prevista la remodelación de la zona conocida como los “chalets” (viviendas unifamiliares con grandes extensiones de parcela) o la habilitación de un nuevo aparcamiento disuasorio en el casco antiguo, concretamente en la calle Ribera.



## Uso del suelo

En cuanto a la **caracterización detalla del uso de suelo** en San Martín de la Vega, es posible señalar que:

- En San Martín de la Vega, **el suelo urbano representa el 4,16%** del territorio municipal, con una superficie total de aproximadamente 441 hectáreas. **El suelo urbanizable sectorizado abarca el 5,40%** del territorio, con una superficie total de aproximadamente 572 hectáreas. El suelo urbanizable no sectorizado representa el 2,34% del territorio, con una superficie total de aproximadamente 248 hectáreas.

Mientras que el suelo urbanizable de protección representa el 88,11% del territorio, con una superficie total de aproximadamente 9.333 hectáreas.

- En cuanto a los usos del suelo, el **uso residencial abarca una superficie total de aproximadamente 337 hectáreas, lo que representa el 3,18% del territorio municipal**. Dentro de este uso, se encuentran diferentes subtipologías, como vivienda unifamiliar, vivienda colectiva y vivienda protegida, entre otros.
- **El uso industrial abarca una superficie total de aproximadamente 149 hectáreas, lo que representa el 1,40% del territorio municipal**. Este uso se divide en diferentes subtipologías, como industria ligera, industria pesada, talleres, entre otros.
- **El uso comercial, terciario y de ocio** en San Martín de la Vega abarca una **superficie total de aproximadamente 527 hectáreas, lo que representa el 4,98%** del territorio municipal. Este uso se divide en diferentes subtipologías, como comercio, hostelería, oficinas, entre otros.
- Además, también se encuentran otros tipos de usos, como deportivo, docente, cultural, sanitario, entre otros.

## Espacios públicos

En cuanto a los **espacios de uso público**, San Martín de la Vega cuenta con una amplia variedad de espacios públicos. Entre ellos destacan:

- **Parques:** San Martín de la Vega cuenta con **26 parques y zonas verdes**, que ocupan una superficie de **211.369,02 m<sup>2</sup>**. En algunos de estos espacios se encuentran áreas deportivas de accesos libre. Hay que destacar el Parque Tierno Galván, el Parque V Centenario, el Parque ODS o las laderas del Cementerio.
- **Plazas:** Hay numerosas plazas en San Martín de la Vega, lugar de reunión y disfrute de actividades al aire libre. Algunas de las plazas más populares incluyen la Plaza de la Constitución, la Plaza Alfonso XII, la Plaza de la Unión o la Glorieta San Marcos, entre otras. Hay que destacar también, el entorno de la Iglesia Parroquial de la Natividad de Nuestra Señora, por su extensión y atractivo.

## Equipamientos públicos

El esfuerzo desarrollado en las décadas pasadas para dotar a los barrios de la ciudad de una adecuada red de equipamientos y servicios genera en la actualidad unos buenos niveles de dotación, cuestión que el propio tejido asociativo y la población de la ciudad reconoce como una de las fortalezas de San Martín de la Vega.

Además, el crecimiento urbano controlado ha evitado que se generen grandes desajustes entre las necesidades dotacionales y la oferta existente.

Sin embargo, el sistema dotacional de la ciudad se enfrenta a día de hoy a algunos retos, que se derivan tanto de los niveles de dotación y cobertura de la red de equipamientos existente como de una visión más cualitativa, relativa a la gestión de los mismos, el

modelo de servicios que la red proporciona y las necesidades a futuro.

<b>Administración y Servicios</b>	<b>6</b>
Cementerio	1
Emergencias y Seguridad	5
Otros	0
<b>Bienestar Social</b>	<b>3</b>
Servicios Sociales	2
Mayores	1
Otros	0
<b>Cultural</b>	<b>3</b>
Biblioteca	1
Centro Cultural	1
Teatro	1
<b>Deportivo</b>	<b>6</b>
Campo de fútbol	1
Pabellón	1
Piscina	2
Polideportivo	1
Otros	1
<b>Educativo</b>	<b>9</b>
C.E.I.P.	5
Colegio privado	0
Colegio concertado	1
E.I. y Casas de Niños	2
I.E.S.	1
<b>Salud</b>	<b>1</b>
Centro de Salud	1

El equipamiento educativo presenta una cobertura completa de todo el núcleo urbano, existiendo incluso un superávit tanto para la demanda actual como especialmente para la prevista. En los últimos años se ha ido produciendo la adaptación de algunos de los centros, como es el caso de I.E.S., que antes abarcaba alumnos del municipio de Morata de Tajuña y sin embargo, desde este curso escolar, cursan en instalaciones propias, cuestión que plantea el reto de la necesidad de nuevas instalaciones educativas. Así como la reutilización de estos espacios para nuevos usos, como por ejemplo, Formación Profesional.

## Calidad ambiental

En relación con temas de **calidad ambiental**, no se observa ninguna problemática que se en relación con temas derivados por la **contaminación atmosférica producida por la emisión de CO2 y otros contaminantes producidos por los desplazamientos de vehículos particulares**, por lo que los niveles se encuentran por debajo de los objetivos de calidad en todos los periodos en las zonas más próximas a vías de tráfico intenso.

San Martín de la Vega **no cuenta con estación de medición de aire** para hacer un

seguimiento del grado de contaminación atmosférica. Se realizan mediciones temporales con estaciones itinerantes de la Comunidad de Madrid. Para hacer frente al reto de disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero que genera el municipio, el Ayuntamiento, se plantea dos orientaciones, por un lado, la implantación de medidas de ahorro como la llevaba a cabo con el alumbrado público, y, por otro lado, el fomento de la utilización de las energías renovables en las instalaciones públicas.

En relación con **temas de degradación ambiental** tiene que ver con los ríos ya que algunos caudales de **arroyos reciben vertidos por las antiguas urbanizaciones históricas** de municipio que siguen vertiendo al mismo lugar donde empezaron a verter cuando no había tanto control sobre los vertidos. Para ello, se encuentra en proceso de desarrollo una actuación de depuración de aguas en la Urbanización “Vallequillas” así como en trámite el proyecto de reparcelación de la Urbanización “Vega del Pingarrón”.

El ayuntamiento cuenta con una Ordenanza de Convivencia Ciudadana y se encuentra en trámite una **Ordenanza de Gestión de Residuos y Limpieza de espacios Públicos**, dando cumplimiento a los objetivos de la directiva Marco Sobre Residuos de la Agencia Europea de Medio Ambiente.

Otra iniciativa de regeneración urbana ha sido el **Plan Especial de Mejora de Infraestructuras Deportivas al Aire Libre**. Este plan, que se llevó a cabo desde el año 2017, tuvo como objetivo la mejora y la creación de **nuevos espacios verdes y de ocio para los residentes**. Se realizaron diversas actuaciones, como la creación de nuevas zonas verdes y parques infantiles, la renovación de las pistas deportivas y la mejora de la iluminación de las zonas públicas. Estas iniciativas demuestran el compromiso del municipio de San Martín de la Vega con la regeneración urbana y la mejora de la calidad de vida de sus residentes.

El Ayuntamiento de San Martín de la Vega ha tomado medidas para fomentar la **sostenibilidad edificatoria** en el municipio. Uno de los principales instrumentos utilizados para esto es el Avance del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU), que establece una serie de medidas de sostenibilidad en la construcción de nuevos edificios y la rehabilitación de edificios existentes.

Entre estas medidas se encuentra la promoción de la eficiencia energética, la utilización de materiales sostenibles y la gestión adecuada de residuos. Además, el Ayuntamiento prevé implantar la normativa de edificación sostenible de la Comunidad de Madrid, que establece los requisitos mínimos para la construcción de edificios sostenibles.

También se han llevado a cabo iniciativas para promover la sostenibilidad en los edificios públicos del municipio. Se ha instalado **energía solar térmica en el Centro Unificado de Seguridad para el calentamiento del agua y la iluminación de las instalaciones, y se han implementado medidas de eficiencia energética en el alumbrado público**.

Otra iniciativa destacada es la puesta en marcha del **Plan Director de Accesibilidad Universal**, que tiene como finalidad de conseguir un municipio más amable y fácil para todos nuestros vecinos y vecinas. Junto a las iniciativas que se vienen desarrollando, y

con el fin de armar una guía de actuaciones que recoja todas las recomendaciones legales y experiencias de éxito, el Plan Director sirve como guía de acciones a implementar durante los próximos años de manera coordinada, complementaria y global.

Asimismo, pretende dar respuesta a las deficiencias y carencias, ordenar e incorporar mejoras, acciones y ajustes razonables con un presupuesto anual que garantice el uso y disfrute de todas las instalaciones y servicios públicos del Ayuntamiento para toda la población con la máxima garantía de libertad, igualdad, seguridad y máxima autonomía, dando prioridad a los siguientes aspectos.

- Seguir revisando y actualizando todas las obras de accesibilidad física (rampas, pavimentos, señalización, mobiliario urbano...)
- Dar prioridad en la accesibilidad a los principales edificios municipales, Casa Consistorial, Biblioteca, Auditorio, Centro de Jubilados....
- Adaptación de la página Web.
- Intensificar la accesibilidad sensorial y cognitiva.
- Revisión de las ordenanzas municipales.
- Publicar en lectura fácil todas las comunicaciones municipales.
- Cursos de formación y sensibilización a los empleados municipales de atención al público.

Estas medidas y proyectos reflejan el compromiso del Ayuntamiento de San Martín de la Vega con la sostenibilidad edificatoria y la mejora del medio ambiente en el municipio.

## Análisis DAFO: Eje 2

DEBILIDADES	AMENAZAS
<p><b>Estructura urbana dispersa:</b> La expansión suburbana ha resultado en una estructura dispersa que puede dificultar la cohesión urbana y aumentar la dependencia del vehículo privado.</p> <p><b>Contaminación atmosférica:</b> La falta de una estación de medición de aire permanente es un problema significativo.</p> <p><b>Vertidos en ríos o arroyos:</b> Las urbanizaciones históricas siguen vertiendo residuos en los cauces de arroyos, causando problemas de degradación ambiental.</p>	<p><b>Contaminación ambiental:</b> La contaminación causada por el tráfico y los vertidos en ríos representa una amenaza para la calidad de vida y el medio ambiente.</p> <p><b>Dependencia del vehículo privado:</b> La estructura dispersa y la falta de alternativas de transporte eficiente pueden perpetuar la dependencia del coche y sus consecuencias negativas.</p> <p><b>Desarrollo urbano no sostenible:</b> Si no se gestionan adecuadamente, los nuevos desarrollos pueden contribuir a la pérdida de espacios verdes y al aumento</p>

<p><b>Dependencia del vehículo privado:</b> La estructura dispersa fomenta el uso del coche, lo que contribuye a la contaminación y congestión.</p>	<p>de la contaminación.</p>
<p><b>FORTALEZAS</b></p>	<p><b>OPORTUNIDADES</b></p>
<p><b>Desarrollo urbano planificado:</b> San Martín de la Vega ha experimentado un crecimiento organizado, con varias urbanizaciones y ensanches que han sido planificados y desarrollados con éxito.</p> <p><b>Calidad de vida:</b> La alta calidad ambiental, las zonas verdes y los espacios públicos (parques, plazas, instalaciones deportivas) contribuyen a un entorno de vida saludable y atractivo</p> <p><b>Infraestructura educativa y cultural:</b> La presencia de biblioteca, instalaciones deportivas y otros espacios públicos fomenta una vida comunitaria activa y enriquecedora.</p> <p><b>Desarrollo económico:</b> La creación de áreas como el polígono industrial Aimayr o la Ciudad del Ocio ha potenciado la economía local.</p> <p><b>Iniciativas sostenibles:</b> Medidas como la instalación de energía solar térmica y la promoción de la eficiencia energética demuestran un compromiso con la sostenibilidad.</p>	<p><b>Remodelación del casco urbano:</b> La continuación de la remodelación del casco urbano puede mejorar la accesibilidad y la atracción del área.</p> <p><b>Fomento del transporte sostenible:</b> El desarrollo de un Plan de Mejora de la Movilidad Urbana (PMMU) y la promoción del uso de bicicletas y transporte público pueden reducir la dependencia del coche.</p> <p><b>Iniciativas de regeneración urbana:</b> La mejora de la accesibilidad, de los espacios verdes y la creación de nuevos parques e infraestructuras pueden incrementar la calidad de vida y atraer a nuevos residentes.</p>

## Atención de necesidades: EJE 2

Como resultado del **análisis de las necesidades de desarrollo y del potencial de la zona, así como de las interrelaciones económicas, sociales y medioambientales**, se describe a continuación un enfoque integrado e identificado los principales retos que las permitan atender, de acuerdo a los indicadores descriptivos de la Agenda Urbana Española y alineados con los Ejes Estratégicos:

1. **Garantizar un equilibrio entre áreas verdes y edificaciones**, manteniendo y aumentando el porcentaje de zonas verdes y de arbolado urbano para mejorar la calidad y la sostenibilidad ambiental, como en el barrio del Quiñón o a través de un plan de reforestación y arbolado urbano.

2. **Mejorar la sostenibilidad y eficiencia de la infraestructura educativa, deportiva y cultural**, asegurando una reducción del consumo energético de los edificios públicos mediante la implementación de fuentes de energía renovables y limpias o actuaciones de aislamiento térmico, como en los colegios públicos “Los Cerros Chicos” o “Jorge Guillén”, en la biblioteca municipal “Dos de Mayo” o en el campo de fútbol municipal.
3. **Impulsar la regeneración física de edificios y la reurbanización estratégica del Tejido urbano degradado**, apostando por la calidad, la eficiencia energética y la accesibilidad de los equipamientos y espacios públicos que ofrece San Martín de la Vega.
4. **Conservación del patrimonio cultural y natural**, mediante su protección y puesta en valor e integrando su conservación en el desarrollo urbano, como en las “antiguas escuelas” (actual centro municipal de mayores) o el Centro Cívico Cultural.
- 5.
6. **Recuperar zonas en desuso** para convertirlas en nuevos espacios verdes o adecuarlas a otros usos

## **EJE ESTRATÉGICO 3**

---

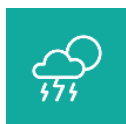
# **ADAPTACIÓN DE FENÓMENOS METEOROLÓGICOS**



El aumento de las temperaturas y sus consecuencias, los grandes períodos de sequías, las inundaciones debidas a lluvias torrenciales, la pérdida del suelo fértil, el aumento de los incendios forestales y la elevación del nivel del mar, se sitúan entre algunos de los efectos más negativos en España del calentamiento global.

## OBJETIVO ESTRATÉGICO DE LA AUE

## ODS ALINEADOS CON ESTE EJE



**OE 3.** Prevenir y reducir los impactos del calentamiento global y mejorar la capacidad de respuesta



## OBJETIVO ESPECÍFICO DE LA AUE

**OE 3.1.** Adaptar el modelo territorial y urbano a los efectos climáticos adversos y avanzar en su prevención

**OE 3.2.** Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero

**OE 3.3.** Mejorar la capacidad de respuesta frente al calentamiento global

La **mitigación de los efectos del calentamiento global se muestra, como una obligación y una urgencia, a la vez que la adaptación constituye una necesidad.** Porque, entre otros factores:

- El **incremento de la urbanización y la reducción de la permeabilidad del suelo provoca una reducción de la capacidad de absorción del agua caída y un aumento de la velocidad de escorrentía.** Esta reducción, junto con un aumento de los episodios de lluvia torrencial, aumenta la probabilidad de inundaciones en los sistemas urbanos.
- La **recurrencia de períodos de sequía extrema** compromete la organización de muchas ciudades y ello obliga a tomar medidas de distinto orden, algunas de carácter estructural. Una menor precipitación unida a una modificación en el régimen lluvioso y al incremento de la población y la actividad urbana, puede provocar disfunciones de distinta índole, si los sistemas urbanos no desarrollan medidas adecuadas para abordar el nuevo escenario hídrico que viene de la mano del calentamiento global.
- **Las olas de calor tienen un efecto añadido cuando coinciden con el incremento de las temperaturas o períodos estivales.** Su impacto inmediato es el disconfort térmico, pero en casos extremos, con prolongados períodos de altas temperaturas puede llegar a suponer un incremento de enfermedades y ocasionar muertes. Las características de los materiales urbanos modifican el clima de las ciudades haciendo que la temperatura en éstos sea varios grados superiores a la temperatura de las áreas rurales.
- El incremento de las temperaturas viene acompañado, a menudo, de la **transmisión de enfermedades vehiculadas a través de los alimentos.**

Todos estos factores alertan también sobre la **capacidad de las comunidades para resistir, adaptarse y recuperarse frente a las perturbaciones de su entorno**, lo cual resulta clave para enfrentar un clima cambiante y variable.

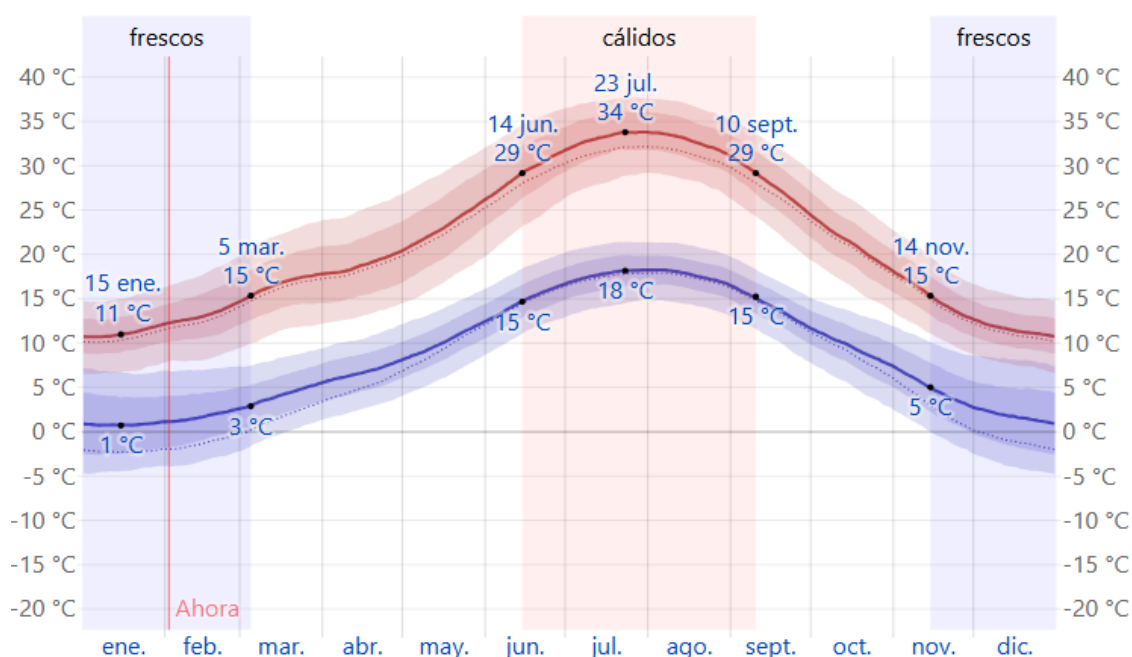
Una **planificación territorial y urbana que se adapta a los efectos del calentamiento global y que avanza en su prevención permitirá optimizar y reducir el consumo de energía y de agua y ser más eficientes energéticamente**. Estos planes pueden ser, por tanto, los mejores aliados para reducir la contaminación del aire, del agua, del suelo y del subsuelo y para abonar una adecuada gestión de los propios recursos también.

## Análisis de necesidades: EJE 3

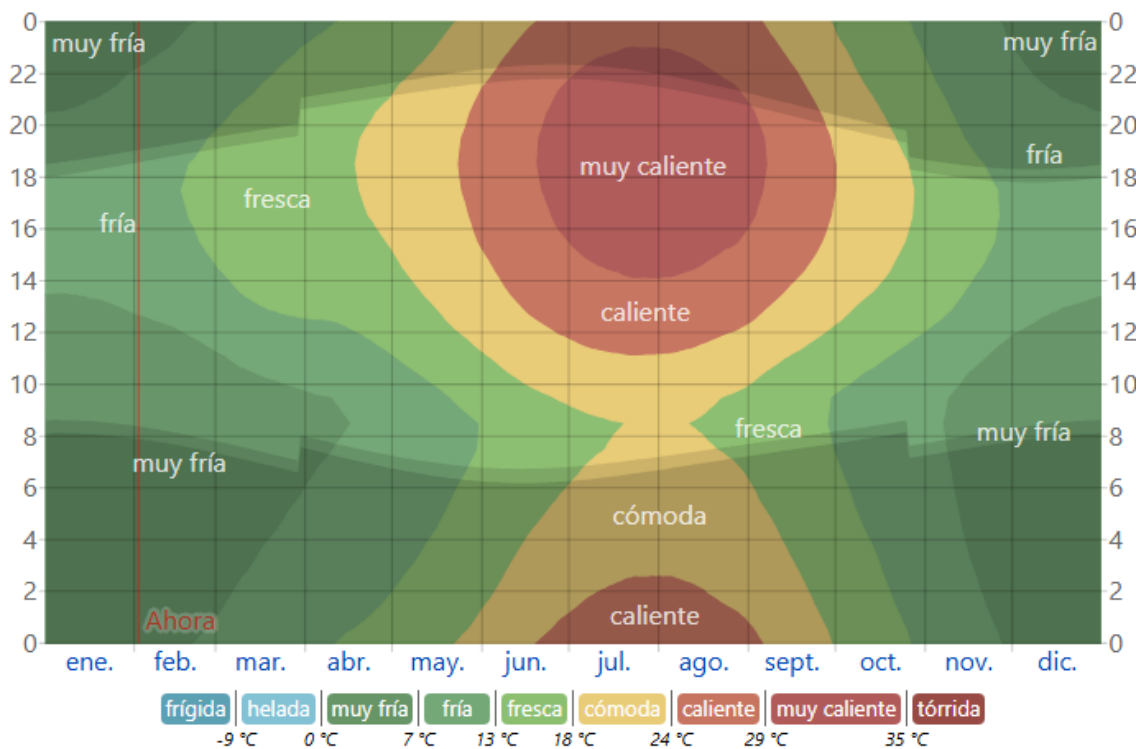
El clima de la región se clasifica como clima Mediterráneo templado, con cierto grado de continentalidad, caracterizado por la estacionalidad anual tanto del régimen de precipitaciones como del régimen de temperaturas.

### Precipitaciones

La estación meteorológica completa más cercana es la del aeropuerto Madrid-Adolfo Suárez-Barajas. **Las temperaturas medias anuales son de unos 22°C** (media calculada para el periodo 1971- 2000), **con medias estivales que llegan a los 34°C y mínimas mensuales invernales de 3°C**. Es decir, además de la amplitud térmica que se observa a lo largo del año, las temperaturas del municipio también sufren fuertes oscilaciones diarias.



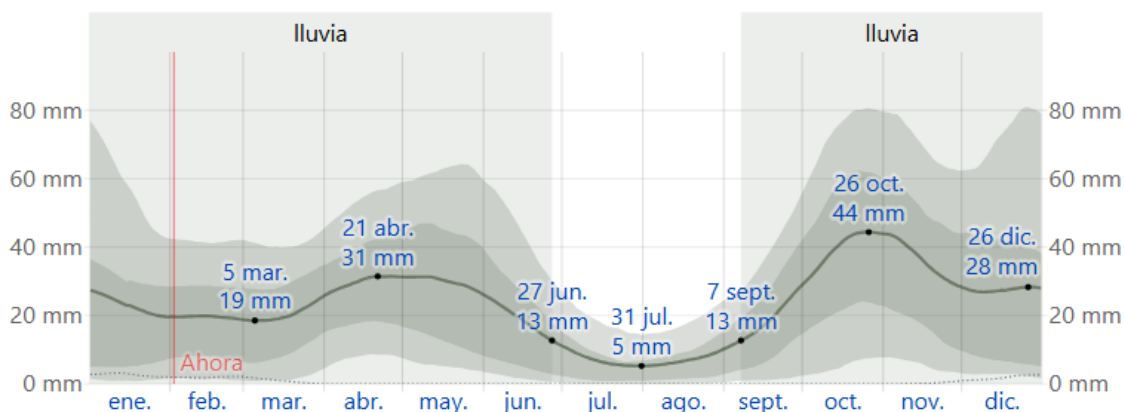
Promedio	ene.	feb.	mar.	abr.	may.	jun.	jul.	ago.	sept.	oct.	nov.	dic.
Máxima	11 °C	13 °C	17 °C	19 °C	23 °C	29 °C	33 °C	33 °C	28 °C	21 °C	15 °C	11 °C
Temp.	6 °C	7 °C	11 °C	13 °C	17 °C	23 °C	26 °C	26 °C	21 °C	15 °C	10 °C	6 °C
Mínima	1 °C	2 °C	4 °C	7 °C	10 °C	15 °C	18 °C	18 °C	14 °C	9 °C	5 °C	2 °C



La distribución de las lluvias a lo largo del año es muy desigual, teniendo veranos muy secos (sequia estival) y otoños y primaveras lluviosas. **La precipitación media anual es de unos 277 mm.**



Días de	ene.	feb.	mar.	abr.	may.	jun.	jul.	ago.	sept.	oct.	nov.	dic.
Lluvia	4,5d	3,7d	4,1d	5,9d	6,0d	3,5d	1,4d	1,7d	3,0d	6,0d	5,7d	4,8d
Mezcla	0,1d	0,1d	0,0d	0,0d	0,0d	0,0d	0,0d	0,0d	0,0d	0,0d	0,0d	0,1d
Cualquiera	4,6d	3,8d	4,1d	5,9d	6,0d	3,5d	1,4d	1,7d	3,0d	6,0d	5,7d	4,9d



## Clima

San Martín de la Vega se encuentra situado en una zona de clima Mediterráneo templado, con un grado de continentalidad elevado. Los índices de humedad mensuales y anuales, la lluvia de lavado o la distribución estacional de la pluviometría lo definen como Mediterráneo seco. Los vientos predominantes son el Suroeste y Noreste, lo que se explica por la orientación de la cuenca del Tajo que coincide en esta zona con la del Jarama. Los vientos locales predominantes son los que se encajan en las vaguadas orientales con circulación Este-Oeste como son los barrancos que descienden hasta el Jarama.

## Calidad del aire

La Comunidad de Madrid cuenta con una **Red de Control de la Calidad del Aire** destinada a registrar los niveles de concentración de los principales contaminantes atmosféricos, de modo que pueden definirse los niveles de calidad del aire y, en caso de ser necesario, recomendar las acciones destinadas para mejorarla.

A efectos de medición de la calidad del aire, la Comunidad de Madrid se encuentra dividida en varias zonas del territorio con características similares en cuanto a objetivos de densidad de población, el crecimiento industrial, los usos del suelo, la orografía, etc. Las estaciones han permanecido en la misma ubicación desde la cuarta y última fase de la implantación de la red (año 2006). Se trata de 23 estaciones automáticas fijas y de dos laboratorios de referencia móviles: una unidad móvil y un autobús (este último cumple las funciones de laboratorio y divulgación).

San Martín de la Vega no cuenta con estación de monitoreo de Calidad de Aire, lo que los datos más cercanos son del ubicado en el colegio público "Pedro Antonio de Alarcón" de

Valdemoro.

Valdemoro - 02-02-2025 10:00:00 UTC+0:00

Valores que determinan el ICA:

- Para O3 y O3Q, la media móvil de las concentraciones de las últimas 8 horas

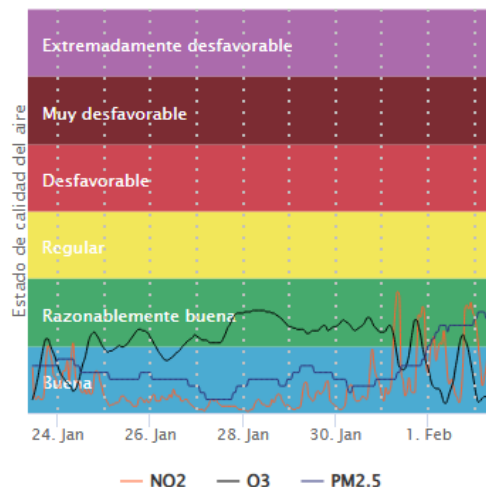
- Para NO2 y SO2, última media horaria

- Para PM10 y PM2,5 media 24h anteriores

Contaminante Concentración (µg/m3)

NO2	16
O3	19
PM2.5	14

### Evolución de los últimos 10 días



Durante el año 2024 los datos registrados por la estación de Valdemoro indican que las partículas en suspensión (PM10) y dióxido de nitrógeno (NO2) presentan concentraciones que no alcanzan los valores límite establecidos por la normativa de aplicación (Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire).

Sobre la problemática de **contaminación acústica**, los niveles máximos elevados son producidos por el paso de autobuses, superando en algún caso las actuales limitaciones respecto a lo que indica la normativa. Estos sucesos destacan especialmente sobre las zonas con ruido de fondo bajo, como en los sectores con urbanizaciones unifamiliares. Los objetivos de calidad acústica para los actuales periodos día y tarde se cumplen en el muestreo, excepto en las zonas de mayor actividad del centro. Los correspondientes al periodo nocturno podrían superarse.

## Riesgos naturales

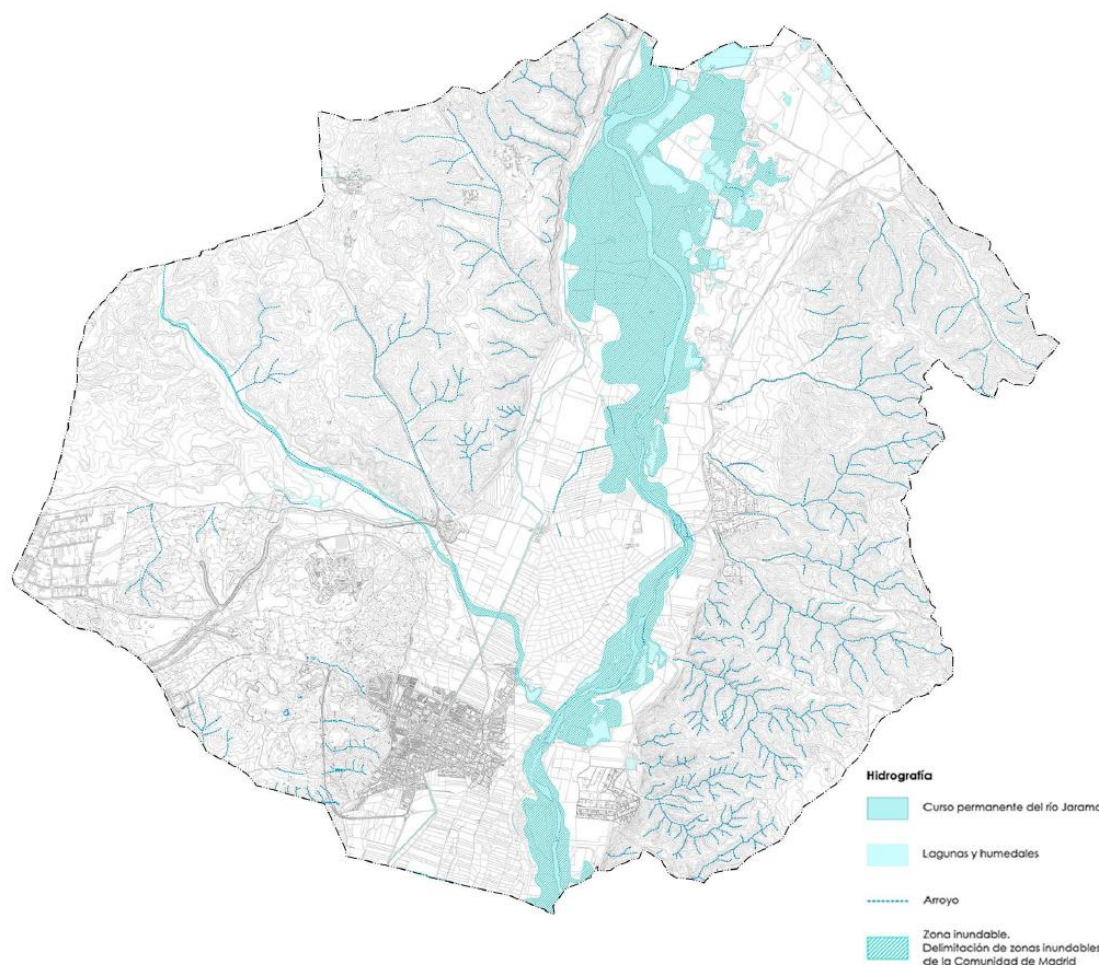
**Los principales riesgos naturales** del municipio asociados al calentamiento global están relacionados con **la sequía y el aumento de las temperaturas. Estas circunstancias pueden originar problemas de escasez de agua en el municipio, pudiendo afectar tanto al consumo de agua humano, como al entorno natural.** En este sentido, el calentamiento global puede originar cambios en la vegetación, a raíz de ataques de plagas forestales, o provocar cambios en la frecuencia e intensidad de los incendios forestales. Todas estas consecuencias, pueden afectar a la estabilidad del equilibrio natural y a la salud de las personas, como consecuencia más directa.

### Zonas inundables

Las zonas inundables se definen en la legislación de aguas, suelo y ordenación territorial y Protección Civil, siendo todas ellas coordinadas mediante el Real Decreto 903/2010 de evaluación y gestión de riesgos de inundación que transpone la Directiva 2007/60, sobre

la evaluación y gestión de los riesgos de inundación.

El Texto Refundido de la Ley de Aguas introduce el concepto de “zona inundable” en el artículo 11 como los terrenos que pueden resultar inundados durante las crecidas no ordinarias de los lagos, lagunas, embalses, ríos o arroyos, los cuales conservarán la calificación jurídica y la titularidad dominical que tuvieran. Esta definición es precisada por el Reglamento del DPH, que define la “zona inundable” en su artículo 14, considerando zonas inundables las delimitadas por los niveles teóricos que alcanzarían las aguas en las avenidas cuyo periodo estadístico de retorno sea de quinientos años, atendiendo a estudios geomorfológicos, hidrológicos e hidráulicos, así como de series de avenidas históricas y documentos o evidencias históricas de las mismas.

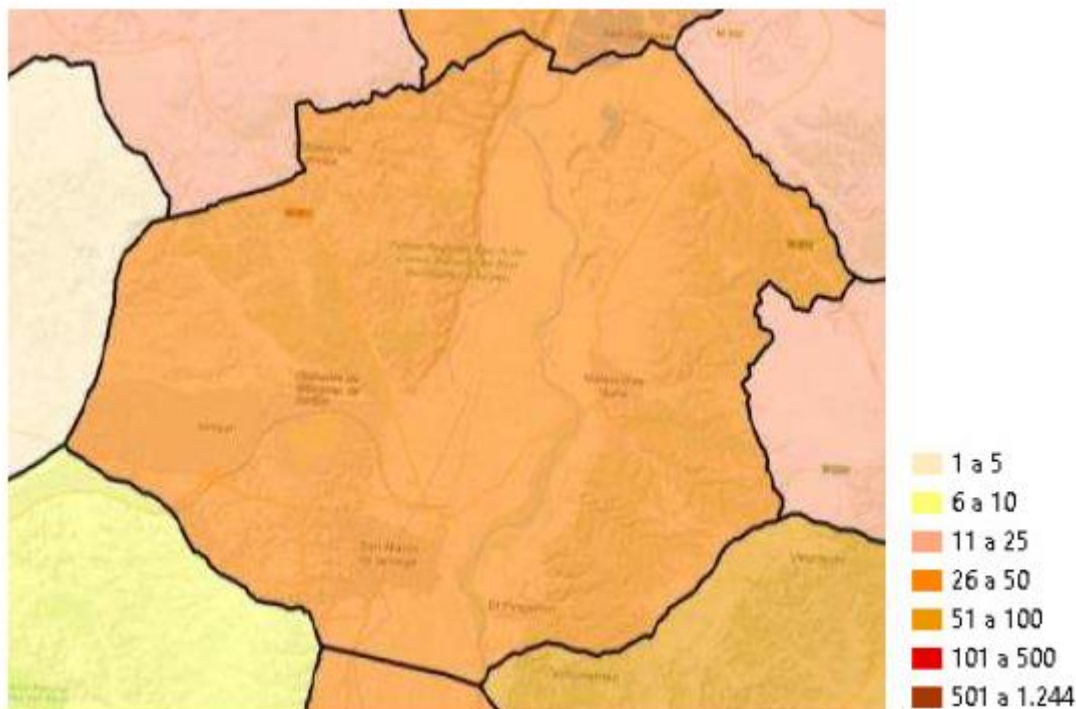


### Riesgos por incendios

Se trata de un factor de riesgo presente, que puede originar impactos severos. El riesgo de que se produzca un incendio y que éste se extienda a las zonas de matorral yesífero es bajo. Las zonas de pinar, por su proximidad a la carretera, la gran cantidad de combustible y la alta igniscibilidad de las coníferas son especialmente sensibles a este riesgo.

Según los datos del Ministerio para la transición ecológica y reto demográfico, entre los años 2006 y 2015 en San Martín de la Vega ha habido un total de 13 incendios y 30

conatos. La superficie forestal incendiada en este período ha sido de 62 ha. Para prevenir los incendios, la Comunidad de Madrid realiza actuaciones de desbroce y repaso de caminos y cortafuegos muy especialmente en el bosque mancomunado de “La Marañososa”.



En 2022 el municipio de San Martín de la Vega aprueba un Convenio de concesión demanial de dos parcelas municipales a la Comunidad de Madrid para la construcción de una base comarcal del Cuerpo de Agentes Forestales, como sede de la Comarca 8 para, entre otros objetivos, favorecer el apoyo en materia de prevención y extinción de incendios forestales. Asimismo, en el municipio se cuenta con un retén forestal ubicado en el poblado militar de “La Marañososa”, integrado por un coordinador, dos conductores, cinco peones especialistas y un peón.

Entre las medidas de prevención de incendios forestales, que lleva a cabo el Ayuntamiento de San Martín de la Vega, se encuentra el desbroce mecánico de entornos naturales y parcelas urbanas mediante la celebración de un **convenio de colaboración educativa con el Instituto “Claudio Galeno”** para la realización de la fase de formación en empresas u organismos equiparados de las enseñanzas de formación profesional, al objeto de facilitar plazas formativas que permita completar la adquisición de competencias profesionales y resultados de aprendizaje propios de cada oferta formativa, conocer la realidad del entorno laboral del sector productivo o de servicios de referencia, afianzar habilidades permanentes para la empleabilidad vinculadas a la profesión que requieren situaciones reales de trabajo y facilitar una experiencia de inserción y relacional en el entorno de trabajo.

En cuanto a la planificación y gestión de riesgos naturales en el ayuntamiento, el municipio se encuentra tramitando un **Plan Territorial de Protección Civil de San**

**Martín de la Vega**, a partir de las directrices del Plan Territorial de Protección Civil de la Comunidad de Madrid (PLATERCAM) de 1992, un **Plan de Actuación ante Emergencias de Incendios Forestales**, que se está llevando a cabo a partir del Plan Especial de Protección Civil de Emergencias por Incendios Forestales de la Comunidad de Madrid (Decreto 59/2017 INFOMA) así como un **Plan de Actuación ante Emergencias por Inclemencias Invernales**.

Para la gestión común de riesgos y emergencias, San Martín de la Vega cuenta con un **Centro Unificado de Seguridad (CUSEG)**, órgano de trabajo de los diferentes planes de emergencia, tanto para la coordinación entre planes de distinto nivel como para las acciones de ejecución y gestión de medios en caso de emergencia local. Es un órgano que, en caso de activarse el PLATERCAM, está en permanente información y en constante comunicación con el Centro de atención de Llamadas de Emergencia Madrid. Además del CUSEG, existe un **Puesto de Mando Avanzado (PMA)**. Y se definen grupos de intervención, de seguridad, grupo sanitario, grupo de apoyo técnico, logístico

## Análisis DAFO: EJE 3

DEBILIDADES	AMENAZAS
<p><b>Falta de estaciones de monitoreo locales:</b> San Martín de la Vega no cuenta con una estación de monitoreo de calidad del aire propia, lo que dificulta el seguimiento específico de la contaminación atmosférica en el municipio.</p> <p><b>Alta dependencia del vehículo privado:</b> La dependencia del transporte privado contribuye significativamente a las emisiones de CO2 y a la contaminación atmosférica.</p> <p><b>Contaminación acústica:</b> Los niveles de ruido elevados, especialmente por el paso de autobuses, afectan la calidad de vida en ciertas áreas del municipio.</p>	<p><b>Calentamiento Global y Cambio Climático:</b> El aumento de las temperaturas y la mayor frecuencia de eventos climáticos extremos, como sequías e incendios forestales, pueden afectar gravemente al municipio.</p> <p><b>Escasez de Agua:</b> La sequía estival y la variabilidad en las precipitaciones pueden causar problemas de escasez de agua, afectando tanto al consumo humano como al entorno natural.</p> <p><b>Aumento de Emisiones de GEI:</b> La alta dependencia del transporte privado y el consumo de calefacción por gas natural en el sector doméstico y residencial pueden incrementar las emisiones de gases de efecto invernadero si no se toman medidas correctivas.</p>
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<p><b>Compromiso con la eficiencia energética:</b> Grandes consumidores de energía, como Parque Warner, tienen implantados sistemas de gestión ambiental y planes de eficiencia</p>	<p><b>Energías Renovables:</b> Promover el uso de energías renovables en instalaciones públicas y privadas puede reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.</p>



<p>energética.</p> <p><b>Iniciativas de Prevención de Incendios:</b> El Ayuntamiento realiza desbroces y formaliza convenios de colaboración para implementar recursos materiales y humanos para ello.</p> <p><b>Centro Unificado de Seguridad (CUSEG)</b> para gestionar emergencias</p>	<p><b>Medidas de Eficiencia Energética:</b> Continuar con la promoción de la eficiencia energética en edificios y la iluminación pública puede contribuir a la reducción de emisiones y costos energéticos.</p> <p>Continuo <b>desarrollo de planes de acción para prevenir el cambio climático:</b> el impulso del planeamiento ayudará a concienciar a la población y fomentar la resiliencia municipal.</p> <p><b>Planes de Emergencia:</b> San Martín de la Vega puede poner en marcha planes de actuación ante emergencias de incendios forestales e inclemencias invernales, Restauración ecológica basada en modelos autóctonos.</p>
---	---

## Atención a necesidades: EJE 3

Como resultado del **análisis de las necesidades de desarrollo y del potencial de la zona, así como de las interrelaciones económicas, sociales y medioambientales**, se describe a continuación un enfoque integrado e identificado los principales retos que las permitan atender, de acuerdo a los indicadores descriptivos de la Agenda Urbana Española y alineados con los Ejes Estratégicos:

1. **Adaptar el municipio al cambio climático**, mediante la implementación de medidas para mitigar los efectos del cambio climático en la infraestructura, espacios y servicios públicos, potenciando un uso responsable y óptimo de los recursos para hacer de San Martín de la Vega más resiliente a sus efectos, considerando las proyecciones futuras y precipitaciones.
2. **Desarrollar estrategias para aumentar la eficiencia energética** en edificios públicos, promoviendo el uso de energías renovables.
3. **Adoptar políticas para reducir la contaminación del aire**, a través de la promoción del transporte público y la movilidad sostenible

## **EJE ESTRATÉGICO 4**

---

# **GESTIÓN SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS Y ECONOMÍA CIRCULAR**

Las **ciudades son el gran centro motor de la economía y son el principal foco de consumo de recursos naturales (75%) y de generación de residuos (50% de la producción global)**, al mismo tiempo que en ellas se genera entre el 60% y el 80% de las emisiones de gases de efecto invernadero, tal y como recoge Naciones Unidas en su informe “*Resource Efficiency as Key Issue in the New Urban Agenda*”. Las ciudades participan y son corresponsables de los impactos ambientales y el alto consumo de recursos naturales generados por el modelo económico lineal y, por lo tanto, deben jugar un **papel esencial en la transición hacia un modelo económico circular que asegure la calidad de vida en las ciudades y haga de ellas un lugar atractivo para vivir.**

## OBJETIVO ESTRATÉGICO DE LA AUE

## ODS ALINEADOS CON ESTE EJE



**OE 4.** Hacer una gestión sostenible de los recursos y favorecer la economía circular



## OBJETIVO ESPECÍFICO DE LA AUE

**OE 4.1.** Ser más eficientes energéticamente y ahorrar energía

**OE 4.2.** Optimizar y reducir el consumo de agua

**OE 4.3.** Fomentar el ciclo de los materiales

**OE 4.4.** Reducir los residuos y favorecer su reciclaje

La eficiencia está relacionada con el propio metabolismo urbano, es decir, con los flujos de materiales, agua y energía, que constituyen su propio soporte. El uso y la gestión de los recursos naturales deben alcanzar la máxima eficiencia, mientras garantizan la mínima perturbación de los ecosistemas. La ordenación del territorio, el urbanismo, la movilidad, la edificación, los flujos de agua, los materiales usados y los residuos generados, unidos a determinados estilos de vida, están implicados en la creación de escenarios ahorradores o despilfarradores de energía.

También es clave una adecuada gestión del agua, porque España será un país aún más seco a consecuencia del calentamiento global. De ahí que los sistemas de retención, almacenamiento, eficiencia en el uso y reutilización del agua deben estar en un lugar privilegiado en cualquier agenda urbana. En una gestión integrada, tanto a escala local, como a escala de cuenca, es necesario buscar la máxima **autosuficiencia hídrica** que combine las medidas de captación con las medidas de ahorro y eficiencia. Resulta imprescindible, por tanto, **vincular el desarrollo urbano con el ciclo del agua en su expresión local (captación de agua de lluvia y reutilización de las aguas regeneradas)** y evitar todo lo que pueda conllevar su contaminación

Otro elemento para considerar prioritariamente son los residuos. Un modelo de gestión de estos con criterios de sostenibilidad tratará de aplicar la jerarquía de residuos, especialmente, la **prevención y reducción y la reutilización y el reciclaje**, lo que permitirá avanzar en una sociedad eficiente en el uso de los recursos que reduce, a

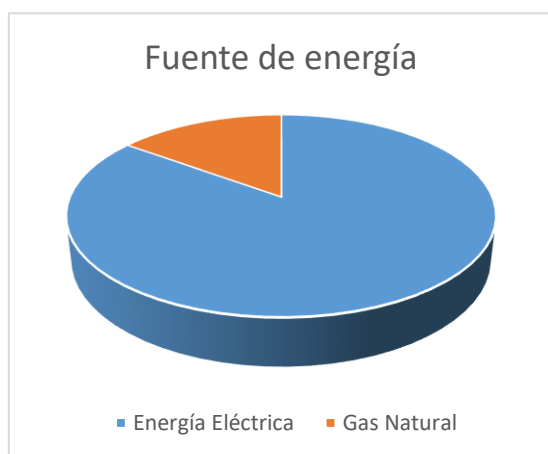
su vez, el impacto contaminante y que mejora la disponibilidad de materias primas. Los objetivos que persigue la política europea para este sector y que se incluyen en el PEC (Paquete de Economía Circular del 2018), son una buena guía para orientar la elección de las acciones, su priorización y su efectiva puesta en marcha. Dichos objetivos son los siguientes:

- Alcanzar tasas de preparación para la reutilización y reciclado de los residuos municipales de un 55% para el año 2025, de un 60% para el año 2030 y de un 65% para el 2035.
- **Alcanzar tasas de reciclaje obligatorias para todos los envases del 70% en el 2030**, que se distribuirán del modo siguiente: en el caso de los envases de plástico el 55%, el 30% en la madera, el 80% en los metales férricos, el 60% en el aluminio, el 75% en el vidrio y el 85% en el caso del papel y el cartón.
- Prohibir, para el año 2030 verter residuos reciclables.
- Exigir que, para el año 2030, todos los envases de plástico sean reciclables.

Por último, pero no por ello menos importante, es preciso referirse a la agricultura de proximidad, es decir, la que se relaciona con la capacidad de autoabastecimiento, la reducción de la huella agroalimentaria y la denominada soberanía alimentaria. Las sociedades de consumo no son conscientes de las implicaciones globales que tienen la procedencia geográfica de los alimentos, las ausencias generalizadas de productos locales, el coste de las importaciones, la energía consumida para transportarlos y también, claro está, la calidad de los productos que consume la población. Todo ello tiene mucho que ver con la necesidad de lograr una **economía circular**, es decir, un modelo de ciclo cerrado.

## Análisis de necesidades: EJE 4

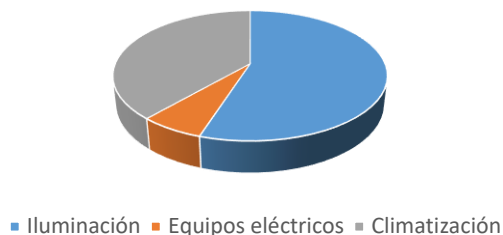
### Consumo de energía y gas



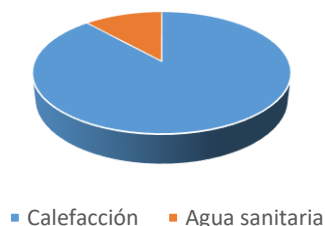
Los **consumos energéticos de edificios municipales y equipamientos públicos durante el año 2024** fue de un total de 12.610,07 MWh, de los cuales el 85,05% corresponde a energía eléctrica, mientras que el uso de combustibles de origen fósiles corresponde al 14,95% de gas natural.

El consumo eléctrico se distribuyó entre iluminación (49,5%), equipos eléctricos (15,8%) y climatización (34,7). Por su parte, el consumo de gas natural se destinó principalmente a la calefacción (88,3%) y agua sanitaria (11,7%). Tal como se grafica a continuación:

Distribución de consumo de electricidad



Distribución de consumo de gas natural

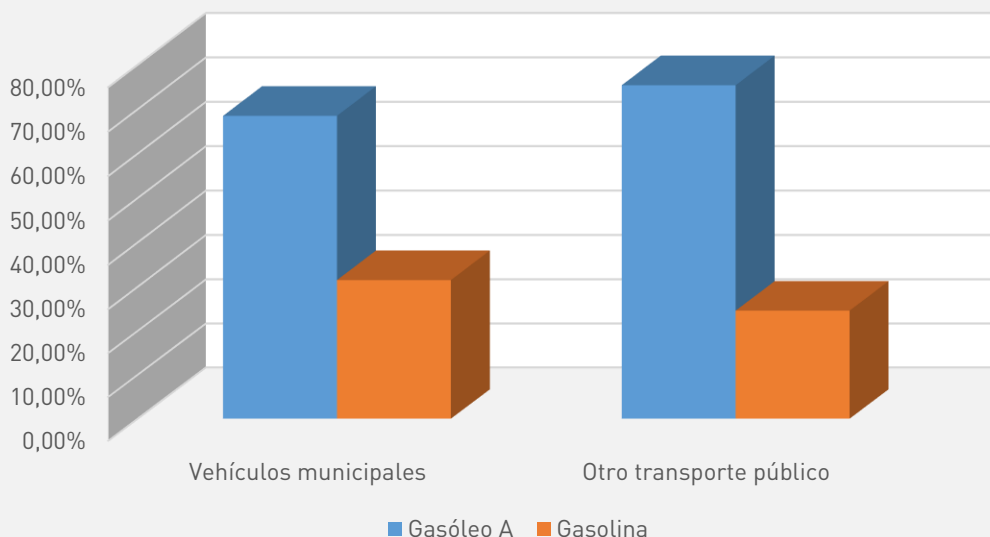


El **alumbrado público** de propiedad municipal o gestionado por el Ayuntamiento incluyendo iluminación de las vías públicas, parques públicos y demás espacios de libre circulación, semáforos, entre otros, en su totalidad es alimentado por energía eléctrica (no fósil). El consumo de la luz pública se ha reducido respecto al 2015 en un 37,96% pasando de un coste de 399.109,61 euros a 247.597,05 €.

**El consumo energético en** San Martín de la Vega al 2023 suma un total de **77.885 MWh**, En los últimos años el municipio ha fomentado la implantación de tecnologías basadas en la energía solar para cubrir parte de la demanda energética asociada al agua sanitaria permitiendo más espacio para su colocación y simplificando los trámites.

Ahora bien, en cuando a las fuentes de energía utilizadas por los medios de transporte señalados anteriormente, la flota municipal utiliza en un 68,5% gasóleo A y un 31,5% gasolina; cifras similares para el transporte público que utiliza un 75,4% de gasóleo A y el 24.6% de gasolina, tal como se grafica a continuación:

Fuentes de energía



Por lo tanto, del análisis anterior, de acuerdo con los datos de consumo energético del año 2013, se desprende que existía una **alta dependencia del consumo de gas natural en edificios e instalaciones, además de existir dependencia del gasóleo, sobre todo para**

**el transporte privado y comercial** y bajo uso de transporte alternativos y una fuerte dependencia del consumo eléctrico con baja implantación de sistemas de producción eléctrica a partir de energía renovable.

En este sentido, el **municipio ha emprendido una política de transformación del alumbrado público** para mejorar la eficiencia energética de éste, que ha tenido una alta acogida entre la población y ha obtenido unos buenos resultados de reducción del consumo de energía final. El Ayuntamiento contempla en la presente administración dar continuidad al proyecto, abarcando la totalidad del ámbito territorial y aumentando así los beneficios obtenidos en términos de ahorro energético.

De manera similar, el Ayuntamiento tiene previsto desplegar un **plan de implantación de placas fotovoltaicas en instalaciones municipales para autoconsumo**. En la actualidad se han implementado placas en un edificio y se espera llegar hasta 6 edificios en los próximos años, lo que significaría en total una potencia instalada cercana a 1 MW. Además, el Ayuntamiento ha redactado una nueva instrucción para facilitar la instalación de placas fotovoltaicas, agilizando la tramitación y aumentando la bonificación en el IBI para los vecinos que lo hagan. El objetivo es priorizar la eficiencia energética con la instalación de energías renovables.

Otra de las acciones llevadas a cabo hacia la eficiencia energética ha sido el **cambio a LED de las luminarias del alumbrado público**. En los últimos años, se ha realizado la renovación de la iluminación en los parques del municipio para implantar la tecnología LED, que aporta una mayor eficiencia energética. Este alumbrado **está ya instalado en el 90 % de los mismos**. Además, y en el marco del Plan de Ahorro que el Consistorio puso en marcha por la subida del coste de la luz, se implementó un sistema de telegestión de los centros de mando del alumbrado público, que permite monitorizar los consumos, ahorrar costes de mantenimiento y detectar con mayor rapidez las averías.

## Consumo y gestión del agua

En cuanto al suministro de agua potable, San Martín de la Vega cuenta con una red de abastecimiento que distribuye el agua a través de diferentes infraestructuras, como tuberías y depósitos, hasta llegar a los hogares, comercios y edificios públicos, este abastecimiento lo realiza la empresa Canal de Isabel II (CYII). Así, **el volumen total facturado de agua potable en el año 2023 es de 1.608.297 m<sup>3</sup>**.

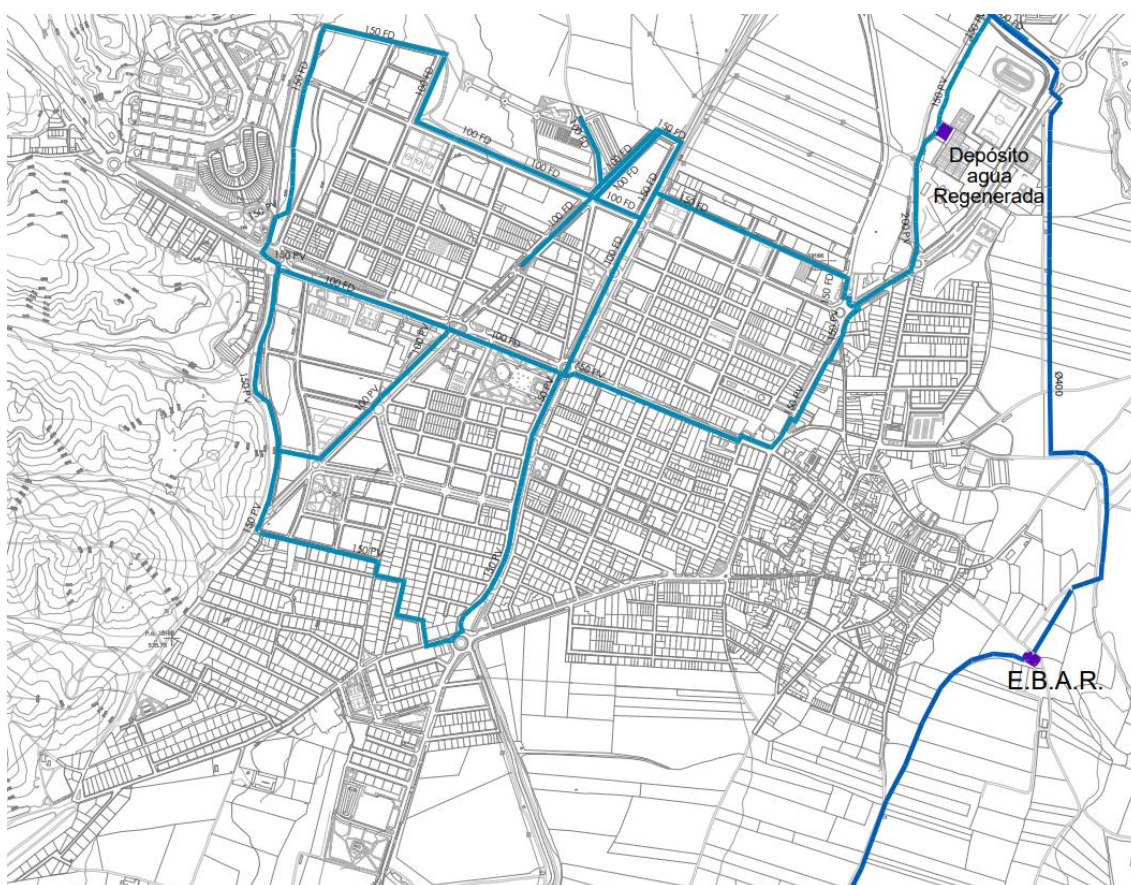
**Las aguas residuales de San Martín de la Vega depuran en una Estación Depuradora de Aguas Residuales (E)**, situadas una de ellas en el ámbito de "Soto Gutiérrez", siendo gestionada por CYII Gestión. Todo ello al amparo del:

- Convenio para la **gestión integral del servicio de distribución** de agua de consumo humano suscrito en 2010 entre el Ayuntamiento de San Martín de la Vega y Canal de Isabel II.
- Convenio para la **prestación del servicio de alcantarillado** suscrito en 2012 (y acuerdo de mejora de 2013) entre el Ayuntamiento de San Martín de la Vega, la

Comunidad de Madrid y Canal de Isabel II.

- **Estudio de Diagnosis y Plan Director** de la red de drenaje urbano, suscrito en 2016 entre el Ayuntamiento de San Martín de la Vega, para la adecuación de la infraestructura de alcantarillado.
- **Plan SANEA** suscrito en 2022 entre el Ayuntamiento de San Martín de la Vega y el Canal de Isabel II por el cual se ejecutarán 15 actuaciones para aumentar la eficiencia y la sostenibilidad de las redes de saneamiento municipales de la localidad.

En la urbanización “Vallequillas” se encuentran adaptando nuevos sistemas de depuración y en la urbanización “Vega del Pingarrón” se encuentra pendiente de aprobar un nuevo proyecto de reparcelación.



En relación con la **gestión eficiente del recurso hídrico**, el municipio ha realizado diversas actuaciones para hacer frente a una optimización del agua. Una de las **medidas más relevantes**, ha sido la implementación de un **sistema de telegestión del riego de parques y zonas verdes de la ciudad**. San Martín de la Vega cuenta, actualmente, con un software compuesto por 16 máster, 98 router y 200 equipos secundarios ubicados en las arquetas. El ahorro de agua estimado con esta medida es superior al 28% del consumo anual destinado al riego de zonas verdes. Otra de las ventajas es el ahorro de tiempo y desplazamientos para tareas de mantenimiento. **Este proyecto supone avanzar hacia el ahorro de los consumos de agua y sostenibilidad del sistema de riego de los**



**parques y jardines públicos.**

## Gestión de residuos

**En cuanto al reciclaje y la gestión de residuos**, el municipio de San Martín de la Vega forma parte de la **Mancomunidad del Sur**, un organismo constituido en enero de 2013 como resultado de la aplicación del modelo de gestión que la Comunidad de Madrid ha previsto en su Estrategia de Residuos 2006-2016. Dentro de dicha mancomunidad, pertenece a la Unidad Técnica de Gestión Sur. Actualmente, la Comunidad de Madrid tiene en vigor de la Estrategia de Residuos 2017-2024 a la que San Martín de la Vega se incorporará cuando esté vigente.

San Martín de la Vega cuenta con punto limpio, centro de recogida de residuos valorizables y especiales que permite a los vecinos de San Martín de la Vega deshacerse de todos aquellos residuos que exigen un manipulado especial. El objetivo básico es el de separar los residuos peligrosos generados en los hogares para evitar que acaben en los cubos de la basura impidiendo su reciclado.

De esta forma, además de evitar el vertido incontrolado o voluminoso en la vía pública, se permite:

- **Aprovechar aquellos materiales contenidos en los residuos sólidos urbanos** que pueden ser reciclados directamente y conseguir con ello un ahorro de materias primas y de energía, así como incrementar la cantidad de residuos que es necesario tratar y/o eliminar.
- **Evitar el vertido incontrolado** de los residuos de gran tamaño que no pueden ser eliminados por medio de los servicios convencionales de recogida de basuras, y que supone uno de los principales problemas en el término municipal de San Martín de la Vega.
- **Incrementar los medios disponibles para la separación de los residuos peligrosos** que se generan en los hogares, cuya eliminación conjunta con el resto de las basuras urbanas o mediante el vertido a la red de saneamiento, supone un riesgo para los operarios de estos servicios, pudiendo dañar las instalaciones de tratamiento o eliminación, y contribuye a la contaminación del medio ambiente.

El municipio ha implementado diversas iniciativas para mejorar y fomentar el reciclaje en hogares y restaurantes, como las siguientes:

- En lo relativo a papel y cartón, en el año 2022, se ha incrementado el número de contenedores para su separación con la **adquisición de 17 nuevas unidades de 4000 litros de capacidad**, de carga superior, que se suman a los 98 ya existentes en el municipio. Esta medida se ha adoptado a la luz del incremento que se está observando en la separación de esta fracción por parte de los vecinos.
- En lo relativo a envases y resto, en el año 2024, se han renovado la totalidad de los contenedores, instalando **124 contenedores de resto y 93 contenedores de envases**.



- En lo relativo a vidrio, se asegura el mantenimiento del total de **93 contenedores**, mediante el convenio vigente entre el Ayuntamiento de San Martín de la Vega y la entidad ECOVIDRIO.
- En lo relativo a residuos textiles, se asegura el mantenimiento y reposición del total de **66 contenedores**, mediante el convenio vigente entre el Ayuntamiento de San Martín de la Vega y la entidad FUNDACIÓN PUEBLO PARA PUEBLO (HUMANA).
- En lo relativo a residuos de aceite de cocina, se asegura el mantenimiento y reposición del total de **5 contenedores**, mediante el convenio vigente entre el Ayuntamiento de San Martín de la Vega y la entidad GESTIÓN DE ACEITES VEGETALES, S.L.

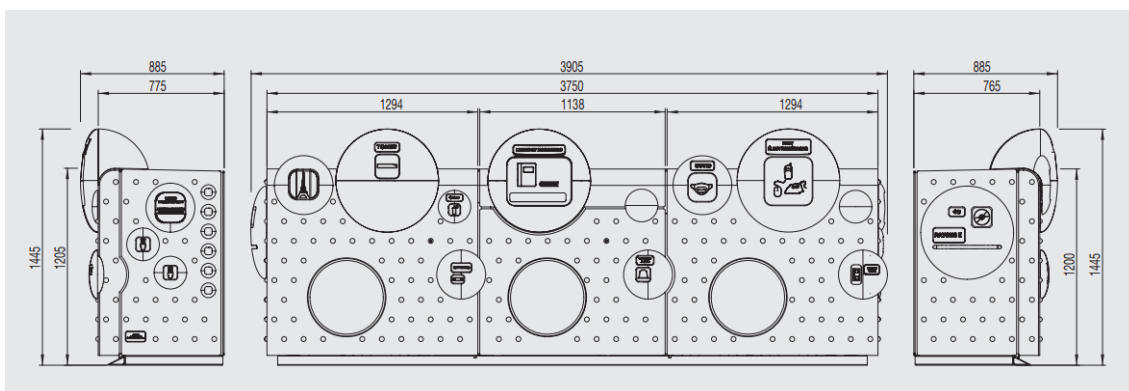
Existen otras **dos iniciativas a futuro orientadas a la gestión de los residuos orgánicos y que se espera poner en marcha en 2025** para cumplir con la Directiva 2018/851/CE que marca como objetivo la reducción de los residuos alimentarios a escala de la Unión Europea del 30 % para 2025 y del 50 % para 2030. Para impulsar el cumplimiento de este objetivo, el Ayuntamiento ha adoptado una serie de medidas orientadas tanto a los particulares como a empresas:

1. La primera iniciativa pretende conseguir **la colaboración activa de los vecinos**. De manera voluntaria, a todo aquel que lo solicite, se le entregará, de forma gratuita, una **compostadora domiciliaria para que puedan generar compost con los residuos orgánicos de su hogar**. Se calcula que el 50 % del total de residuos que generan las familias son de tipo orgánico y la compostadora los descompone transformándolos en abono empleable como sustrato en agricultura y jardinería. También, desde el Aula Medioambiental del municipio se ofrecerán charlas formativas sobre cómo hacer compost para facilitar más la tarea a los vecinos interesados.
2. La segunda iniciativa tiene que ver con la **implantación del llamado 5º contenedor de la fracción orgánica**. Para ello, se pondrá en marcha una prueba piloto con negocios mediante la instalación y entrega de:
  - 3.900 nuevos cubos domésticos de biorresiduos, destinados a domicilios, de 15 litros de capacidad.
  - 50 nuevos cubos domésticos de biorresiduos, destinados a negocios y establecimientos (bares, restaurantes,...) de 240 litros de capacidad.
  - 8 nuevos cubos domésticos de biorresiduos de 800 litros de capacidad, destinados a centros educativos y residencias.
  - 75 sacas reutilizables para la recogida separada de restos vegetales.
  - 85 contenedores de carga lateral de 2.400 litros de capacidad, para su instalación en el casco urbano y urbanizaciones.

Por otra parte, desde el Ayuntamiento de San Martín de la Vega se encuentra en estudio

de las siguientes iniciativas:

- 3. La tercera iniciativa surge mediante la construcción y habilitación de un centro municipal de compostaje** para el tratamiento de biorresiduos recogidos separadamente será independiente de la implantación de un sistema de recogida de materia orgánica a través de “quinto contenedor”, dado que el objeto de este proyecto es facilitar a los ciudadanos el compostaje domiciliario, y en especial, destinado a grandes productores como supermercados, comedores de centros educativos o servicios municipales (especialmente, mantenimiento de parques y jardines).
- 4. La cuarta iniciativa tiene que ver con la puesta en marcha de un “Punto Limpio Móvil”,** diseñado mediante la adquisición de una infraestructura urbana multiresiduo en la que el ciudadano evite su desplazamiento al Punto Limpio fijo para poder reciclar determinados residuos, siendo de fácil acceso a los diferentes accesos gracias a su altura, adaptado para personas con movilidad reducida, disponible las 24 horas del día y correctamente sellado para evitar la entrada de insectos o pequeños animales.

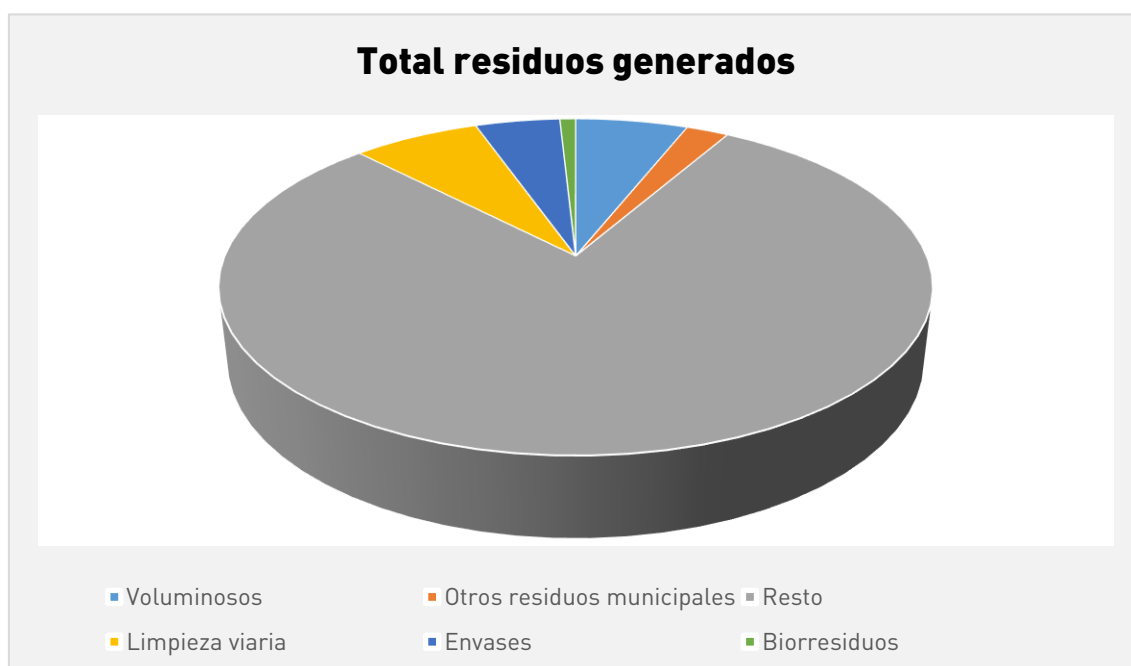


- 5. La quinta iniciativa se basa en la ampliación de capacidad de recepción de residuos del Punto Limpio,** mediante la instalación de nuevos contenedores:
  - **Residuos banales:** envases ligeros (plástico, briks y latas), cápsulas de café que no se consideran envases, envases de vidrio, ropa, textiles y complementos o metales (aluminio, hierro, acero, etc).
  - **Residuos voluminosos:** enseres y muebles (pequeños formato), cajas, espejo y cristal, marcos, etc.
  - **Tóxicos y peligrosos:** aceites vegetales domiciliarios usados, pilas, aerosoles, radiografías, tubos fluorescentes, bombillas, botes de pintura, barnices y disolventes, envases vacíos contaminados metálicos y plásticos, líquido de revelado y fijador, CDs y DVDs, tóner y desechables de impresoras.
  - **Residuos eléctricos y electrónicos:** pequeños electrodomésticos (aspiradoras, freidoras, secadores, etc), equipos de informática y telecomunicaciones (ordenadores, impresoras, fax, móviles, etc), aparatos electrónicos (televisores, radios, videocámaras, etc), herramientas eléctricas y electrónicas (taladradoras, sierras, máquinas de coser, etc) y

juguetes, equipos deportivos y de ocio (trenes eléctricos, videojuegos, consolas, etc).

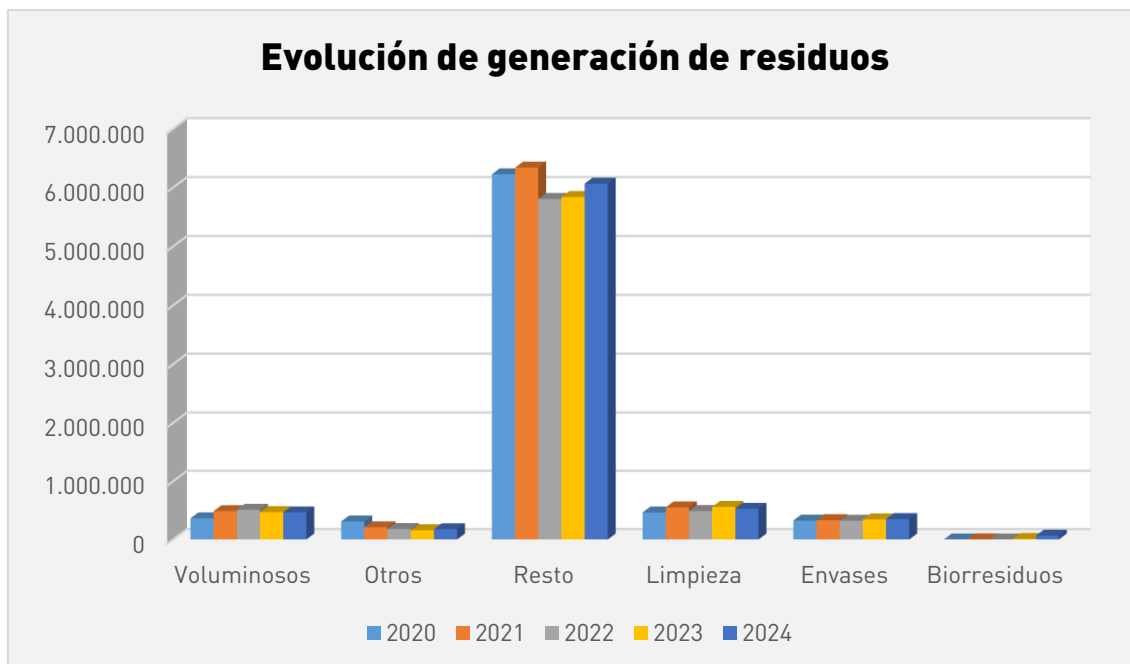
En cuanto al sistema municipal de limpieza viaria y recogida de residuos, el Ayuntamiento de San Martín de la Vega, ha puesto a disposición de los vecinos un teléfono de atención al ciudadano completamente gratuito para informar sobre la sustitución de los contenedores y en el que, además, se puede comunicar cualquier incidencia referente a la limpieza viaria. En este sentido, se cuenta con un servicio gratuito y diario de recogida de residuos o de muebles y enseres, así como de restos de poda.

Relacionado con la recogida de residuos por tipo, la cantidad anual (2024) de residuos que se generaron en el municipio fueron:



Como puede verse, **la mayor generación de residuos se produce en la materia “resto”, siendo de un orden muy superior al de las otras fracciones**. Respecto al resto de fracciones, la mayor generación corresponde a los envases, seguidas de papel-cartón y del vidrio. Tras su recogida por las empresas adjudicatarias, los residuos recogidos son trasladados a plantas de transferencia y de ahí a distintos lugares de tratamiento.

La variación experimentada en los últimos años ha sido la siguiente:



### Complejo Ambiental de Tratamiento de Residuos de Pinto

El depósito controlado de Pinto fue puesto en funcionamiento en el año 1986, abarca una extensión de 148 hectáreas y recibió, conforme a los datos extraídos del año 2012, 757.656,24 toneladas de residuos procedentes de los 71 municipios que se encuentran dentro del ámbito de actuación de la Mancomunidad del Sur, prestando servicio a 1.885.608 habitantes.

El vertedero de Pinto dispone de sistema de desgasificación y valorización energética del gas extraído encontrándose plenamente adaptado a los requerimientos aplicables establecidos por el Real Decreto 1481/2001 en materia de impermeabilización, control de aguas, gestión de lixiviados, control de gases y estabilidad.

Por otra parte planta de Biometanización y Compostaje situada en el Complejo Ambiental de Tratamiento de Residuos sito en el término municipal de Pinto, fue inaugurada en el 2003 y constituyó la primera infraestructura para el tratamiento y recuperación de la materia orgánica que se puso en funcionamiento en la región.

Permite tratar anualmente 140.000 toneladas de residuos domésticos procedentes del contenedor de orgánicos, del total de toneladas generadas por los más de 1.880.000 habitantes que residen en los municipios integrantes de la Mancomunidad del Sur.

En esta instalación los residuos se transforman en compost y gas, produciendo a su vez una cantidad de energía eléctrica equivalente a la necesaria para suministrar electricidad a unos 40.000 hogares. Su construcción junto al vertedero permite extraer el biogás de las celdas ya selladas y su aprovechamiento junto con la combustión del gas generado en biometanización.

Recientemente se ha anunciado la ampliación de las instalaciones en terrenos que forman parte del Parque Regional del Sureste (concretamente se encuentran dentro de la Zona de Especial Conservación (ZEC) "Vegas, Cuestas y Páramos del Sureste de

Madrid” y de la Zona de Especial Protección de Aves (ZEPA) “Cortados y Cantiles de los ríos Jarama y Manzanares”) tras la aprobación de una enmienda a la nueva Ley 1/2024, de 17 de abril, de Economía Circular de la Comunidad de Madrid, mediante la modificación de la cartografía d zonificación del Parque Regional del Sureste, redefiniendo parte de una superficie actualmente clasificada como zona D, considerándose como zona E3, “usos especiales”, posibilitando la instalación de una planta para basura mezclada, una planta de combustible, una planta de residuos orgánicos o un horno crematorio de animales, lo que ha supuesto su rechazo por el Ayuntamiento de San Martín de la Vega.

Asimismo, se han solicitado compensaciones económicas y ambientales por albergar este tipo de instalaciones en el término municipal, como bonificaciones en las tasas de gestión y tratamiento de residuos o las siguientes:

- Suministro anual de arbolado para su plantación en el término municipal de San Martín de la Vega.
- Campaña de gestión y tratamiento de biorresiduos mediante el suministro de composteras domiciliarias para su reparto entre el vecindario de San Martín de la Vega y contribuir a la reducción de los residuos de fracción resto.
- Limpieza semestral, recogida, transporte y tratamiento de residuos vertidos en caminos públicos del término municipal.
- Reacondicionamiento de la reserva ornitológica de “Los Albardales”, para que se cree una zona para la flora y fauna existente.
- Señalización de caminos rurales para su adecuación como vías verdes.

## Análisis DAFO: EJE 4

DEBILIDADES	AMENAZAS
<p><b>Dependencia de combustibles fósiles:</b> Alta dependencia del gasóleo A y gas natural para el transporte y calefacción, limitando la sostenibilidad.</p> <p><b>Elevado consumo energético residencial:</b> La mayoría de los hogares utilizan gas natural para calefacción, con bajo uso de energías renovables.</p> <p><b>Gestión de residuos orgánicos incipiente:</b> la gestión de residuos orgánicos necesita mayor desarrollo y participación ciudadana.</p> <p><b>Vertedero:</b> la cercanía a una instalación</p>	<p><b>Impactos del cambio climático:</b> Riesgos de sequía y aumento de temperaturas que pueden afectar la disponibilidad de agua y aumentar el riesgo de incendios forestales.</p> <p><b>Aumento de costes energéticos:</b> Incrementos en los precios de la energía que pueden afectar la sostenibilidad financiera de las iniciativas de eficiencia energética.</p> <p><b>Crecimiento poblacional y urbanístico:</b> Un aumento en la población y el desarrollo urbano puede incrementar la presión sobre los recursos naturales y la</p>

<p>de este tipo, que ya ha sufrido varias ampliaciones y la no previsión de su cierre y sellado, salvo del actual vaso.</p>	<p>generación de residuos.</p> <p><b>Resistencia al cambio:</b> Posible resistencia de la población y empresas locales a adoptar nuevas prácticas sostenibles y cambios en los hábitos de consumo.</p> <p><b>Vertedero:</b> las consecuencias ambientales negativas de la ampliación del vertedero pueden afectar a la flora y fauna integrada en el Parque Regional del Sureste, así como a la calidad de aire del término municipal.</p>
<p><b>FORTALEZAS</b></p>	<p><b>OPORTUNIDADES</b></p>
<p><b>Reducción del consumo energético:</b> El municipio ha implementado políticas de eficiencia energética en el alumbrado público y edificios municipales, como el cambio a LED y la instalación de placas fotovoltaicas.</p> <p><b>Sistemas de gestión de riego eficiente:</b> La implementación de sistemas de telegestión en el riego de parques y zonas verdes ha logrado un ahorro de agua superior al 28,16% anual.</p> <p><b>Iniciativas de reciclaje y gestión de residuos:</b> El municipio cuenta con un Punto Limpio y ha incrementado el número de contenedores para la separación de residuos, fomentando el reciclaje entre los vecinos.</p> <p><b>Fomento de energías renovables:</b> Incentivos para la instalación de placas solares en viviendas y edificios municipales, así como la simplificación de trámites para su colocación.</p>	<p><b>Incremento de energías renovables:</b> Continuar expandiendo la instalación de placas fotovoltaicas y otros sistemas de energías renovables tanto en edificios públicos como privados.</p> <p><b>Fomento del transporte sostenible:</b> Desarrollo de infraestructuras para vehículos eléctricos y aumento de la red de transporte público sostenible para reducir la dependencia del transporte privado.</p> <p><b>Mejoras en la gestión de residuos:</b> reforzar el sistema de gestión de residuos municipal en los diversos niveles, desde el punto limpio, la Mancomunidad sur, aumento de la tipología de contenedores y/o a nivel de los hogares.</p> <p><b>Educación y concienciación ambiental:</b> Programas de formación y sensibilización dirigidos a la ciudadanía para promover prácticas sostenibles y la economía circular.</p> <p><b>Planificación en la gestión de riesgos naturales:</b> Desarrollo de planes detallados para emergencias como incendios forestales e inclemencias invernales.</p>

	<p><b>Vertedero:</b> aprobación de compensaciones ambientales y económicas por albergar las instalaciones del vertedero.</p>
--	--

## Atención de necesidades: EJE 4

Como resultado del **análisis de las necesidades de desarrollo y del potencial de la zona, así como de las interrelaciones económicas, sociales y medioambientales**, se describe a continuación un enfoque integrado e identificado los principales retos que las permitan atender, de acuerdo a los indicadores descriptivos de la Agenda Urbana Española y alineados con los Ejes Estratégicos:

1. **Renovar las infraestructuras públicas** mediante la implementación de acciones para aumentar la eficiencia energética en los edificios municipales y en el alumbrado público, que representan un porcentaje importante del consumo total.
2. **Promocionar la economía circular**, desarrollando infraestructuras y políticas que maximicen la reutilización de materiales, minimicen los residuos generados y mejoren su valorización, como por ejemplo, a través de un Centro Municipal de Compostaje o programas de compostaje domiciliario.
3. **Aumentar la tasa de recogida selectiva**, mediante la separación en origen y mejorar las tasas de reciclaje a través de la puesta en marcha de un sistema de recogida de fracción orgánica o biorresiduos.
4. **Mejorar la eficiencia en el transporte público y privado**, al generar una parte significativa de las emisiones de CO<sub>2</sub>, por lo que se precisa la implementación de modos de transporte sostenibles, como vehículos eléctricos o de bajas emisiones.
5. **Sensibilizar a la ciudadanía**, los actores locales y visitantes en la importancia de contar con un hábitat urbano con calidad ambiental y paisajística.
6. **Plantear alternativas a la ampliación del vertedero existente**, de acuerdo a lo previsto en la Asamblea de la Mancomunidad del Sur de 19 de diciembre de 2022, a los efectos de evitar perjuicios ambientales a espacios protegidos y consideraciones negativas en la población.

# **EJE ESTRATÉGICO 5**

---

## **MOVILIDAD Y TRANSPORTE**



Conseguir una movilidad eficiente, en relación con los recursos utilizados, y sostenible es uno de los desafíos de las ciudades del presente y del futuro. La movilidad, entendida como la capacidad de moverse en el espacio urbano mediante diferentes medios de transporte, **constituye una dinámica clave para la planificación de las ciudades**. Los sistemas de transporte influyen de forma decisiva en las pautas de desarrollo urbano y en la calidad de vida de la ciudadanía. También en la justicia espacial, entendida en este caso como el papel que juegan las ciudades mediante la planificación del espacio y sus conexiones en la conformación de la igualdad o de la desigualdad social.

## OBJETIVO ESTRATÉGICO DE LA AUE

## ODS ALINEADOS CON ESTE EJE



**OE 5.** Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible



## OBJETIVO ESPECÍFICO DE LA AUE

**OE 5.1.** Favorecer la ciudad de proximidad

**OE 5.2.** Potenciar modos de transporte sostenibles

Hoy es innegable que las ciudades y los entornos metropolitanos necesitan modelos de movilidad inteligentes, que aseguren la accesibilidad universal, que reduzcan las desigualdades entre territorios y entre clase sociales, que se doten de sistemas de transporte sostenibles que favorezcan una economía eficiente, un medio ambiente saludable, una buena calidad del aire y el bienestar de sus habitantes

El modelo urbano que se elija para ordenar el crecimiento necesario de las ciudades es muy relevante, tanto en relación con los objetivos estratégicos ya analizados hasta ahora, como, por supuesto, en relación con la aspiración de favorecer la proximidad y una movilidad sostenible. Los modelos de crecimiento basados en un desarrollo urbano disperso y expansivo aumentan las distancias de viaje, lo que contribuye a incrementar la dependencia del automóvil, produce un gran consumo de espacio y energía y unos significativos impactos medioambientales (IDAE, 2008).

En este contexto, plantear el desafío de la movilidad requiere un cambio de paradigma en la planificación urbana, fomentando ciudades compactas, con usos mixtos del suelo y abandonando dichos modelos de crecimiento disperso. **También encaja en ese paradigma la búsqueda de modelos territoriales y urbanos de proximidad**. La proximidad a las actividades, los servicios, las dotaciones, los lugares de trabajo y de ocio, permiten, en general, afrontar de manera más eficiente uno de los grandes retos actuales del urbanismo: la **gestión de la movilidad y los servicios de transporte urbanos y con ellos la calidad medioambiental**.

Buscar este modelo territorial, que desde la óptica más urbana se caracteriza por una urbanización compacta, con diversidad de usos y un tamaño razonable, es un objetivo

prioritario que, además, tiene efectos transversales múltiples. Todo ello con independencia de que se reconozcan las virtudes, en términos de oportunidades, de las áreas metropolitanas y de las grandes ciudades.

Por lo que se refiere al diseño de sistemas de transporte, la clave está en la **eficiencia y la sostenibilidad** que proporcionan alternativas atractivas, confortables y asequibles al vehículo privado. De acuerdo con el Consejo de Transportes de la Unión Europea, un sistema de transportes sostenible es aquel que:

- Permite responder a las necesidades básicas de acceso y desarrollo de individuos, empresas y sociedades.
- Resulta asequible, opera equitativamente y con eficacia, ofrece una elección de modos de transporte y apoya una economía competitiva.
- **Limita las emisiones y los residuos dentro de la capacidad del planeta para absorberlos**, usa energías renovables al ritmo de generación y utiliza energías no renovables a las tasas de desarrollo de sustitutivos de energías renovables mientras se minimiza el impacto sobre el uso del suelo y la generación de ruidos.

Los sistemas de transporte deben, además, convertirse en un vector de innovación en el entorno urbano, capaces de incorporar las más avanzadas tecnologías en favor de una movilidad más segura, eficiente y sostenible. Estas nuevas y ya no tan nuevas tecnologías facilitan información en tiempo real para planificar el viaje, aprovechar el tiempo de espera y reducir la incertidumbre, con lo que se mejoran la confianza y la percepción por parte del usuario.

En este marco, surge el concepto de **Ciudad Inteligente**. Se presentan como una solución para lograr un desarrollo urbano más sostenible al tiempo que aumentan la calidad de vida de la ciudadanía a través del uso de las tecnologías. Aplicando este concepto a la movilidad inteligente, ésta se basaría en *«formas innovadoras y sostenibles de proporcionar un medio de transporte para los habitantes de las ciudades, como el desarrollo de sistemas de transporte público y de vehículos basados en combustibles y sistemas de propulsión respetuosos con el medio ambiente, apoyados en avances tecnológicos y en comportamientos proactivos de la ciudadanía»*.

En la ciudad del futuro es imprescindible tener en cuenta **la integración de estos sistemas inteligentes de transporte y la planificación urbana**, especialmente en las siguientes dimensiones: la integración física de los distintos usos del suelo para los servicios de transporte; la integración de estrategias, políticas, disciplinas y entidades administrativas y la coordinación entre el sector público y el privado.

## Análisis de necesidades: EJE 5

San Martín de la Vega cuenta con una red de carreteras que conecta el municipio con otras localidades de la zona y con la Comunidad de Madrid en general. La M-506 es la carretera principal que atraviesa el término municipal, mientras que las demás

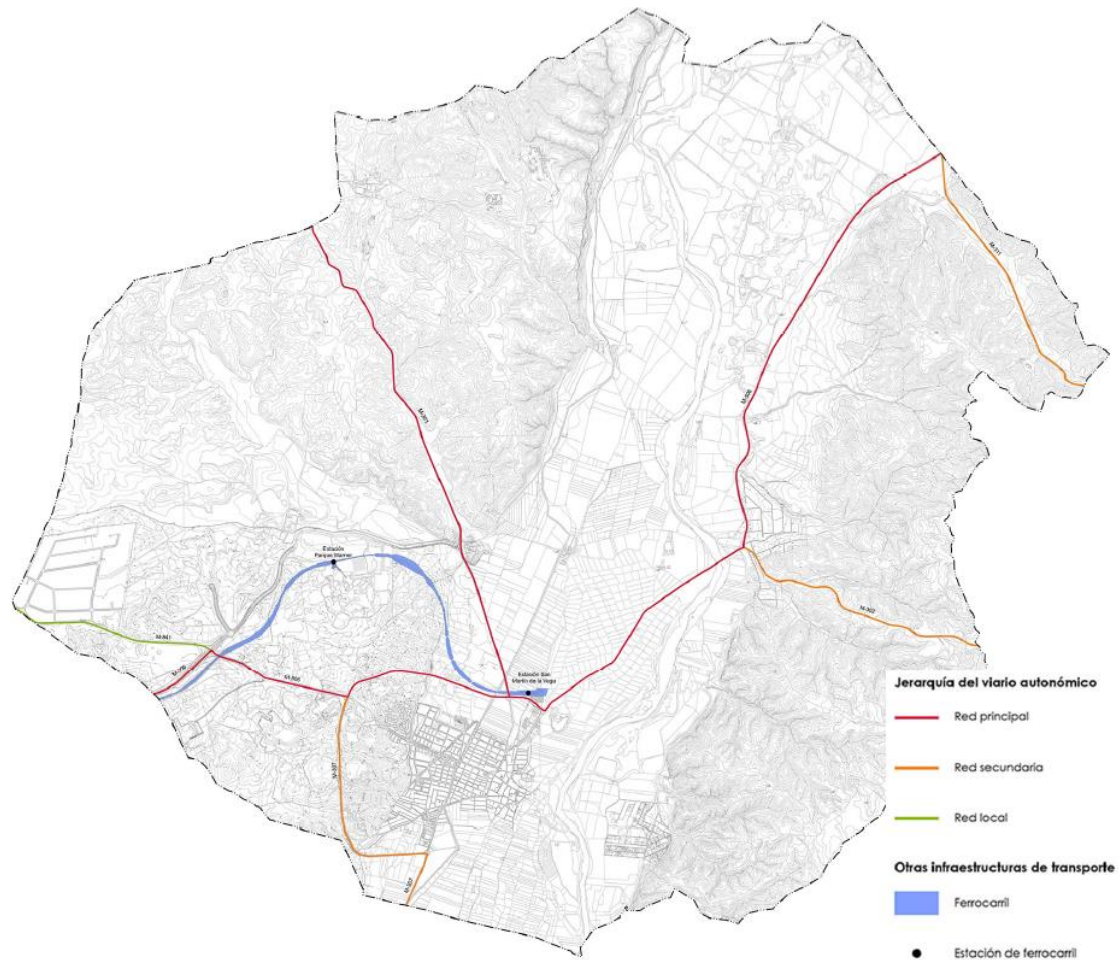
carreteras son secundarias que comunican San Martín de la Vega con otras localidades y con la naturaleza de los alrededores.

## Red viaria autonómica

- **Carretera autonómica M-506:** se trata de una Carretera Autonómica de Primer Orden, se configura como un corredor viario básico para el actual sistema de comunicaciones sanmartinero. Conecta el núcleo urbano con el ámbito metropolitano de Madrid, a través de su enlace con la A-4, también conocida como E- 05 o carretera de Andalucía, convirtiéndose en la primera opción elegida para los desplazamientos a escala supramunicipal, sobre todo a la capital, dada su rápida accesibilidad a dicha arteria estatal. esta vía discurre en sentido este-oeste por el término desde su conexión con la A-4 hasta el núcleo de San Martín siendo éste un tramo de autovía que da acceso directo al Parque Warner Madrid y conecta con la M- 841(antigua carretera a Pinto) pasando a partir de ese nudo, a dejar de ser autovía(A1 en el esquema anterior de referencia y pasando a ser A2 ) y manteniéndose de forma paralela a la Vega del Jarama en sentido norte-sur, desde San Martín hasta Arganda del Rey, dando acceso al núcleo de población de Vallequillas. Esta vía se convierte en fundamental en cuanto a escala metropolitana se refiere, al conectar varios municipios del sur madrileño, como son el propio San Martín de la Vega, con Pinto, Fuenlabrada o Móstoles hacia el oeste y con Arganda del Rey hacia el este. En este sentido se debe de contemplar la adecuada conectividad con este elemento de comunicación territorial, con la finalidad de aprovechar los inputs de accesibilidad que éstos aportan.
- **Carretera autonómica M-301:** Hablamos de una Carretera Autonómica de Primer Orden, convirtiéndose en la segunda alternativa de desplazamiento directo en apenas 20 kilómetros con la capital. Discurre en sentido Noroeste-Sureste desde San Martín hasta Madrid, pasando por Perales del Río y dando servicio ya en el término municipal de San Martín de la Vega, al núcleo de la Marañosa y Gózquez de Abajo.
- **Carretera autonómica M-307:** Se trata de una Carretera Autonómica de Segundo Orden, que une los núcleos de San Martín y Ciempozuelos, constituyéndose en la actualidad como una vía prioritaria para el tráfico pesado.
- **Carretera autonómica M-841:** Se trata del antiguo eje conector entre las localidades de San Martín de la Vega y Pinto, pasando hoy a ser el eje de principal acceso al polígono industrial AIMAYR desde la metrópolis madrileña, convirtiéndose en opción secundaria a la hora de realizar el trayecto desde el municipio sanmartinero hasta Pinto, Valdemoro y demás localidades situadas hacia el oeste de San Martín.
- **Carretera autonómica M-302:** Se trata de una Carretera Autonómica de Segundo Orden, y conecta nuestro municipio con Morata de Tajuña, discurre por el término en sentido este-oeste desde el enlace con la M 506 en el acceso al núcleo de población de Vallequillas. Además de conectar San Martín con Morata, también llega

hasta Perales de Tajuña

- Carretera autonómica M-311:** Se trata de una Carretera Autonómica de Segundo Orden, que conecta las vías M-302 y M-506, en el límite con el término municipal en su vertiente noreste, discurriendo por el Monte Pajares. Continúa discurriendo hacia el sur hasta Chinchón, Colmenar de Oreja.



En cuanto a la red viaria local, que conecta los diferentes barrios y zonas residenciales de la ciudad, destacan:

En lo que respecta a la intensidad media del tráfico han sido tomadas del informe de tráfico de la Dirección General de carreteras de la Comunidad de Madrid de 2020 a partir de los datos de las estaciones de aforo dispuestas y que proporcionan tres valores resultantes a partir del análisis de los datos captados: se trata de la intensidad media diaria (IMD). El informe observa una disminución del tráfico en toda la red de la Comunidad de Madrid por la excepcional circunstancia del confinamiento impuesto por la pandemia de Covid-19, por lo que incluiremos también los valores de años anteriores.

La siguiente tabla recoge los datos de las estaciones de aforo del entorno.

Carretera	Ubicación p.k.	Localización	Intensidad Media Diaria (IMD)				%Pesados 2020	Velocidades 2020
			2017	2018	2019	2020		
M-301	11,10	Entre La Marañoso y San Martín de la Vega	4.591	5.170	5.247	4.000	6,30%	81
M-302	4,82	Entre las intersecciones con M-506 y M-311	1.316	1.230	1.297	1.098	11,75%	95
M-307	0,80	Entre San Martín de la Vega y Ciempozuelos	2.514	3.874	3.928	2.789	17,71%	110
M-311	0,14	Entre las intersecciones con M-506 y M-302	5.199	4.769	5.182	4.549	13,59%	69
M-506	36,91	Entre la intersección con M-841 y San Martín de la Vega	11.968	13.238	14.403	10.896	10,99%	91
M-506	39,22	Variante de San Martín de la Vega	5.320	6.023	6.359	4.382	17,30%	102
M-506	40,78	Entre San Martín de la Vega y la intersección con M-302	6.432	6.882	7.183	5.531	16,43%	87
M-506	43,70	Entre las intersecciones con M-302 y M-311	3.910	3.868	3.984	4.365	16,22%	97
M-841	4,30	Entre Pinto y la intersección con M-506	8.445	8.506	8.203	6.585	21,15%	85

Los datos reflejan un alto porcentaje de vehículos pesados respecto al total de vehículos, alcanzando valores de hasta un 21% en la entrada por el noreste de la M-506 al núcleo urbano de San Martín en los alrededores del polígono Aimayr.

De haber sido 2020 un año normal, la tendencia habría sido que la intensidad media diaria habría crecido un 11%, principalmente por el importante incremento en la M-307 (tendencia de +42% anual) y la M-506 (tendencia de +17% anual), con mantenimiento o disminución de intensidad de las vías situadas al norte y este del casco urbano. Se trata de alternativas que se perciben atractivas por los usuarios porque ofrecen una elevada velocidad media en los desplazamientos.

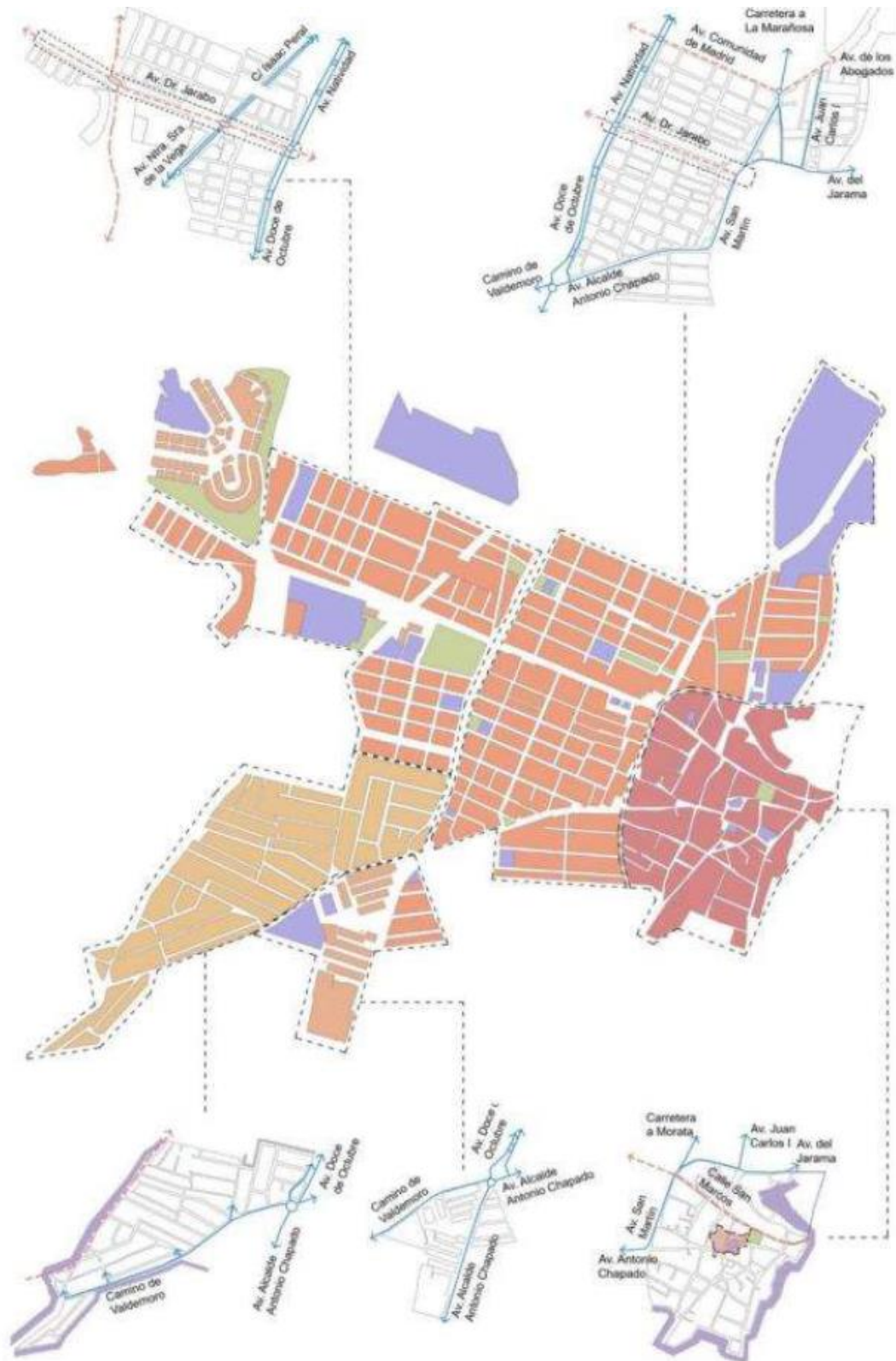
## Red viaria local

En cuanto a la red viaria local, que conecta los diferentes barrios y zonas residenciales de la ciudad, destacan:

- **Avenida Doctor Manuel Jarabo:** esta vía es la ruta de movilidad principal para conectar barrios y equipamientos del municipio, así como para acceder a la M-506.
- **Avenida Comunidad de Madrid:** esta calle es una de las principales arterias de San Martín de la Vega, que conecta el centro de la ciudad con la zona de expansión urbana.
- **Avenidas Alcalde Antonio Chapado, San Martín y Nicasio Sevilla:** estas avenidas son unas de las vías más importantes para acceder al casco urbano desde las carreteras autonómicas.
- **Avenidas Doce de Octubre y Natividad:** discurren de forma paralela a la Real Acequia del Jarama y sirve de nexo de comunicación entre otras avenidas principales.
- **Avenida Abogados de Atocha:** esta avenida permite acceder a algunos equipamientos destacados de la ciudad como polideportivo municipal, colegio público San Marcos, IES Anselmo Lorenzo, piscina municipal o campo de fútbol.
- **Avenida Juan Carlos I y calle San Marcos:** estas vías son las rutas de acceso principales para ingresar al casco antiguo de San Martín de la Vega, donde se encuentran algunos de los edificios y monumentos más importantes de la ciudad.

**San Martín de la Vega mantiene una dependencia con los municipios del entorno y la**

**ciudad de Madrid**, el número de viajes hacia el exterior revela esta relación con Madrid capital (43% de los viajes externos), pero, sobre todo, con la corona metropolitana madrileña (51% de los viajes externos); aunque, los desplazamientos con origen y destino San Martín de la Vega son superiores a los desplazamientos hacia el exterior.



Los niveles de tráfico de la red local se estudiaron entre el Avance de Plan General (2006) y la versión que no llegó a presentarse a Aprobación Inicial (2015). Se llevó a cabo una campaña de aforos en la red principal del interior del casco urbano en distintos periodos del día, extrapolando los datos a IMD.

Localización	Intensidad Media Diaria (IMD)	
	c2010	
av Alcalde Antonio Chapado		8.308
av Dr. Manuel Jarabo		6.384
cl Ramón y Cajal Norte		991
cl Ramón y Cajal Sur		796
cl Rosalía de Castro		374
cl Valle Inclán		187
av Doce de Octubre, calzada 1		2.176
av Doce de Octubre, calzada 2		1.568
cl San Marcos		1.759
cl del Dos de Mayo		503

**El reparto modal** indica un porcentaje elevado de uso del vehículo privado en el municipio. El modelo territorial de baja densidad, las relaciones del municipio con la capital por cuestiones laborales y/o de ocio hace que el vehículo privado sea el medio de transporte más utilizado por los residentes de San Martín de la Vega. Esto es resultado, a su vez, por la escasa oferta de transporte público hacia la capital, por ejemplo, a través de servicio de cercanías, dado que fue suprimido en el año 2012. Los desplazamientos en bicicleta si bien representan un escaso porcentaje del reparto modal, el desarrollo de nuevas infraestructuras y equipamientos le ha dado un impulso al transporte mediante bicicleta en los últimos años.

Además, desde el Ayuntamiento se ha apostado por mejorar esta forma de movilidad con la solicitud a la Dirección General de Carreteras de construcción de rutas de carril bici que completan la red existente, hacia Ciempozuelos y hacia Morata de Tajuña.

Actualmente, el municipio cuenta con una red de carril bici de 24,3 km, la cual conecta Villaverde Bajo, Perales del Río y el casco urbano de San Martín de la Vega. Además, se encuentra en estudio nuevas rutas de carriles cicloturistas, como la ruta que conectará el casco urbano con el "Puente Viejo", la Boyeriza o Gózquez de Arriba.

Como consecuencia, se estima un incremento del uso de este modo y, por tanto, un aumento de la cuota de participación en el reparto modal.

## Vehículo privado

En cuanto al cruce entre modos y motivos de viaje, el **uso del vehículo privado destaca de manera sobresaliente frente al resto de modos para todos los motivos de viaje**. Los desplazamientos realizados a pie se producen principalmente por motivo estudios.

Del total de plazas de estacionamiento disponibles en San Martín de la Vega, las siguientes se encuentran con algún tipo de reserva:

Tipología	Número	%
-----------	--------	---

Reserva de estacionamiento con posibilidad de entrada y salida de garajes y aparcamientos	182	12,55%
Vado permanente	1.165	80,34%
Reserva de plaza para personas con movilidad reducida	93	6,41%
Reserva de espacio para carga y descarga	4	0,28%
Otras reservas	6	0,41%
<b>Total</b>	<b>1.450</b>	<b>100%</b>

**El índice de motorización en San Martín de la Vega es elevado, se encuentra, según el padrón actualizado del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica, en 853 automóviles por cada mil habitantes, por tanto, cada habitante mayor de 18 años es tenedor de 0,85 automóvil como media.** La configuración urbanística y territorial del municipio (vivienda dispersa donde predominan las bajas densidades), la concentración de los principales equipamientos en el núcleo urbano y la fuerte dependencia con Madrid capital, fomentan el uso del automóvil entre los vecinos.

Se han tomado como base los datos de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad de 2018 (EDM18) del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, que analiza los viajes de residentes en días laborables, esto, es excluye los desplazamientos de personas no empadronadas en el municipio y todos los que se hacen en días festivos. Esta encuesta divide la Comunidad de Madrid en 9 zonas: la almendra central de la capital y ocho corredores territoriales. San Martín de la Vega queda encuadrado en el Corredor A-4 junto con Getafe, Parla, Valdemoro, Pinto, Ciempozuelos y Torrejón de la Calzada. Aranjuez, Titulcia y Villaconejos quedan incluidos en el área denominada Prolongación Regional A-4.

En lo que afecta al estudio de movilidad son relevantes tres datos de esta tabla:

- Hay un 10% más de vehículos privados (472 por 1.000 hab.) que en el promedio de la Comunidad de Madrid.
- Se realizan un 32% más de viajes por hogar (8,08 vs 6,13) que en el promedio regional.
- Un 43% de los empleados trabajan fuera del municipio, factor que es de un 32% en el corredor.

Asimismo, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- El promedio de viajes por persona y día es de 2,69 en San Martín de la Vega y de 2,44 en la Comunidad de Madrid.
- Pese a que el casco urbano es relativamente abordable a pie o en bicicleta, sólo el 42-46% de los viajes se hacen a pie, lo que implica un uso intenso del coche en desplazamientos locales.
- El transporte público representa una fracción muy menor de los viajes, esto es, un 6-8% de los viajes totales o un 11-14% de los viajes mecanizados.

En lo que respecta al reparto de los viajes por tipo de transporte, cabe destacar que los





desplazamientos a pie y el tiempo dedicado a ello son similares para el municipio, el corredor y el conjunto de la Comunidad de Madrid (16min, 0,7km). Pero resultan sorprendentes dos aspectos:

- El tiempo dedicado al transporte público es similar al promedio de la Comunidad de Madrid, pero la distancia es 2,5 veces mayor, lo que habla de vías de comunicación relativamente despejadas en las que la velocidad media (53 km/h) favorece el transporte colectivo más que en el promedio de la Comunidad (21 km/h).
- El tiempo dedicado al vehículo privado es muy elevado, más de una hora diaria, para una distancia media recorrida muy escasa, lo que confirma que los 12.200 desplazamientos diarios (39% de 31.281 viajes) en coche que se dan dentro del municipio son muy cortos
- El promedio de viajes por persona y día es de 2,69 en San Martín de la Vega y de 2,44 en la Comunidad de Madrid.
- Pese a que el casco urbano es relativamente abordable a pie o en bicicleta, sólo el 42-46% de los viajes se hacen a pie, lo que implica un uso intenso del coche en desplazamientos locales.
- El transporte público representa una fracción muy menor de los viajes, esto es, un 6-8% de los viajes totales o un 11-14% de los viajes mecanizados.

En lo que respecta al reparto de los viajes por tipo de transporte, cabe destacar que los desplazamientos a pie y el tiempo dedicado a ello son similares para el municipio, el corredor y el conjunto de la Comunidad de Madrid (16min, 0,7km). Pero resultan sorprendentes dos aspectos:

- El tiempo dedicado al transporte público es similar al promedio de la Comunidad de Madrid, pero la distancia es 2,5 veces mayor, lo que habla de vías de comunicación relativamente despejadas en las que la velocidad media (53 km/h) favorece el transporte colectivo más que en el promedio de la Comunidad (21 km/h).
- El tiempo dedicado al vehículo privado es muy elevado, más de una hora diaria, para una distancia media recorrida muy escasa, lo que confirma que los 12.200 desplazamientos diarios (39% de 31.281 viajes) en coche que se dan dentro del municipio son muy cortos.

## Red de autobuses

**Con respecto al transporte público**, el municipio de San Martín de la Vega está servido por dos submodos de transporte público (urbano, interurbano). Las conexiones urbanas se atienden principalmente con una línea del bus urbano (aunque la mayoría de los autobuses interurbanos complementan la oferta urbana, especialmente la línea 412 y 413); las interurbanas se sirven a través de seis líneas (cinco diurnas y una nocturna). La intermodalidad, aunque es baja, se produce principalmente entre interurbano-urbano.

La oferta de autobuses que circulan por los ejes principales del núcleo urbano y sectores residenciales de mayor relevancia, se estructuran a través de una única líneas diurnas.

**La red urbana en 2023 movió poco más de 160 viajeros/día, la demanda diaria por expedición y sentido es baja.**

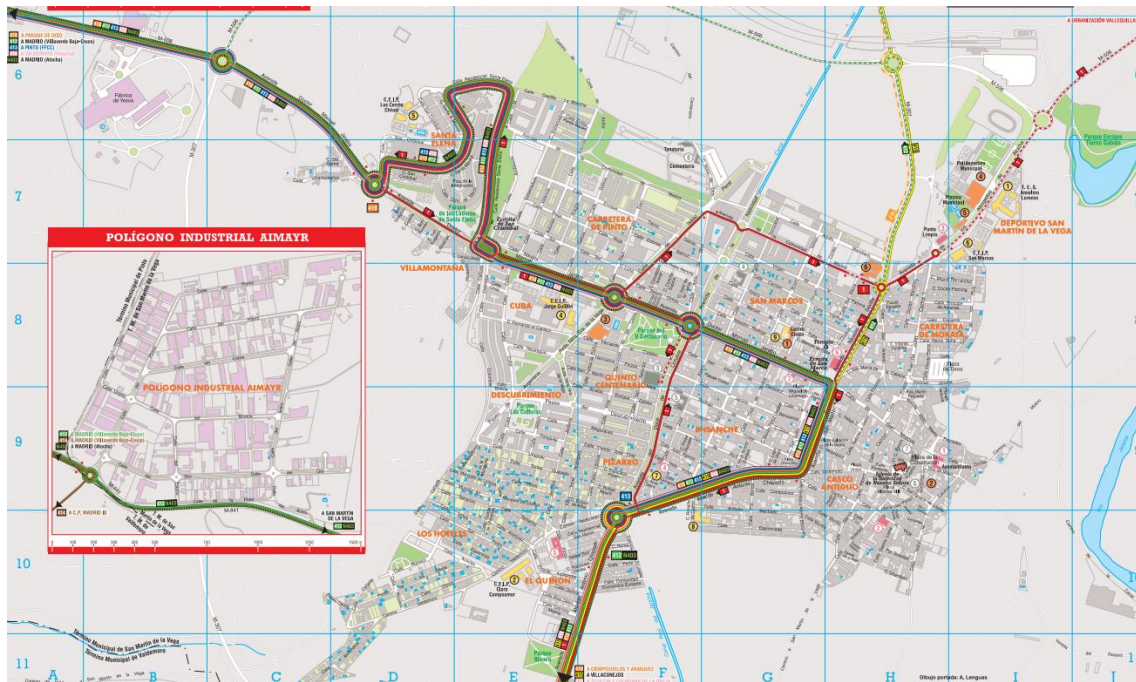
Línea	Usuarios totales
Urbana	16.013
Urbana (servicios escolar)	23.587
<b>Total</b>	<b>39.600</b>

En relación con el transporte interurbano, el servicio tiene una doble funcionalidad, por un lado, ejercen una labor de conexión intermunicipal con la capital, a través de las carreteras M-506 y M-301, así como con los municipios del entorno, y por otro, realizan un servicio urbano.

El municipio cuenta con la oferta de cinco líneas interurbanas en horario diurno y una en horario nocturno. Todos los servicios, además de realizar el recorrido interurbano, atienden distintos barrios de San Martín de la Vega, complementando así la oferta de autobuses urbanos.

Las líneas interurbanas se clasifican en dos grupos: por un lado, las líneas que conectan San Martín de la Vega con Madrid (tres líneas) y, por otro, las que desplazan a los vecinos a otros municipios del entorno (Ciempozuelos y Hospital de Valdemoro).

 <b>LÍNEAS URBANAS DE AUTOBUSES</b> 				
LÍNEA	COLOR	ORIGEN - DESTINO	EMPRESA	
<b>1</b>		CIRCULAR SAN MARTÍN DE LA VEGA	LA VELOZ, S.A.	
 <b>LÍNEAS INTERURBANAS DE AUTOBUSES</b> 				
LÍNEA	COLOR	ORIGEN - DESTINO	EMPRESA	TERMINAL EN MADRID
<b>410</b>		ARANJUEZ - CIEMPOZUELOS - SAN MARTÍN DE LA VEGA	LA VELOZ, S.A.	-
<b>412</b>		MADRID - SAN MARTÍN DE LA VEGA	LA VELOZ, S.A.	Villaverde Bajo-Cruce
<b>413</b>		PINTO (FFCC) - SAN MARTÍN DE LA VEGA	LA VELOZ, S.A.	-
<b>415</b>		MADRID - VILLACONEJOS	LA VELOZ, S.A.	Villaverde Bajo-Cruce
<b>416</b>		VALDEMORO (Hospital) - SAN MARTÍN DE LA VEGA - TITULCIA - COLMENAR DE OREJA	LA VELOZ, S.A.	-
 <b>LÍNEAS NOCTURNAS INTERURBANAS</b> 				
LÍNEA	COLOR	ORIGEN - DESTINO	EMPRESA	TERMINAL EN MADRID
<b>N403</b>		MADRID - SAN MARTÍN DE LA VEGA Solo determinados servicios	LA VELOZ, S.A.	Atocha



La demanda diaria en día laborable del conjunto de las seis líneas es de **4.043 viajeros** en 2023.

Línea	Usuarios totales
Línea N403	8.398
Línea 410	27.933
Línea 412	1.061.657
Línea 413	167.571
Línea 414	13.277
Línea 415	93.751
Línea 416	103.040
<b>Total</b>	<b>1.475.627</b>

## Red de ferrocarril

Cruzando el ecuador del término municipal y sensiblemente paralela al trazado de la autovía M-506 discurre la línea de ferrocarril de cercanías C3a, que se puso en marcha en el año 2002 a la vez que se inauguraba el Parque Warner Madrid al que daba servicio. Consta de 15,3 km de vía doble electrificada, y conecta con la línea Madrid-Alicante en Pinto mediante un salto de carnero y dos vías de apartado en dicha estación. En el otro extremo la línea acaba con tres vías en topera. Esta infraestructura es propiedad de la Comunidad de Madrid, que financió su construcción y cedió la operación a Cercanías Renfe. Cuenta con una estación que estuvo en uso hasta 2012, momento en el que se suspendió la explotación de la línea porque su escaso uso, que llegó a caer hasta solo 190 usuarios anuales, no justificaba los elevados costes de explotación de unos 3 millones de euros anuales.

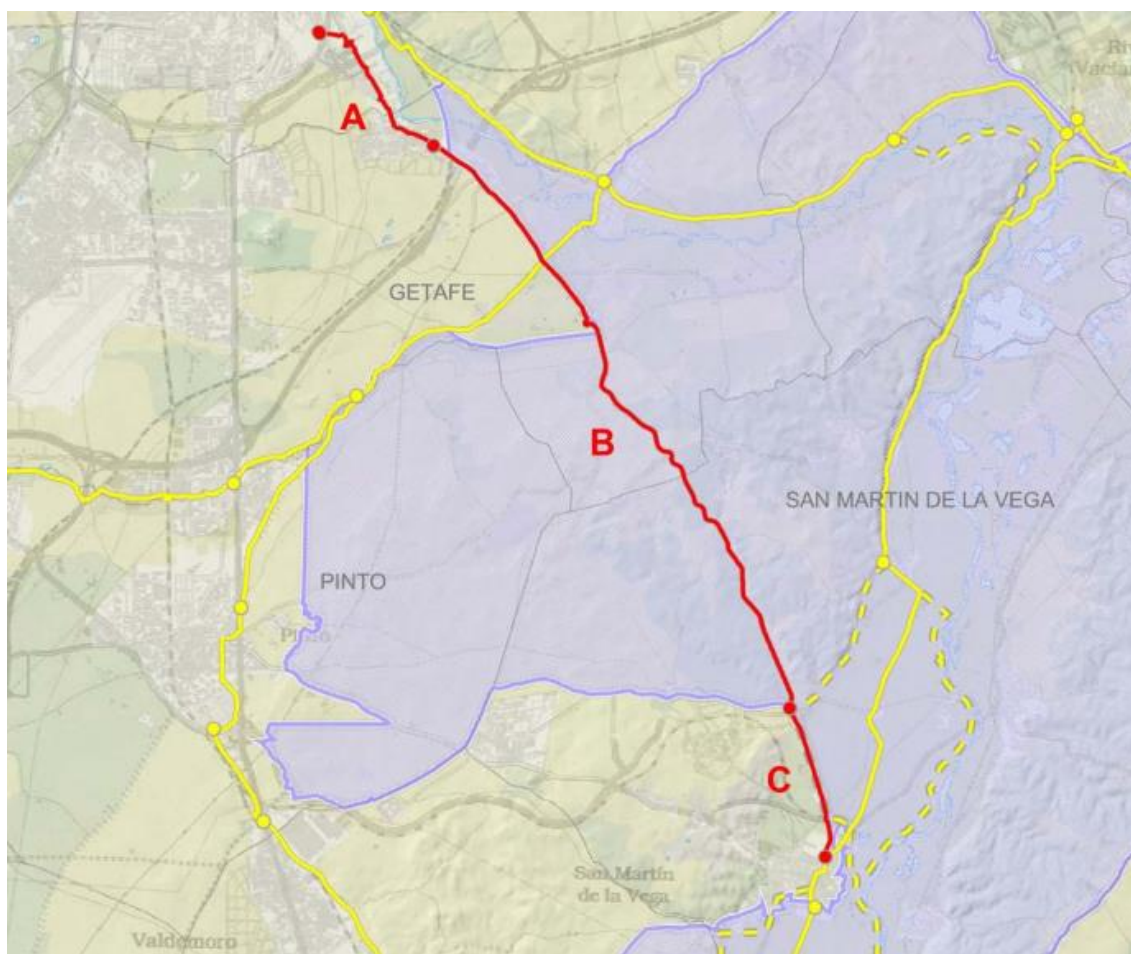
El hecho de tener que hacer transbordo en Pinto le quitaba mucho atractivo para los usuarios, a pesar de que la línea admitía conexión directa desde Madrid

La catenaria de la línea se retiró en 2013. En el momento de redacción de este documento tanto la estación como la línea se encuentran abandonadas y vandalizadas, aunque consta que el Ayuntamiento ha venido manteniendo reuniones con la Comunidad de Madrid para que se vuelva a ponerse en servicio la línea dado el incremento de visitantes del Parque Warner Madrid, muy superior al que tenía en 2010. No obstante se cree muy necesaria para mejorar las conexiones y transportes públicos.

En este sentido, el Ayuntamiento de San Martín de la Vega **ha solicitado quedar incluido dentro del alcance del estudio viabilidad de implantación del servicio de cercanías** a cargo del MITMA con el fin de que se desarrolle un análisis de las posibles alternativas sobre la conveniencia del desarrollo de recuperar la línea C3A desde el punto del interés general de la sociedad, previa rehabilitación de toda la infraestructura por la Comunidad de Madrid, al ser el titular actual de la línea.

## Carriles bici

El consistorio ha diseñado una **red ciclo-turista pendiente de acondicionar, bastante extensa con hasta 11,70 kilómetros de itinerarios en servicio**, con una única tipología de red: senda bici en coexistencia con peatones, con el objeto de formar parte de las rutas verdes ciclistas de la Comunidad de Madrid.



La red transcurre principalmente por caminos públicos que unen enclaves y urbanizaciones del término municipal.

En cuanto a la tipología de la red existente, en el término municipal es posible encontrar:

- **Carril bici:** proyectado en pequeños tramos de la red, se plantea como continuación de Madrid Río. Se utiliza como pavimento el asfaltado pintado color rojo. Tiene una extensión de 24,4 km.

## Red de caminos

La red de caminos de San Martín de la Vega se estructura mediante una red bien jerarquizada, con una red principal, con una función colectora y con mayores índices de utilización, y una red secundaria, que sirve con una función de acceso a las explotaciones agrarias y canteras presentes en el municipio.

La mayor densidad de caminos se produce en la vega del Jarama, constituyendo el río una barrera a la continuidad entre un lado y otro del cauce. Gran parte de la demanda de muchos de estos caminos se debe a tráficos originados en las explotaciones agrarias. En otros casos son las actividades extractivas las que originan el tráfico principal de estos caminos.

Por último, el núcleo de la Vega del Pingarrón origina un tráfico residencial en el camino que une este núcleo con la carretera M-506.

La red de caminos principal presenta una distribución de ordenación preferente en sentido norte-sur, siguiendo el curso del Jarama en esta zona. La mayoría de estos caminos empiezan o acaban en el núcleo urbano, suponiendo éste una discontinuidad en la red principal, donde los caminos se convierten en calles.

Esto supone que los tráficos entre el norte y el sur del núcleo urbano a través de la red de caminos se vean obligados a atravesar la localidad. Como consecuencia, el núcleo urbano se ve atravesado por el tráfico de tractores y camiones que utilizan estos caminos.

## Otras infraestructuras

El municipio cuenta con un punto de recarga pública de vehículos eléctricos e híbridos enchufables, en concreto:

- Aparcamiento de calle Marcelino Camacho (ParqueBlanco).

La **estructura urbana, que da lugar a una baja densidad de algunos barrios, genera dificultades para una movilidad a pie**. Se dan grandes distancias entre barrios, y desde las viviendas hasta los puntos de atracción (sobre todo para residentes en las urbanizaciones), teniendo que caminar el peatón por entornos poco atractivos y con problemas de accesibilidad (ancho inadecuado de aceras, escasa señalización, etc.). Por otro lado, en lo que respecta a la conexión del sistema viario con el medio natural, vemos cómo San Martín de la Vega se asienta sobre un medio natural de alta calidad como muestran la presencia de un áreas protegidas como **Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama y su Entorno**.

A este último se puede acceder con cierta facilidad a través de numerosas calles que continúan en por medio de caminos que dan acceso a las zonas protegidas. En cuanto a la trama urbana, asociada a aspectos de movilidad peatonal, es preciso señalar que:

- No es una estructura urbana pensada para el peatón
- Grandes distancias entre las áreas urbanas o a los lugares de centralidad
- Trazados del sistema viario en algunos barrios que implican grandes distancias para trasladarse a lugares geoméricamente cercanos
- Algunos elementos de la estructura urbana suponen grandes barreras para los desplazamientos peatonales

Para incrementar una movilidad más sostenible, se han impulsado actuaciones para el acondicionamiento, entre otras, de espacios urbanos:

- Mejora de accesibilidad de marquesinas de autobús urbano e interurbano, con un total de **19 actuaciones**.
- **Reurbanización y mejora de la accesibilidad** de distintas zonas y barrios, con el fin de garantizar un itinerario peatonal.
- **Instalación de aparcamientos de bicicletas y patinetes** en alrededores de edificios públicos y espacios de encuentro (zonas verdes).

## Análisis DAFO: EJE 5

DEBILIDADES	AMENAZAS
<p><b>Alta dependencia del vehículo privado:</b> La gran mayoría de los viajes se realizan en coche, reflejando una fuerte dependencia del transporte privado.</p> <p><b>Baja densidad y grandes distancias:</b> La estructura urbana dispersa y las grandes distancias entre barrios dificultan la movilidad peatonal y en bicicleta.</p> <p><b>Barreras infraestructurales:</b> Carreteras como la M-506 actúan como barreras para la movilidad ciclista.</p>	<p><b>Crecimiento de la población:</b> Aumento de la demanda de movilidad que podría saturar la infraestructura existente.</p> <p><b>Infraestructura ciclista limitada:</b> Aunque en expansión, la red ciclista actual no es suficiente para fomentar significativamente el uso de la bicicleta.</p>
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<p><b>Infraestructura vial amplia:</b> San Martín de la Vega cuenta con una red de carreteras bien desarrollada, incluyendo</p>	<p><b>Impulso de la movilidad sostenible:</b> Potenciar el uso de la bicicleta y el transporte público a través de la</p>

<p>la M-506, M-301, M-841 y M-307 que facilita la movilidad hacia Madrid y municipios cercanos.</p> <p><b>Transporte público disponible:</b> Existen varias líneas de autobuses urbanos e interurbanos.</p> <p><b>Red de carriles bici en expansión:</b> Con la red de carriles bici existentes y los planes para ampliarlos, el municipio está mejorando la infraestructura para bicicletas.</p> <p><b>Iniciativas de movilidad sostenible:</b> La implementación de una ruta cicloturista, además de la creación de puntos de recarga para vehículos eléctricos.</p>	<p>ampliación de la red de carriles bici y la mejora de la frecuencia de los autobuses.</p> <p><b>Fomentar la conectividad y la intermodalidad:</b> promoviendo entre otros la combinación de modos de transporte, especialmente entre bicicleta y autobuses, para reducir la dependencia del coche.</p> <p><b>Tecnología y servicios innovadores:</b> Ampliar y mejorar los servicios de estaciones de recarga de vehículos eléctricos.</p> <p><b>Conexión con áreas naturales:</b> Mejorar el acceso peatonal y ciclista a áreas naturales protegidas como la Reserva Ornitológica de “Los Albardales” y el Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama y su Entorno.</p>
--	---

## Atención de necesidades: EJE 5

Como resultado del **análisis de las necesidades de desarrollo y del potencial de la zona, así como de las interrelaciones económicas, sociales y medioambientales**, se describe a continuación un enfoque integrado e identificado los principales retos que las permitan atender, de acuerdo a los indicadores descriptivos de la Agenda Urbana Española y alineados con los Ejes Estratégicos:

1. **Mejorar la cobertura del transporte público** mediante la ampliación de las líneas de autobuses que conectan San Martín de la Vega con Madrid capital, u otras infraestructuras o municipios, así como recuperar el tren de cercanías como forma de transporte sostenible.
2. **Desarrollar infraestructura homogénea**, implementando una red cicloturista coherente y segura que también acerque el patrimonio natural en el término municipal, adaptando para ello la mejora de los caminos públicos existentes para garantizar la seguridad de los ciclistas y la conexión eficiente entre distintos puntos de interés cultural o natural.
3. **Desarrollar campañas de concienciación** sobre los beneficios de la movilidad sostenible y la reducción del uso de vehículos privados que cambien las percepciones y comportamientos de la ciudadanía hacia una movilidad más sostenible.
4. **Optimizar la gestión del estacionamiento** mediante soluciones inteligentes que reduzcan la congestión y mejoren la movilidad. Es importante equilibrar la disponibilidad de estacionamiento con la promoción de medios de transporte más

sostenibles.

5. **Generar itinerarios peatonales de media y larga distancia**, que posibiliten desplazamientos seguros y accesibles para el peatón, como por ejemplo, en el barrio del Quiñón.
6. **Implantar TICs para una gestión eficiente de la movilidad**, prestación de servicios y control de tráfico para un municipio más sostenible.



# **EJE ESTRATÉGICO 6**

---

## **COHESIÓN SOCIAL E IGUALDAD DE OPORTUNIDADES**

Las ciudades han sido históricamente espacio de relaciones sociales, donde la variedad, la densidad y la proximidad de las personas, las actividades y las estructuras urbanas han permitido la construcción conjunta de experiencia humana, de acceso a la comunicación y al conocimiento y también a la innovación. Han sido también los espacios en los que las relaciones sociales han construido un orden y una organización social, con frecuencia desigual y conflictiva.

## OBJETIVO ESTRATÉGICO DE LA AUE

## ODS ALINEADOS CON ESTE EJE



**OE 6.** Fomentar la cohesión social y buscar la equidad



## OBJETIVO ESPECÍFICO DE LA AUE

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

**OE 6.2.** Buscar la igualdad de oportunidades desde un enfoque diferencial

**Las ciudades son motor de progreso social, de crecimiento económico y de espacio de convivencia y desarrollo de la democracia.** En sentido contrario, la ausencia de enfoques integrados y de estrategias territoriales genera importantes desequilibrios y disfunciones cuyo máximo sacrificio es siempre el social: poblaciones que envejecen, que se aíslan en el territorio, que no tienen acceso a los mismos servicios que el resto, infraestructuras e inversiones que no llegan o que no vertebran adecuadamente el territorio, ausencia de oportunidades educativas o profesionales, etc.

**El hábitat urbano es, por tanto, determinante en los procesos de integración o exclusión de personas y grupos sociales,** es clave para perseguir la igualdad de trato y de oportunidades y también para garantizar el progreso económico, porque dicho progreso y la evolución de una sociedad no sólo se genera desde el bienestar material o institucional, sino también desde las posibilidades que dicho hábitat ofrece a todos sus individuos.

Es una evidencia que las ciudades, con independencia de su tamaño y situación serán motor de progreso social, de crecimiento económico y de espacio de desarrollo de la democracia en la medida en que sean capaces de mantener el equilibrio social, protegiendo la diversidad cultural, mezclando rentas, géneros, culturas, edades y profesiones y garantizando una elevada calidad de servicios de naturaleza eminentemente urbana.

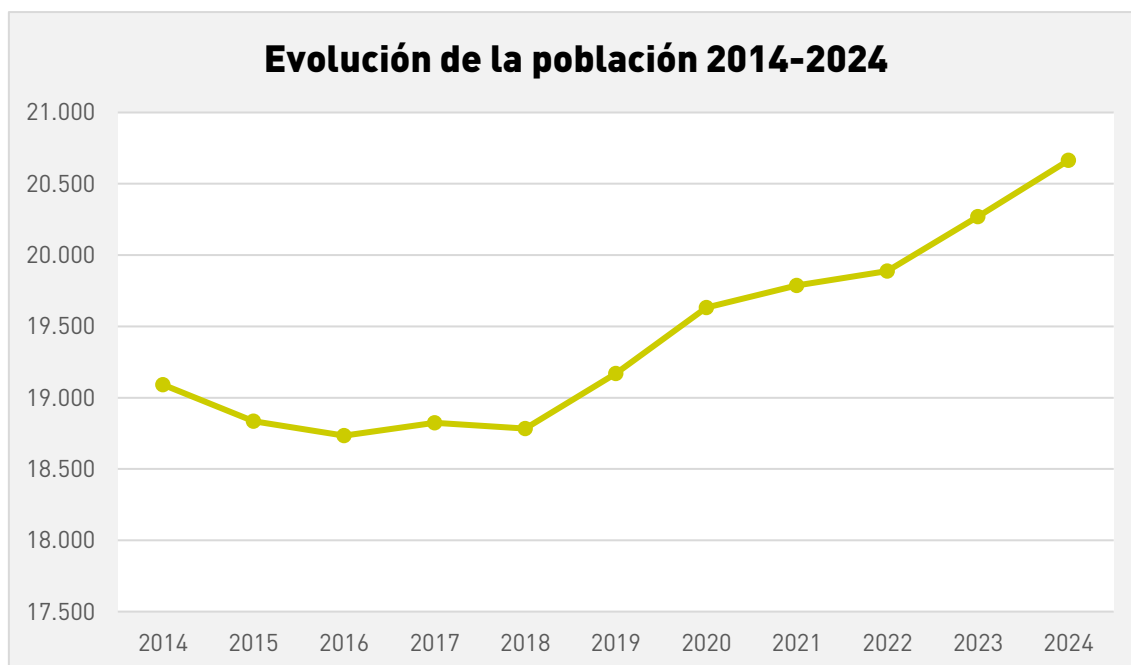
Una de las herramientas fundamentales está en la conocida como **regeneración urbana integrada**, que permite coordinar las actuaciones para regenerar los barrios más vulnerables actuando desde lo social, lo económico, lo urbanístico y lo medioambiental.

Para ello se debe perseguir un **modelo territorial y urbano que busca la cohesión social, la igualdad de oportunidades y la equidad**. Cualquiera de las ópticas que se aborde deberá venir precedida del necesario enfoque social, poniendo en el centro a las personas.

## Análisis de necesidades: EJE 6

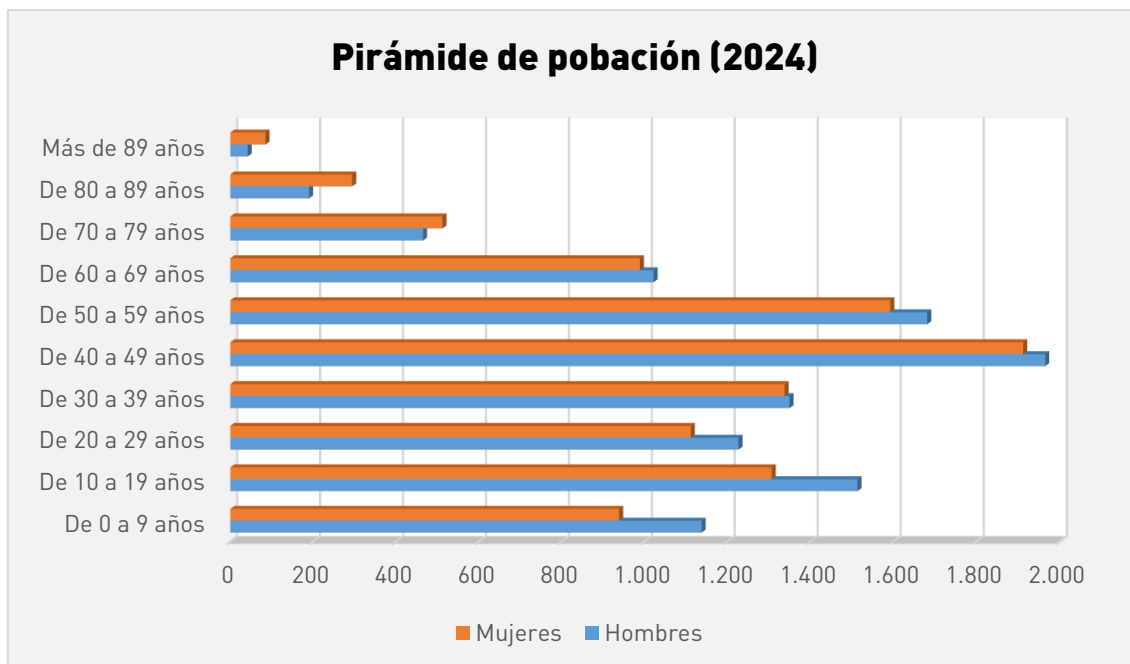
### Población

San Martín de la Vega tiene una población total de **20.664 personas** en 2024: 10.075 mujeres (48,75%) y 10.589 hombres (51,24%), según datos del Padrón Municipal de enero de 2024, representado un 0,29% de la población total de la Comunidad de Madrid y el 1,51% de la población de la zona Sur de la Comunidad de Madrid Metropolitano (conformada por los municipios de Alcorcón, Leganés, Getafe, Móstoles, Fuenlabrada, Humanes de Madrid, Parla, Pinto, Valdemoro, Ciempozuelos y Aranjuez).



Año	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Pobl	19.092	18.835	18.734	18.824	18.784	19.170	19.633	19.853	19.927	20.304	20.644

En cuanto a la estructura de población por edad, la población joven (de 0 a 15 años) representa el 17,61% de la población, mientras que la población con edades comprendidas entre los 16 y 64 años representa un 95,68%, y la población con 65 o más años representa un 9,9%. Por lo tanto, presenta una población relativamente joven con una tasa de reemplazo y ratio de población en edad productiva muy favorables. En cuanto a la **evolución poblacional, tomando como referencia el periodo 2014-2024, esta ha aumentado en 8,23% (INE, 2024)**.



En cuanto a la distribución por género, la pirámide muestra que la población femenina es ligeramente mayor que la masculina a partir de los 70 años, mientras que en el resto de edades es ligeramente inferior.

En relación con el movimiento natural de la población, en 2021 la tasa de natalidad fue de 6,32% y la tasa de mortalidad fue de 7,33%, con un porcentaje de población dependiente total de 41%.

## Envejecimiento de la población

Es preciso **considerar el envejecimiento de la población como una posible problemática** y considerar estrategias para hacerle frente.

Es por esta razón, que en el diagnóstico de la situación del municipio **se ha identificado como uno de los problemas urbanos del municipio el envejecimiento de la población** y se ha establecido el reto de preparar tanto la estructura municipal como los servicios que presta para este cambio demográfico, como así se demuestra en la siguiente tabla:

Año	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Edad	32	32,53	32,67	32,91	32,92	32,91	33,23	33,11	33,23	33,09	33,17	33,39	33,58

Año	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Edad	33,9	34,25	34,64	34,93	35,36	35,69	36,17	36,59	37,04	37,44	38,08	38,65	39,02

En este sentido, San Martín de la Vega presenta un grado de envejecimiento del 11,72%, por debajo el promedio autonómico, que corresponde al 18,62%, si bien **ésta se ha ido incrementando desde el año 2020**, cuando ofrecía una tasa de 10,17% Así, según los últimos datos disponibles (2022):

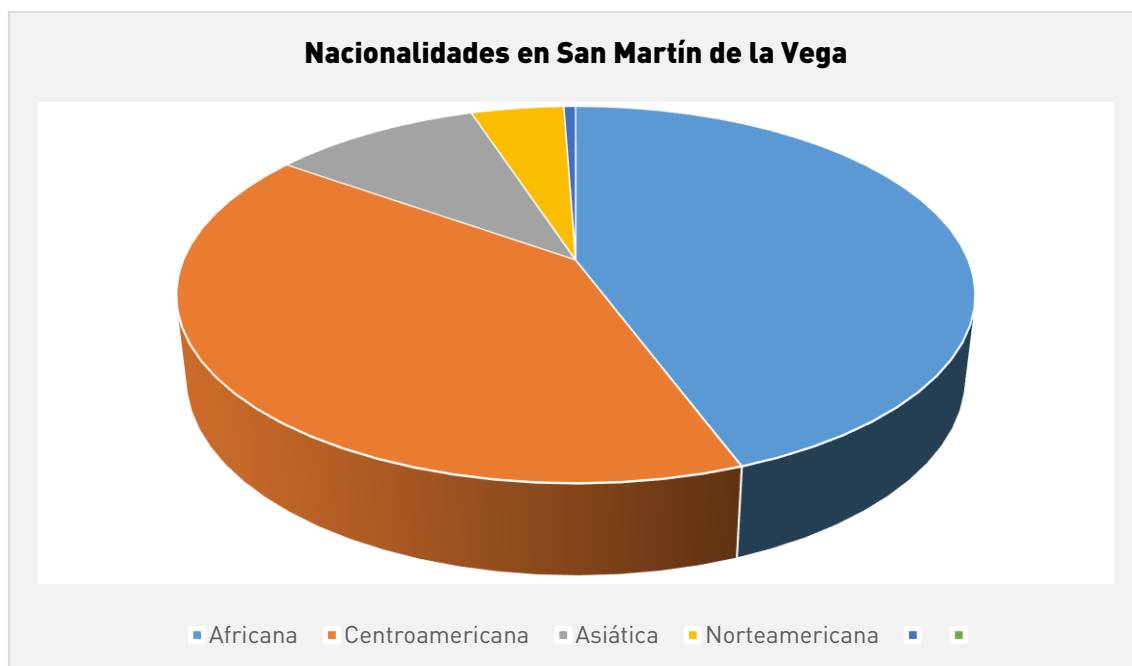
Movimiento natural	Municipio	Zona	C. de Madrid
Crecimiento vegetativo	20	894	-193
Defunciones	93	8.294	48.646
Nacimientos	146	9.541	50.961

También, ha de tenerse en cuenta el crecimiento de la inmigración en el municipio, lo que implica una mayor necesidad de implementar servicios municipales relacionados con apoyo a las familias, educación, cultura, deporte e integración sociocultural, en general.

## Origen y procedencia

De acuerdo con lo anterior, datos del padrón municipal de 2024 reflejan que el 80,80% de la población es de nacionalidad española, mientras que el 19,20% restante se divide en personas nacidas en distintos lugares del mundo:

Nacionalidad	Proporción
Unión Europea (sin España)	8,73%
Sudamérica	4,64%
África	4,24%
Centro América	1,06%
Asia	0,47%
América del Norte	0,06%

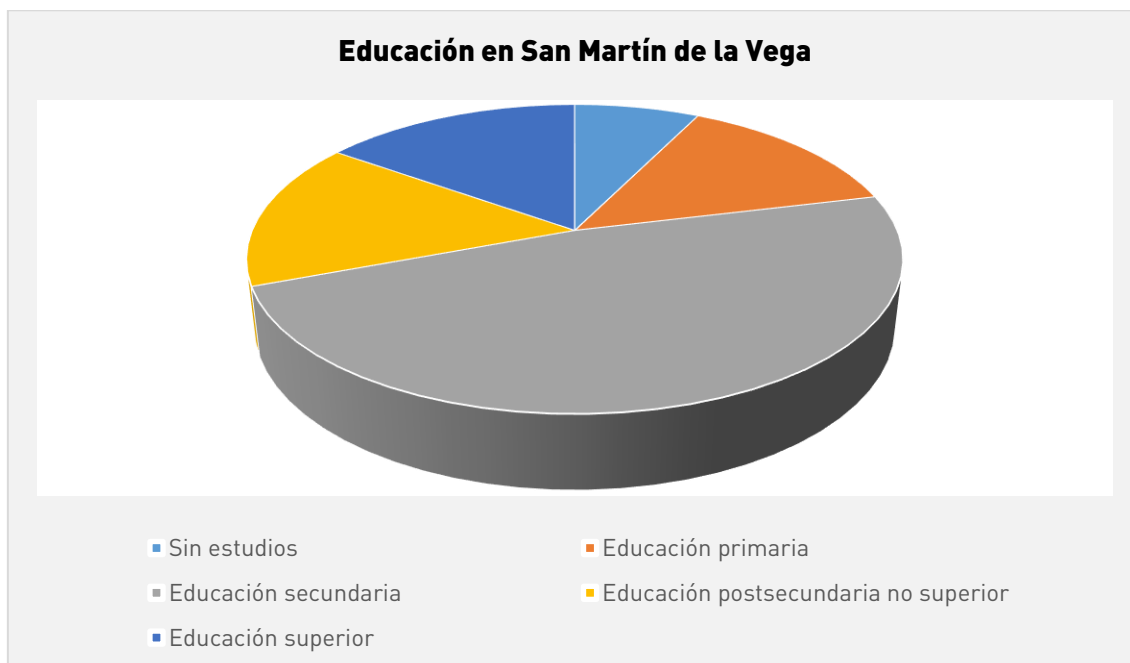


De igual modo, el municipio de San Martín de la Vega es un municipio eminentemente receptor de inmigración interna de la Comunidad de Madrid, ya que la alta calidad de vida y seguridad lo hacen muy atractivo para las familias. Es por este motivo que, el Ayuntamiento de San Martín de la Vega, tiene en cuenta, para la elaboración de esta estrategia de desarrollo urbano, la evolución, previsiones y características de estos movimientos migratorios intra-regionales.

## Nivel de formación

Sobre el **nivel de formación e instrucción** en personas mayores de 15 años, los datos censales de 2022 indican que **el 15,20% de la población cuenta con educación superior,**

el 15,51% cuenta con educación secundaria y postsecundaria no superior, el 48,06% en primera etapa de educación secundaria y similar, y el 13,87% de la población en educación primaria e inferior. Tal como se indica a continuación:



Segregando estos datos por género podemos establecer que, en proporciones parecidas hombres y mujeres cuentan con educación superior con el 10,74% y 15,07% respectivamente, y aquella población que cuenta con educación secundaria y educación postsecundaria no superior con el 64,42% para hombres y el 56,82% para mujeres.

En cuanto al número de centros dedicados a la enseñanza, en San Martín de la Vega existen un total de **7 centros no universitarios, 6 son centros de enseñanza pública y 1 son centros de enseñanza concertada-privada** entre los cuales se encuentran centros concertados y privados. Estos centros imparten enseñanzas como Educación infantil, Educación primaria, Educación Secundaria Obligatoria (ESO), Bachillerato y Ciclos Formativos de grado medio y superior.

De esta manera observamos que más del 14% de los centros escolares existentes en San Martín de la Vega son de tipo privado o concertado. Así mismo, el número de alumnos matriculados en estos centros son:

Centro educativo	Total alumnado
Educación pública	2.210
Educación concertada o privada	870
<b>Total</b>	<b>3.078</b>

Aunque no se tienen datos oficiales de la tasa de abandono escolar del municipio de San Martín de la Vega, el Ayuntamiento ha realizado la evaluación cualitativa de ésta, habiéndose detectado una tasa más elevada de abandono escolar en la zona del casco urbano del municipio, constituyendo, por lo tanto, esta zona un área de intervención prioritario en materia de educación.

El municipio también ha llevado a cabo diversos programas y convenios de actuación con el objetivo de mejorar la satisfacción de la comunidad educativa, además de mejorar la calidad del sistema educativo y cultural. Entre las cuales:

- Unidad de Atención al Menor de la Policía Local.
- Plan Director para la convivencia y mejora de la seguridad en los centros educativos y sus entornos.
- Convenios con asociaciones, universidades y otras instituciones con el objetivo de mejorar la calidad del sistema educativo.
- Programas contra el Bllying, el Ciberbullying, el suicidio y otras violencias.
- Campaña de Teatro Escolar.
- Programas para la promoción de la igualdad entre hombres y mujeres y contra la violencia de género.

## Igualdad de oportunidades

El Ayuntamiento de San Martín de la Vega ha establecido una serie de **políticas y programas enfocados en fomentar la igualdad de oportunidades, la no discriminación y la inclusión social** de todas las personas en el municipio, independientemente de su origen, género, edad, orientación sexual o discapacidad.

Algunos de los programas y servicios que el Ayuntamiento de San Martín de la Vega ofrece con relación a la inclusión social son:

- **Servicios Sociales:** El Ayuntamiento de San Martín de la Vega cuenta con un equipo de profesionales que prestan servicios sociales a los vecinos del municipio. Estos servicios incluyen atención a personas mayores, personas con discapacidad, familias en situación de vulnerabilidad, entre otros. Algunos de los servicios que se ofrecen son: ayuda a domicilio, teleasistencia, programa de respiro familiar, atención psicológica, entre otros. Además, el Ayuntamiento cuenta con un servicio de información y asesoramiento sobre recursos y prestaciones sociales.
- **Programas para jóvenes:** El Ayuntamiento de San Martín de la Vega ofrece una amplia variedad de programas y actividades para jóvenes con el objetivo de fomentar su integración social y su participación en la vida del municipio. Algunos de los programas que se ofrecen son: talleres de música, danza y teatro, actividades deportivas, programa de ocio nocturno, campamentos urbanos, entre otros.
- **Accesibilidad:** El Ayuntamiento de San Martín de la Vega está trabajando en mejorar la accesibilidad en el municipio para personas con discapacidad o movilidad reducida. Para ello, se están realizando mejoras en las infraestructuras y se está fomentando la concienciación ciudadana sobre la importancia de garantizar la accesibilidad. Una de las actuaciones destacadas realizadas por el municipio en esta materia corresponde a la reurbanización de calles o la adaptación de edificios públicos al objeto de convertirlos significativamente más accesible.
- **Programa de voluntariado:** El Ayuntamiento de San Martín de la Vega cuenta con un programa de voluntariado para fomentar la participación ciudadana y la solidaridad. A través de este programa, se ofrecen oportunidades de voluntariado en

diferentes ámbitos, como el cuidado de personas mayores, el acompañamiento a personas con discapacidad, la atención a personas en situación de vulnerabilidad, entre otros.

- Respecto al enfoque diferencial, el Ayuntamiento de San Martín de la Vega ha desarrollado un **Plan Municipal de Igualdad**, con el objetivo de fomentar la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres en el municipio a través de medidas para prevenir la violencia de género, promover la conciliación de la vida laboral y familiar, fomentar la participación de las mujeres en la vida política y social, y luchar contra la discriminación por razón de género. Estas medidas son el resultado de un diagnóstico de la situación y posición de hombres y mujeres en el municipio.

El ayuntamiento también cuenta con un **Punto Municipal del Observatorio Regional de Violencia de Género (PMORVG)**, es un servicio gratuito del Ayuntamiento de San Martín de la Vega del Monte, especializado en violencia de género, donde se ofrece **atención psicosocial y asesoramiento jurídico** de carácter ambulatorio. Desarrolla también acciones dirigidas a la prevención y sensibilización de la violencia de género.

El **PMORVG** se concibe como un servicio de atención especializado, dirigido a atender a mujeres víctimas de violencia de género en cualquiera de sus manifestaciones, a sus hijos e hijas en su caso y a las personas dependientes al cargo de la mujer, así como a promover y desarrollar actividades dirigidas a la prevención y sensibilización en materia de violencia de género. En el PMORVG trabaja un equipo multidisciplinar de profesionales especializadas en violencia de género compuesto por coordinadora/psicóloga, trabajadora social, abogada, psicóloga para mujeres y psicóloga infantil-juvenil.

De acuerdo con lo señalado por el informe de calidad del Observatorio Regional de Violencia de Género de 2022, existe un **alto grado de satisfacción de usuarias de este servicio municipal**. Destacan sobre el 90% valoraciones positivas sobre en temas de ubicación y accesibilidad al punto, la calidad de atención jurídica, instalaciones y horario de atención. Como oportunidad de mejora, se aprecia que solamente el 57% califica de buena manera la difusión del programa.

Asimismo, San Martín de la Vega es sede de la Mancomunidad Intermunicipal de Servicios Sociales “Las Vegas”, compuesta por un equipo de 30 trabajadoras formado por trabajadoras Sociales, Educadoras Sociales, Psicólogas, Mediadoras Interculturales, Administrativas y su órgano Gestor, encargados de la Dirección y la Coordinación de Programas de la Mancomunidad, y que también abarcan a los municipios de **Morata de Tajuña, Ciempozuelos, Chinchón, Villaconejos, Titulcia**.

Por otra parte, a través de la Mancomunidad de Servicios Sociales “Las Vegas”, se desarrolla de forma periódica los siguientes programas:

- **Taller de disciplina positiva en escuelas infantiles**: cuyo objetivo de este proyecto es proporcionar herramientas necesarias para fomentar la crianza y el refuerzo positivo en los menores.
- **Certamen de cortos “No te cortes”**: consiste en la realización de grabación de cortos sobre la prevención de las autolesiones dirigidos a jóvenes de los diferentes municipios de la Mancomunidad, con el objetivo principal de prevenir las autolesiones mediante la adquisición de herramientas y habilidades de



sensibilización, bienestar emocional y el desarrollo de competencias para la creación de un entorno seguro.

- **Actividades sobre convivencia intercultural entre jóvenes:** el objetivo de este Programa es facilitar que los jóvenes reconozcan y analicen los estereotipos y prejuicios que existen entre diferentes culturas, reflexiones sobre la aportación histórica de otras culturas y desarrollen habilidades de comunicación intercultural y empatía.
- **Servicio de respiro para familias con hijos/as con discapacidad funcional:** nace con el fin de facilitar la conciliación de la vida personal, familiar y laboral prestando una atención temporal y a corto plazo a las personas con discapacidad.
- **Teatro inmersivo sobre bullying, cyberbullying, suicidio y otras violencias:** dirigido a menores de edades comprendidas entre los 13 y 18 años, alumn@s de los diferentes Institutos de Enseñanza Secundaria, Bachillerato y Centros de Enseñanza Concertada de Educación Secundaria de los municipios que integran la Mancomunidad
- **Inteligencia emocional:** tienen el fin de abordar las diferentes causas que puedan originar la ideación, y por ende, actos no deseados en la población adolescente, dando importancia a los factores de protección frente a los de riesgo, e igualmente, dotarles de herramientas para hacer frente al suicidio.
- **Estudio sobre asociacionismo y voluntariado:** cuyo objetivo es fortalecer el tejido asociativo y fomentar una mayor participación ciudadana, abordar las necesidades en el territorio y propone recursos estratégicos para cubrirlos.

El municipio se encuentra trabajando en un nuevo **Plan de Juventud** que permita realizar un análisis de las necesidades, intereses y problemáticas de la población joven del municipio y proponga una serie de actuaciones para facilitar el acceso a la formación y el empleo de los jóvenes de San Martín de la Vega u ofrecerles opciones de ocio y tiempo libre en el municipio, entre otras cuestiones.

## Análisis DAFO: EJE 6

DEBILIDADES	AMENAZAS
<p><b>Plan de juventud actualizado:</b> la ausencia de una actualización del plan desde 2015 puede dificultar la implementación de una estrategia integral que satisfaga las necesidades actuales de los jóvenes.</p> <p><b>Margen para aumentar la difusión de programas:</b> la baja difusión de algunos programas, como el PMORVG, podría limitar su alcance y efectividad.</p>	<p><b>Envejecimiento de la población:</b> a pesar de la población joven, hay un riesgo de envejecimiento que podría desafiar la sostenibilidad de la cohesión social y equidad en el futuro.</p> <p><b>Incremento del abandono escolar en áreas urbanas:</b> la mayor tasa de abandono escolar en el casco urbano del municipio podría afectar negativamente la cohesión social a largo plazo.</p>

	<p><b>Presión sobre los servicios públicos:</b> el incremento de la población y el envejecimiento pueden aumentar la presión sobre los servicios públicos, dificultando la provisión de atención equitativa y de calidad.</p>
<b>FORTALEZAS</b>	<b>OPORTUNIDADES</b>
<p><b>Población joven:</b> San Martín de la Vega tiene una población joven y una alta tasa de reemplazo, lo que puede facilitar la implementación de programas de integración y cohesión social.</p> <p><b>Alta calidad de vida y seguridad:</b> la percepción de alta calidad de vida y seguridad en el municipio es un factor atractivo para las familias, facilitando la cohesión social.</p> <p><b>Programas y servicios sociales:</b> el ayuntamiento cuenta con diversos programas y servicios sociales que abordan necesidades específicas de diferentes grupos demográficos, incluyendo personas mayores, jóvenes y personas con discapacidad.</p>	<p><b>Acciones que promuevan la conciliación, la convivencia y la formación:</b> implementación de acciones para promover la conciliación, la convivencia comunitaria y el desarrollo formativo, fortaleciendo el tejido social y la calidad de vida en la comunidad.</p> <p><b>Acciones que fomenten la inclusión y la seguridad:</b> a través de acciones integradoras y participativas.</p> <p><b>Desarrollo de nuevas infraestructuras:</b> mejorar la accesibilidad y la infraestructura puede promover la inclusión de personas con discapacidad y movilidad reducida.</p> <p><b>Colaboración con universidades y asociaciones:</b> ampliar las colaboraciones existentes con universidades y asociaciones puede mejorar la calidad del sistema educativo y cultural.</p>

## Atención a necesidades EJE 6

Como resultado del **análisis de las necesidades de desarrollo y del potencial de la zona, así como de las interrelaciones económicas, sociales y medioambientales**, se describe a continuación un enfoque integrado e identificado los principales retos que las permitan atender, de acuerdo a los indicadores descriptivos de la Agenda Urbana Española y alineados con los Ejes Estratégicos:

1. **Reducir las desigualdades socioeconómicas** mediante políticas y programas que aborden las desigualdades económicas y sociales, especialmente en barrios desfavorecidos como el Quiñón, impulsándolo como espacio público de encuentro que fomente la convivencia social.
2. **Reforzar los servicios sociales y sanitarios** para atender adecuadamente a poblaciones especialmente vulnerables en la actualidad, como personas en riesgo

- de pobreza, desempleados de larga duración, inmigrantes y personas con discapacidad, garantizando su bienestar y una integración efectiva en la comunidad.
3. **Abordar el aislamiento de barrios marginales** mediante la mejora de infraestructuras y servicios que conecten estas áreas con el resto del municipio.
  4. **Asegurar la sostenibilidad a largo plazo** de los programas sociales y de empleo mediante políticas económicas robustas.
  5. **Desarrollar programas específicos** para atender las necesidades de una población envejecida y promover el rejuvenecimiento poblacional.
  6. **Potenciar el desarrollo de planes de viviendas** con alquileres accesibles y estabilidad en los alojamientos
  7. **Aumentar el atractivo de los barrios y la ciudad**, mejorando las condiciones de habitabilidad y equipamientos, diversificando los usos del espacio urbano y proyectando recursos de apoyo para impulsar la regeneración urbana, social y económica.



**EJE ESTRATÉGICO 7**

---

**ECONOMÍA URBANA**

Algunas de las más importantes disfunciones que hoy plantean determinadas actividades económicas tienen su origen en la descoordinación entre la planificación sectorial y la planificación urbanística. Un ejemplo evidente está en el turismo como fuente de crecimiento y desarrollo local y con él, el auge de la economía colaborativa, muy especialmente en el ámbito de la vivienda.

## OBJETIVO ESTRATÉGICO DE LA AUE

## ODS ALINEADOS CON ESTE EJE



**OE 7.** Impulsar y favorecer la economía urbana



## OBJETIVOS ESPECÍFICOS DE LA AUE

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

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

La transición hacia a una economía circular exigirá introducir profundos cambios no sólo en las tecnologías, sino también en la organización, en la sociedad, en los métodos de financiación y en las políticas públicas. Cambios que afectarán a todas las cadenas de valor, desde el diseño de los productos hasta los nuevos modelos de gestión y desde la forma de convertir los residuos en activos, hasta las nuevas formas de comportamiento de los propios consumidores.

Y en este contexto, la contratación pública, como el gran instrumento de gestión del que disponen las Administraciones para ejecutar obra pública y abastecer de bienes y servicios a la ciudadanía, debe ser sostenible e innovadora, tal y como demanda la legislación estatal de contratos y las Directivas sobre Contratación Pública de la UE. Mediante esta nueva regulación se irá desarrollando una forma de contratar más innovadora y respetuosa con las exigencias sociales y medioambientales y con la potenciación de la colaboración público/privada.

Las adjudicaciones a la oferta económicamente más ventajosa, en lugar de a la oferta más barata, permitirá tener en cuenta todo el ciclo de vida de la oferta y analizar su viabilidad.

Por otro lado, el comercio electrónico, también conocido como e-commerce está produciendo cambios significativos en la compra y venta de todo tipo de productos y servicios, tanto a través de medios electrónicos, como por medio de redes sociales y páginas web. La tradicional morfología del comercio de barrio, muy afectada ya por las grandes superficies comerciales, tiene en este nuevo tipo de comercio otro reto de difícil competencia, al que se unen las dificultades para compatibilizar horarios laborales y horarios comerciales.

En definitiva, una **nueva economía urbana** está surgiendo en las ciudades, siendo uno de los objetivos avanzar hacia una economía más innovadora, social y circular, con un modelo más diversificado, cuyo crecimiento sea equitativo para la prosperidad de todos y todas.

## Análisis de necesidades: EJE 7

En cuanto al tejido empresarial, San Martín de la Vega es un municipio que recoge gran cantidad de empresas respecto a su estrato poblacional, de acuerdo con la estadística ofrecida por el INE, en el año 2022 tuvo un total de **1.235 empresas lo que supone el 1,57% de toda la Comunidad de Madrid**. En cuanto a los principales sectores económicos que se identifican, tienen relación con:

### Sector agrario y ganadero

Aunque la agricultura y la ganadería no juegan un papel importante en la economía madrileña, sí que constituyen un recurso alternativo en pequeños municipios. Por volumen, en 2019 la producción vegetal en la Comunidad de Madrid supuso 160 millones de euros, principalmente de hortalizas, plantas y flores, cereales y plantas forrajeras;

La producción se sitúa fundamentalmente en las vegas de los ríos Jarama, Manzanares, Tajo y Tajuña. La producción ganadera fue de 109 millones de euros de los que la producción de carne y la de productos de origen animal se reparten por mitades

### Sector extractivo

La extracción de rocas y minerales industriales constituye una actividad notable en la Comunidad. La cuenca del Jarama, en la que se incluye San Martín de la Vega, se caracteriza también por la actividad extractiva de los materiales de origen fluvial (arenas y gravas) y de los materiales terciarios (yesos). La producción de arenas y gravas es el subsector que mueve un mayor volumen, ocupando el primer lugar del país por autonomías.

### Sector industrial-almacenamiento

La localización de las industrias madrileñas va disminuyendo en las áreas internas del municipio de la capital al mismo tiempo que se producen nuevos emplazamientos en distintos puntos de la periferia.

En las últimas décadas se están desarrollando nuevos polos vinculados a las actividades de almacenamiento y distribución logística. Destacan los ejes vinculados por la M-45, desde la A-2 (corredor del Henares) y la A-3 (Arganda) hasta la A-4 (Getafe, Pinto y Valdemoro), junto el Puerto Seco de Coslada, la terminal de contenedores de Abroñigal en Madrid y la terminal de carga del aeropuerto de Madrid-Barajas. No obstante la creciente demanda de distribución y entrega de bienes adquiridos por comercio electrónico están impulsando el crecimiento de otras zonas secundarias como Paracuellos del Jarama o San Sebastián de los Reyes.

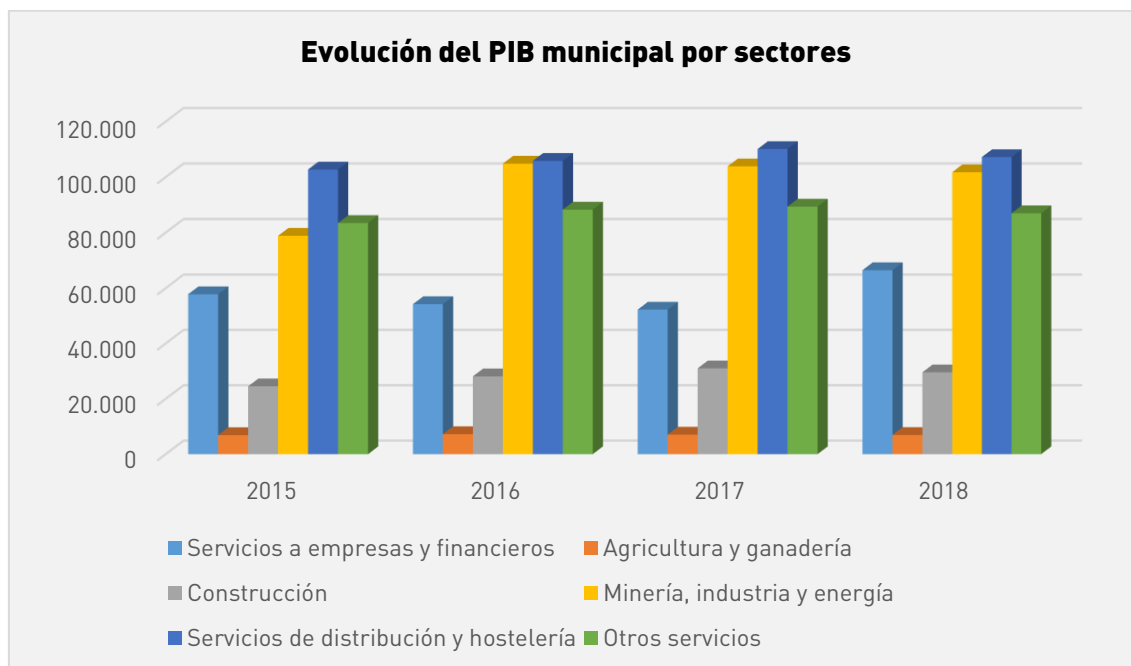
### Sector Ocio-Turismo

Madrid es uno de los grandes centros turísticos de España y se debe a su condición de centro de servicios de carácter nacional e internacional y a sus numerosos puntos de atracción. De los 10,4 millones de visitantes que recibió en 2019, 5,5 millones fueron turistas extranjeros y los 4,9 millones restantes fueron nacionales.

Los principales centros de atracción de San Martín de la Vega son el Parque Warner Madrid de ocio (2.260.000 visitantes en 2019) y el Parque Regional de los cursos bajos de los ríos Jarama y Manzanares (750.000 visitantes en 2019).

## Estructura económica

El **Producto Interior Bruto Municipal** al año 2018 sumaba un total de **398 millones de euros**, siendo el rubro que más aporta el de servicios de distribución y hostelería con un el 26,87% (107 millones de euros), le sigue el rubro de minería, industria y energía con el 25,51% (101 millones de euros) luego otros servicios con el 21,80% (86 millones de euros). Por su parte, el rubro de servicios a empresas y financieros aporta el 16,66%, seguido en menor medida por construcción con el 7,41%, y muy por debajo la agricultura y ganadería con el 1,73%. Tal como se muestra a continuación:



Así pues, las tres principales fuentes de riqueza de San Martín de la Vega son:

- El **Parque Warner Madrid**, con sus 2,26 millones de visitantes en 2019, cuyo impacto en el municipio podría incrementarse si se ampliara la capacidad hotelera y, con ello, los servicios asociados a las pernoctaciones de los visitantes, que hoy se ven obligados a buscar hoteles en los municipios del entorno cercano o en el mismo Madrid.
- La **minería y transformación de gravas y yesos**, que se van a ver afectadas por las exigencias de la Agenda 2030 de la Unión Europea, que impone nuevas formas de trabajar vinculadas a la edificación, con el objetivo de lograr no solo la neutralidad de emisiones de gases de efecto invernadero sino también un impacto medioambiental neutro en todos los aspectos, lo que implica la circularidad



(reaprovechamiento) de los materiales de demolición. Esta circunstancia puede suponer un riesgo para la extracción de áridos durante la vigencia del planeamiento que se revisa, pero puede ser una oportunidad para el tratamiento de los obtenidos en la demolición.

- El **polígono Aimayr**, que reúne 33 de las 47 Centros Autorizados por la Dirección General de Tráfico para Tratamiento de vehículos (CAT) que existen en toda la Comunidad de Madrid. Esta actividad se transformará en los próximos años para reducir su impacto medioambiental, una vez que la venta de piezas usadas es una práctica en desuso y las exigencias de la legislación autonómica, nacional y comunitaria es creciente en sus requisitos. Se trata de una oportunidad para este polígono, en un contexto en el que los fabricantes de vehículos deben hacer frente a más responsabilidad medioambiental, social y corporativa (ESG en inglés) y van a necesitar compensar y corregir el impacto de su actividad.

## Empleo

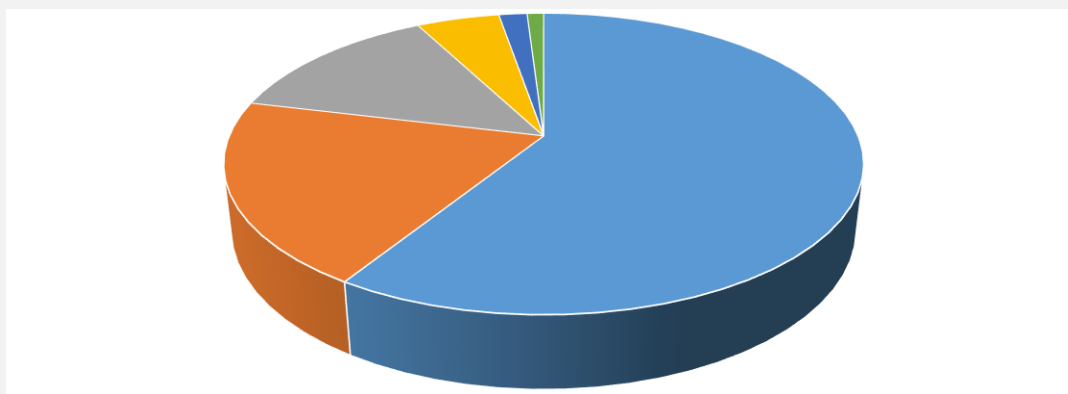
El Ayuntamiento de San Martín de la Vega juega un rol fundamental en el fomento para creación de empleo y dinamismo económico. En este sentido, el municipio ofrece un Servicio de Asesoramiento Empresarial de manera individual y personalizada a cada emprendedor y/o empresario. Este servicio ofrece diversos centros y asociaciones para apoyar la creación de empleo, así como la consolidación de empresas. Entre ellos destacan:

- **Bolsa de Empleo Municipal:** San Martín de la Vega ofrece diversas acciones formativas en las áreas fundamentales de la empresa (económico- financiera, comercial, jurídica, de recursos humanos, habilidades directivas y liderazgo) que constituyen una herramienta esencial para la formación de empresarios, autónomos y emprendedores así como programas de ayuda al emprendedor como el Plan de dinamización del comercio y apoyo a emprendedores y empresarios generadores de empleo. Por otra parte, sirve como herramienta canalizadora entre demandantes y ofertantes de empleo.

En cuanto al **mercado del trabajo**, datos entregados por la Tesorería General de la Seguridad Social (2022), en San Martín de la Vega existía un total de **5.287 personas afiliadas en alta a la seguridad social**. Segregando los datos por rama de actividad económica, el sector de servicios a empresas y servicios financieros concentra en mayor medida a los afiliados con el 58,9% del total, seguido por aquellos que se emplean en otros tipos de servicios con el 19,8% y en tercer lugar en el rubro de distribución y hostelería con el 13,5%. En cuanto los rubros con menos afiliados se encuentra la construcción, con el 5%, seguido por minería, industria y energía con el 1,7%, inmobiliarias con el 1,0%. Tal como se grafica a continuación:



## Distribución de afiliación a la Seguridad Social

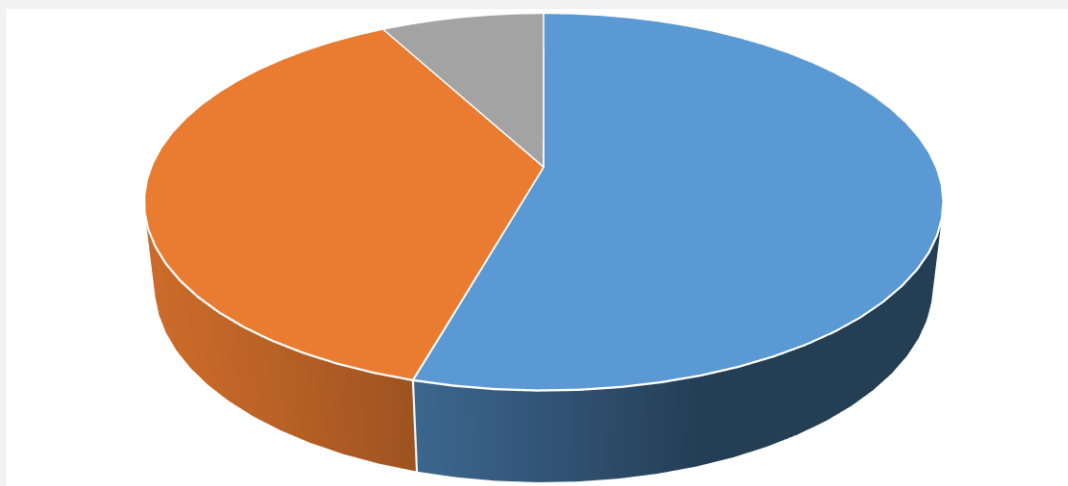


- Servicios a empresas y financieros
- Otros servicios
- Distribución y hostelería
- Construcción
- Minería, industria y energía
- Inmobiliarias

Desde un punto de vista de género, referente a los **contratos registrados por sexo**, datos del Ministerio de Trabajo y Economía Social (2023) señalan que el 56,15% correspondían a hombres contratados, mientras que el 43,84% restante a mujeres.

En cuanto a la **situación del paro**, datos entregados por el Ministerio de Trabajo y Economía social en 2024, reflejan que ha existido un total de **1.097 parados en San Martín de la Vega**, de los cuales el 59,07% corresponde a personas mayores de 45 años y el 40,93% a personas que tienen entre 25 a 44 años. Por su parte, los parados menores de 25 años corresponden al 8,57% del total. Tal como se grafica a continuación:

## Desempleados por grupos de edad



- 45 años y más
- Entre 25 y 44 años
- Menores de 25 años

El **Producto Interior Bruto Municipal per cápita** de San Martín de la Vega con corte a 2018 es de 21.235 €, lo cual **es ligeramente inferior al de la Zona Sur-Sureste (21.725**

**€) y al de la Comunidad de Madrid (34.917 €)**, entendida como la relación que hay entre el PIB y la cantidad de habitantes de la zona de estudio.

Respecto a la economía local y al **desarrollo turístico**, tal como se señaló más arriba, el término municipal cuenta extensas áreas verdes y atractivos naturales, ofreciendo itinerarios turísticos de gran nivel a sus visitantes. Destaca especialmente Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama, que ofrece hermosos paisajes naturales y diversas rutas de senderismo y ciclismo.

Por otra parte, cuenta con el tercer destino turístico del país, como es Parque Warner, enclavado en el sector Ciudad del Ocio. Un parque temático abierto al público en el año 2002 y que posee 35 atracciones mecánicas, entre las que se encuentra la quinta torre de caída más alta del mundo. En el año 2019 el parque recibió a 2,26 millones de visitantes, posicionándose entre los veinte parques temáticos de Europa con más visitantes. En estos momentos se encuentra en trámite la modificación del Plan Parcial del Sector SAU d – Parque de Ocio, que contempla la flexibilización de usos con el fin de posibilitar la implantación de actividades económicas ligadas a la hostelería.

En términos patrimoniales, San Martín de la Vega alberga varios edificios históricos de interés. Uno de los más destacados es la Iglesia Parroquial de la Natividad Nuestra Señora, construido en el siglo XVI y rodeado de un enclave semipeatonal que se encuentra pendiente de reforma para potenciarlo como una de las principales atracciones del casco antiguo.

Además, San Martín de la Vega cuenta con una amplia oferta de ocio y deporte. El municipio dispone de modernas instalaciones deportivas, como polideportivo, campo de fútbol, pistas de tenis y pádel, que atraen tanto a residentes como a visitantes que desean practicar deporte durante su estancia, un parque de skateboard o una pista de atletismo. Adicionalmente, hoy en día se encuentra en estudio y ejecución el diseño y construcción de la ampliación de la pista de atletismo, proyectos que completaran la infraestructura actual, o una red cicloturista de bicicleta y senderismo.

En cuanto a la gastronomía, San Martín de la Vega cuenta con una variedad de restaurantes y bares que ofrecen tanto platos tradicionales como cocina internacional. Los visitantes pueden disfrutar de una amplia selección de sabores y experiencias gastronómicas en el municipio.

## Análisis DAFO: EJE 7

DEBILIDADES	AMENAZAS
<p><b>Dependencia del sector servicios:</b> el predominio del sector servicios puede hacer vulnerable a la economía ante cambios económicos adversos que afecten a este sector.</p>	<p><b>Fluctuaciones económicas globales:</b> la dependencia de sectores sensibles a cambios económicos globales, como servicios y tecnología, puede exponer a la economía local a crisis externas.</p>
<p><b>Desempleo en mayores de 45 años:</b> una alta proporción de desempleo en</p>	<p><b>Competencia regional:</b> otros municipios de la Comunidad de Madrid también</p>

<p>personas mayores de 45 años podría indicar desafíos en la reintegración laboral de este grupo etario.</p>	<p>buscan atraer empresas y turistas, lo que puede intensificar la competencia.</p> <p><b>Cambio demográfico:</b> el envejecimiento de la población podría impactar negativamente en la fuerza laboral disponible y en la sostenibilidad del crecimiento económico.</p>
<p><b>FORTALEZAS</b></p>	<p><b>OPORTUNIDADES</b></p>
<p><b>Diversificación sectorial:</b> la economía de San Martín de la Vega está diversificada, con un fuerte sector de servicios, construcción o industria automovilística y minera, lo que reduce la dependencia de un único sector.</p> <p><b>Bajo PIB per cápita:</b> la economía local muestra un nivel de prosperidad por debajo de la media de la comunidad de Madrid.</p> <p><b>Alta afiliación a la seguridad social:</b> con 37.279 personas afiliadas, muestra una robusta actividad laboral, especialmente en servicios a empresas y servicios financieros.</p>	<p><b>Desarrollo económico:</b> la consolidación de San Martín de la Vega en torno al Parque Warner ofrece oportunidades para atraer inversiones y fomentar la innovación.</p> <p><b>Fomento del turismo:</b> la riqueza natural y patrimonial, como el Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama y el entorno de la Iglesia de la Natividad Nuestra Señora puede ser explotada para atraer más turistas.</p> <p><b>Programas de formación y desarrollo empresarial:</b> la colaboración con entidades como la Comunidad de Madrid, a través de la Bolsa de Empleo, y otras entidades para ofrecer formación empresarial puede fortalecer las competencias de los empresarios locales.</p>

## Atención a necesidades: EJE 7

Como resultado del **análisis de las necesidades de desarrollo y del potencial de la zona, así como de las interrelaciones económicas, sociales y medioambientales**, se describe a continuación un enfoque integrado e identificado los principales retos que las permitan atender, de acuerdo a los indicadores descriptivos de la Agenda Urbana Española y alineados con los Ejes Estratégicos:

1. **Promover la diversificación del tejido productivo** para reducir la dependencia del sector servicios, impulsando sectores como el industrial, tecnológico y agroalimentario.

2. **Desarrollar programas específicos** para mejorar la empleabilidad de jóvenes y mujeres mayores de 44 años, fomentando la inclusión y la equidad en el mercado laboral local.
3. **Promover una economía urbana fuerte** diversificando las actividades y las oportunidades de negocio desde elementos claves como el patrimonio cultural, el capital verde, oportunidades de ocio saludable y el comercio de calidad
4. **Fomentar la creación de nuevas oportunidades** de inversión, cooperación entre ciudades y otras áreas de influencia de interés
5. **Crear y ejecutar una estrategia integral de promoción turística** que potencie los atractivos culturales y naturales de Palencia, mejorando la infraestructura y los servicios turísticos.
6. **Implementar políticas efectivas para atraer inversiones y empresas**, especialmente en sectores emergentes y de alto valor añadido, creando un entorno favorable para el emprendimiento y la innovación.

# **EJE ESTRATÉGICO 8**

---

## **VIVIENDA**

En cuanto a la vivienda, son muchos los retos, a los que se enfrentan nuestras ciudades:

## OBJETIVO ESTRATÉGICO DE LA AUE

## ODS ALINEADOS CON ESTE EJE



**OE 8.** Garantizar el acceso a la vivienda



## OBJETIVOS ESPECÍFICOS DE LA AUE

**OE 8.1.** Fomentar la existencia de un parque de vivienda adecuado a precio asequible

**OE 8.2.** Garantizar el acceso a la vivienda, especialmente de los colectivos más vulnerables

- **Diversificar los programas de vivienda pública** y proveer una cantidad significativa de la sometida a algún régimen de protección pública, con acceso fundamentalmente a través del alquiler, que sea adecuada a la renta de todos los grupos sociales.
- **Equilibrar la tenencia de vivienda en propiedad y en alquiler**, al margen de su tipología libre o sometida a algún régimen de protección pública.
- **Mejorar el mercado del alquiler**, cuantitativa y cualitativamente. Un buen número de medidas que permitirían alcanzar este objetivo siguen ausentes del ordenamiento jurídico español y de las políticas de vivienda puestas en marcha por las distintas Administraciones Públicas.
- **Garantizar la cohesión social**, persiguiendo la diversificación de la oferta pública de vivienda social entre los diferentes barrios, la proximidad física con los equipamientos públicos o la mezcla de diferentes tipologías de vivienda con destino a diferentes grupos sociales y culturales.
- **Evitar la gentrificación que a menudo producen las políticas de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas.** Estas técnicas de intervención deben plantearse no como un conjunto de actuaciones aisladas, sino como la intervención en un hábitat complejo que incluye a los habitantes y que responde a sus necesidades.
- **Garantizar la coherencia y necesaria conciliación entre los planes y programas de vivienda** (estatales, autonómicos y municipales) con los requisitos normativos vigentes en cada momento, en materia de vivienda.

Es un objetivo que perseguir un parque de viviendas digno, adecuado, asequible y suficiente para satisfacer las necesidades sociales, sustentado sobre un parque edificatorio de calidad. Dicho parque ha de garantizar la correcta habitabilidad y ser eficiente energéticamente, reuniendo unos requisitos básicos de calidad garantizados desde la normativa (Código Técnico de la Edificación).

Deben existir también en cantidad, condiciones adecuadas y precios asequibles, para satisfacer las necesidades sociales de cada momento.

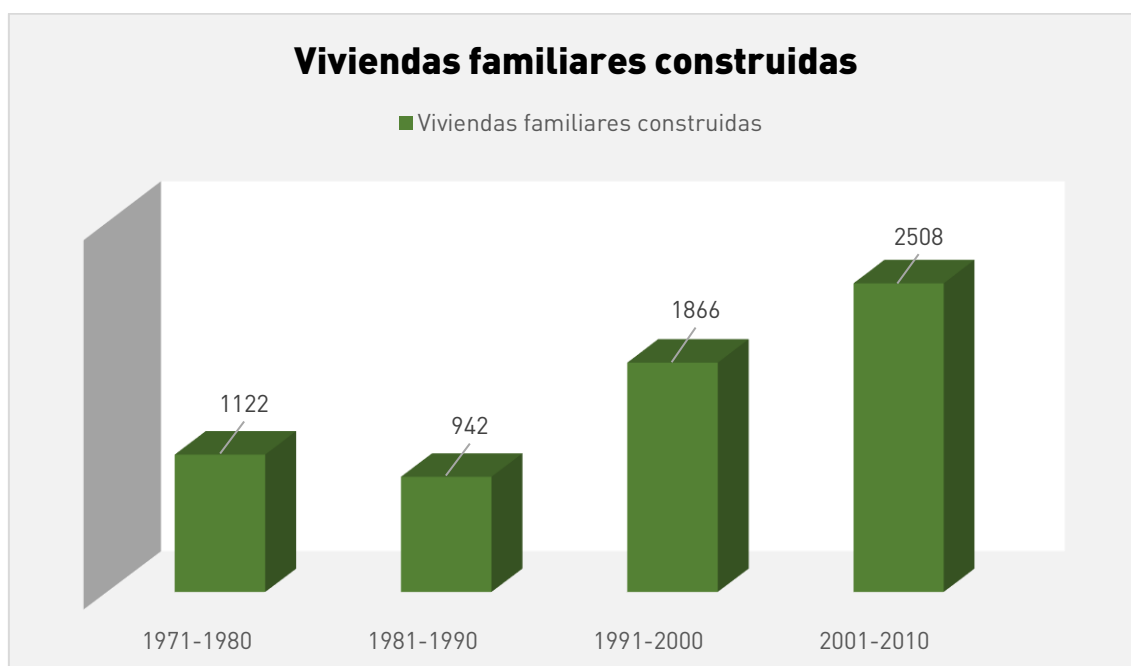
Para ello será preciso utilizar recursos diversos y un amplio abanico de actuaciones, tanto públicas, como privadas, así como la generación de un parque público de vivienda adecuado para satisfacer las necesidades de alquiler social de la población. También será preciso trabajar para garantizar una oferta adecuada y diversa, por medio de diferentes regímenes de tenencia de vivienda, porque la realidad social y económica de las familias también difiere.

## Análisis de necesidades: EJE 8

Según información ofrecida en Censo 2021, en San Martín de la Vega había un total de **7.629 viviendas, de las cuales el 86,75% correspondían a viviendas principales y el 13,25% a viviendas secundarias**. Principalmente, el 20,47% estaba ocupado por dos personas, mientras que el 13,92% estaba ocupado por un solo morador y el 51,16% estaba ocupado por 3 o más personas.

En San Martín de la Vega a partir de las décadas de los 80 y los 90 se empezaron a desarrollar de manera independiente áreas residenciales de viviendas unifamiliares de grandes parcelas independientes. Gracias a que durante sus primeros años de existencia el suelo disponía de un bajo precio, se favoreció la ocupación de sus parcelas por población de un más variado espectro socioeconómico proveniente de Madrid, tanto para su uso principal como para segunda residencia.

Con el crecimiento del área metropolitana de Madrid estas áreas finalmente han acabado transformándose en áreas residenciales principales. Durante las décadas de 1990 y 2000 se realizó una ampliación hacia el norte del casco urbano de San Martín de la Vega en la zona denominada actualmente como “ensanche norte”, con un tipo de ocupación basado en viviendas unifamiliares adosadas, presentando una mayor densidad que el casco antiguo, y organizándose en torno a la avenida Doctor Manuel Jarabo.



Según el Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid con datos del 2021, en el municipio de San Martín de la Vega cuenta con un total de **7.629 viviendas** cuyo

régimen de tenencia es del 66,90% en propiedad, el 14,41% de alquiler y el 5,44% en otro tipo de régimen.

En San Martín de la Vega, en 2021, la superficie media de las viviendas familiares ascendía a 94,46m<sup>2</sup>.

Desde el 2016 el ayuntamiento emprende varias obras de rehabilitación de espacios urbanos, mejorando el acerado y la iluminación (duración de 3 años), aumento de zonas verdes, reordenación de señalética urbana, eficiencia energética, abastecimiento de agua, ampliación de las infraestructuras de saneamiento o ampliación del aparcamiento público. Todas estas medidas, están orientadas a hacer que el caso urbano sea más accesible y minimizar el impacto ambiental producido por la circulación de vehículos en dicha zona (entre otros aspectos).

A tal efecto, uno de los retos sociales del municipio es la dificultad de acceso a vivienda por parte de jóvenes que han crecido en el barrio o peores condiciones de infraestructuras y servicios que en la zona nueva o urbanizaciones.

Por ello, desde el Ayuntamiento de San Martín de la Vega se está impulsando una **iniciativa privada para la concesión demanial y las obras de construcción y explotación de viviendas de la “Red Pública de Vivienda” mediante gestión privada temporal**, para su destino como viviendas de alquiler asequible en las parcelas dotacionales de propiedad municipal situadas en las calles Andalucía 14, Extremadura 2 e Isaac Peral 55 al amparo de la Ley Ómnibus 11/2022 de la Comunidad de Madrid. La construcción de estas viviendas es un paso más en la puesta en valor de una zona de San Martín de la Vega que cada vez cuenta con más servicios e infraestructuras orientados a cubrir las necesidades de los vecinos que han ido llegando al ámbito

De esta manera los futuros residentes podrán beneficiarse de alquileres de hasta un 40% por debajo del precio del mercado.

## Análisis DAFO: EJE 8

DEBILIDADES	AMENAZAS
<p><b>Suelo residencial agotado:</b> en la actualidad y hasta la aprobación del próximo Plan General de Ordenación Urbana, se carece de suelo residencial con tamaño suficiente para su desarrollo, lo que puede resultar en un parque inmobiliario envejecido y menos atractivo a largo plazo.</p> <p><b>Dependencia de viviendas en propiedad:</b> una baja proporción de viviendas en alquiler (14,41%) puede dificultar el acceso a la vivienda para aquellos que no pueden o prefieren no comprar.</p>	<p><b>Incremento de precios de vivienda:</b> la falta de desarrollo de nuevas promociones residenciales puede seguir elevando los precios de la vivienda, haciendo más difícil el acceso para personas con menor poder adquisitivo.</p> <p><b>Desigualdad en infraestructuras:</b> la disparidad en el desarrollo de infraestructuras y servicios entre las zonas antiguas y nuevas podría crear una percepción de desigualdad y afectar la cohesión social.</p>



FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<p><b>Alta proporción de viviendas principales:</b> con el <b>86,75%</b> de las viviendas siendo principales, la mayoría de los hogares están ocupados por residentes permanentes.</p> <p><b>Propiedad de vivienda elevada:</b> el 66,90% de las viviendas son de propiedad, lo que sugiere estabilidad en la tenencia y una fuerte inversión en la vivienda por parte de los residentes.</p> <p><b>Iniciativas de rehabilitación:</b> el ayuntamiento ha emprendido varias obras de rehabilitación y mejora del casco urbano, mejorando la infraestructura y la calidad de vida.</p>	<p><b>Desarrollo de viviendas asequibles:</b> la promoción de viviendas de alquiler asequible y de protección pública en parcelas municipales presenta una oportunidad para aumentar la disponibilidad de viviendas accesibles.</p> <p><b>Rehabilitación urbana:</b> continuar con las obras de rehabilitación y modernización del casco urbano puede aumentar la atraktividad de San Martín de la Vega y mejorar la calidad de vida de los residentes.</p> <p><b>Atracción de jóvenes y nuevos residentes:</b> iniciativas como la construcción y alquiler de viviendas protegidas y asequibles pueden atraer a jóvenes y nuevos residentes, contribuyendo a una población más diversa y dinámica.</p>

## Atención de necesidades: EJE 8

Como resultado del **análisis de las necesidades de desarrollo y del potencial de la zona, así como de las interrelaciones económicas, sociales y medioambientales**, se describe a continuación un enfoque integrado e identificado los principales retos que las permitan atender, de acuerdo a los indicadores descriptivos de la Agenda Urbana Española y alineados con los Ejes Estratégicos:

1. **Incrementar la disponibilidad de viviendas asequibles** mediante el desarrollo de estrategias para aumentar la oferta de viviendas asequibles, adaptadas a las necesidades de la población y los colectivos vulnerables.
2. **Fomentar la integración de áreas desfavorecidas** mediante la mejora de las infraestructuras y servicios en zonas desfavorecidas, asegurando su integración con el resto de la ciudad y mejorando la calidad de vida de sus habitantes.
3. **Garantizar el acceso a la vivienda para colectivos vulnerables** desarrollando y promoviendo tipologías de vivienda que atiendan específicamente las necesidades de los colectivos más vulnerables, fomentando su integración social

# **EJE ESTRATÉGICO 9**

---

**ERA DIGITAL**

El recurso a las nuevas tecnologías es, seguramente, uno de los principales retos que deben abordarse ya para reducir las incertidumbres actuales y, a su vez, para aumentar la capacidad de anticipación que requiere el futuro.

La Era Digital está definiendo un mundo distinto, en el que las personas, la información y las cosas están conectadas como nunca antes, con una intensidad y velocidad a la que es imprescindible adaptarse. **La innovación tecnológica, y especialmente la tecnología digital son el verdadero motor e impulsor de los procesos de cambio de la sociedad y seguirán siéndolo en el futuro.**

El Internet de las cosas, el big data, la computación cuántica, la inteligencia artificial, el machine learning, la robótica, el e-commerce, la conectividad 5G, la conducción autónoma, son algunas de las grandes tendencias que se observan en este momento, derivadas de avances tecnológicos sin precedentes y que están comenzando a definir un mundo distinto. Y cada uno de estos avances tiene una enorme capacidad para producir procesos de cambio en las ciudades, pero no sólo en ellas.

## OBJETIVO ESTRATÉGICO DE LA AUE

## ODS ALINEADOS CON ESTE EJE



**OE 9.** Liderar y fomentar la innovación digital



## OBJETIVOS ESPECÍFICOS DE LA AUE

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

**OE 9.2.** Fomentar la administración electrónica y reducir la brecha digital

Las nuevas tecnologías tienen una enorme influencia en múltiples aspectos del bienestar.

Uno de ellos, que no debe pasar desapercibido, es de la participación directa y la gobernanza. España es hoy uno de los países más avanzados del mundo en número de portales open data que ofrecen datos que deberían ser comprensibles y accesibles para todos y permitir el acceso a los mismos en formatos estándar para profesionales e investigadores. Esto exige transformar los datos de forma que puedan ser de interés para el público en general, pero, también, permitir el acceso a los algoritmos de manipulación para que cualquiera pueda conocer las formas y la profundidad de la información.

Todos **estos aspectos inciden en la necesidad de vincular el desarrollo urbano sostenible con la sociedad del conocimiento.** En el proceso de diversificación económica y productiva que debería producirse, es imprescindible plantear otros futuros que no se sean monocultivos relacionados con una o dos industrias concretas. Y es evidente que en estas cuestiones son parte importante las Smart Cities que, desde su visión más amplia, no sólo vinculada a las nuevas tecnologías, deben ayudar a

consensuar e implementar una visión de futuro, tanto de las ciudades, como de las personas que las habitan.

## Análisis de necesidades: EJE 9

El Ayuntamiento de San Martín de la Vega se encuentra desarrollando proyectos de desarrollo tecnológico, y a su vez gestiona las infraestructuras de las tecnologías de la información y comunicaciones en el municipio. Concretamente, este desarrollo se centra en diferentes ámbitos como:

**Infraestructuras TIC.** Se relaciona con la red multiservicio, aplicaciones y centro de procesamiento de datos que cuenta el municipio. Esta infraestructura brinda servicios tanto a la ciudadanía como a empleados municipales para hacer más eficiente el desempeño de sus funciones. Dentro de este ámbito se han desarrollado los siguientes proyectos:

- Red multiservicio de fibra óptica en redes municipales
- Centro de proceso de datos
- Plan de contingencias y emergencias
- Implementación red SARA
- Red de comunicaciones unificadas

**Tecnología para el ciudadano.** Se relacionan con actuaciones que ayudan a mejorar la calidad de vida de los vecinos de San Martín de la Vega, en cuanto acceso y calidad de infraestructura y servicios tics. Se han llevado a cabo actuaciones como:

- Aula de acceso de a Internet para jóvenes
- Aulas de formación en Centro Cívico Cultural.
- Portal de transparencia.
- Pago a través de teléfono móvil en Centro Unificado de Seguridad.
- Despliegue de WIFI de acceso público en edificios municipales: Ayuntamiento, Polideportivo, Servicios Sociales, Auditorio, Centro Cívico o Biblioteca.

**Administración Electrónica.** Servicios de tramitación de procedimientos y solicitudes de forma telemática. Este tipo de actuaciones acercan la administración al ciudadano. Se han realizado actuaciones como:

- Implantación continua de diferentes trámites a través de la Sede Electrónica del Ayuntamiento.
- Obtención en el Ayuntamiento de los certificados electrónicos necesarios para la actuación telemática con el Ayuntamiento y con otras administraciones
- Trámites de padrón a través de la web.
- Pago de recibos.
- Registro Telemático.

- Renovación del portal web.
- Renovación de la carpeta de ciudadano.
- Envío de información de los temas de interés a los ciudadanos.
- Portal del Proveedor
- Oficina de Registro e Información con la Comunidad de Madrid
- Oficina de Registro con las distintas administraciones adscritas al proyecto ORVE.
- Notificaciones electrónicas
- Generación de formularios web para inscripciones en distintas actividades periódicas del ayuntamiento.

**Participación electrónica:** Proyectos que desarrollen y ofrezcan plataformas de participación a los ciudadanos a través de medios electrónicos:

- Buzón del ciudadano través del portal de ciudadano.
- Generación de formularios web para encuestas.
- Grabación de plenos en video digital y emisión de estos en directo a través del portal del ayuntamiento
- Desarrollo de las funcionalidades destacadas en la directiva Open Government

El Ayuntamiento de San Martín de la Vega entiende la inclusión de los avances tecnológicos como una oportunidad para el desarrollo de la ciudad y una aproximación real al concepto Smart City. Entre las aspiraciones a futuro busca implementar la innovación, no sólo en el sector empresarial, sino en la propia Administración, mediante sistemas de Inteligencia Artificial, actuaciones administrativas automatizadas y el BIG DATA.

Muchos de los retos relacionados con los servicios proporcionados por el Ayuntamiento, conllevan una mejora del acceso a estos a través de las Tics. Esta mejora de las Tics y actuaciones para contribuir al desarrollo del municipio en el camino de la Smart City, son de naturaleza transversal, contribuyendo a la mejora de actuaciones de ámbito ambiental, social, económico, demográfico y climático.

En el camino hacia la **Smart City**, San Martín de la Vega se encuentra, en este momento planteando iniciativas o servicios. De acuerdo con esto, en el ayuntamiento se han realizado distintas iniciativas Smart, fundamentalmente desarrollados en el ámbito de Smart Mobility, relativas al estacionamiento, transporte y tráfico como, por ejemplo, pago a través de teléfono móvil de sanciones o multas o la instalación de una plataforma de control del tráfico utilizando cámaras de videovigilancia con lectores de matrícula, entre otros.

No obstante, queda aún mucho camino por recorrer, especialmente en lo que tiene que ver con la "sensorización" de elementos que determinan los servicios a la ciudad y que proporcionen datos reales que surtan de información al consistorio para la creación de nuevas iniciativas.

Es por ello por lo que uno de los Objetivos Temáticos tiene que ver con la necesidad de desarrollar soluciones Tics de alto nivel, que encaminen a convertir a San Martín de la Vega en una Smart City, por lo que se establecieron diferentes líneas de actuación para conseguir este objetivo.

## Análisis DAFO: EJE 9

DEBILIDADES	AMENAZAS
<p><b>Limitaciones en Smart Economy:</b> aunque se han realizado algunas iniciativas en empleo y emprendimiento, estas aún son insuficientes para cubrir todas las necesidades.</p> <p><b>Falta de sensorización completa:</b> la "sensorización" de elementos críticos de la ciudad aún está en proceso, lo que limita la recolección de datos en tiempo real para la toma de decisiones.</p> <p><b>Disparidad en implementación:</b> la variabilidad en el avance de iniciativas tecnológicas entre diferentes ámbitos puede generar desigualdades en la eficiencia y accesibilidad de los servicios.</p>	<p><b>Riesgos de ciberseguridad:</b> la creciente dependencia de las TIC y la digitalización aumentan el riesgo de ciberataques, lo que requiere una robusta infraestructura de ciberseguridad.</p> <p><b>Brecha digital:</b> la rápida implementación de tecnologías avanzadas puede exacerbar la brecha digital, dejando atrás a segmentos de la población menos tecnológicamente alfabetizados.</p> <p><b>Dependencia de financiación externa:</b> la sostenibilidad de muchos proyectos depende de fondos externos, como los de la UE, lo que puede ser incierto en el largo plazo.</p>
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<p><b>Infraestructura TIC avanzada:</b> la red multiservicio de fibra óptica y la red SARA proporcionan una base tecnológica robusta para servicios municipales eficientes.</p> <p><b>Administración electrónica:</b> servicios de tramitación telemática y la renovación continua de la sede electrónica facilitan el acceso de los ciudadanos a los servicios administrativos.</p> <p><b>Participación ciudadana electrónica:</b> herramientas como el buzón del ciudadano, encuestas web y transmisión de plenos en video digital fomentan la participación y transparencia.</p>	<p><b>Fondos Next Generation EU:</b> proporciona recursos significativos para la transformación digital y el desarrollo de nuevas plataformas y herramientas orientadas al ciudadano.</p> <p><b>Desarrollo de nuevas tecnologías:</b> la implementación de inteligencia artificial, big data y robotización de procesos abre nuevas posibilidades para la innovación y mejora de la administración pública.</p> <p><b>Proyectos de Smart City:</b> la inclusión en proyectos de Smart City y la implementación de tecnologías como sensores para control de servicios públicos mejoran la calidad de vida y la eficiencia administrativa, como un portal web de difusión turística o una aplicación móvil de turismo.</p>

## Atención de necesidades: EJE 9

Como resultado del **análisis de las necesidades de desarrollo y del potencial de la zona, así como de las interrelaciones económicas, sociales y medioambientales**, se describe a continuación un enfoque integrado e identificado los principales retos que las permitan atender, de acuerdo a los indicadores descriptivos de la Agenda Urbana Española y alineados con los Ejes Estratégicos:

1. **Reducir la brecha digital** implementando programas educativos y de formación para reducir la brecha digital, asegurando que todos los ciudadanos tengan acceso a las habilidades y tecnologías necesarias para participar en la sociedad digital.
2. **Fomentar la adaptación a nuevas tecnologías** creando un ambiente favorable para la adopción y adaptación a nuevas tecnologías emergentes, facilitando la actualización continua de la infraestructura digital.
3. **Desarrollar servicios públicos inteligentes**, innovando en la creación y mejora de servicios públicos inteligentes, como la gestión de residuos optimizada, para mejorar la calidad de vida de los habitantes.
4. **Implementar programas de educación digital** para todos los segmentos de la población, mejorando la competencia tecnológica y reduciendo las desigualdades en el acceso y uso de la tecnología

# **EJE ESTRATÉGICO 10**

---

## **INSTRUMENTOS Y GOBERNANZA**



Tal y como identifican las Agendas Urbanas internacionales, los objetivos comunes del sistema a diseñar deberían fundamentarse en **una buena normativa, un sistema de planeamiento adecuado, unas fuentes de financiación acordes con las acciones a desarrollar, una gobernanza que funcione y una participación ciudadana real y efectiva, además de canales de difusión y transmisión del conocimiento.**

## OBJETIVO ESTRATÉGICO DE LA AUE

## ODS ALINEADOS CON ESTE EJE



**OE 10.** Mejorar los instrumentos de intervención y la gobernanza



## OBJETIVOS ESPECÍFICOS DE LA AUE

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

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

**OE 10.3.** Impulsar la capacitación local y mejorar la financiación

**OE 10.4.** Diseñar y poner en marcha campañas de formación y sensibilización en materia urbana, así como de intercambio y difusión de conocimiento

A la vista de los mismos parece que, en el caso español, la existencia de una normativa actualizada, sencilla, entendible, estable en el tiempo y, en la mayor medida posible, homogénea en todas aquellas instituciones que son esencialmente equiparables, sería imprescindible. Las mismas exigencias serían extrapolables al sistema de planificación y a su gestión, a los que habría que exigir, además, mayor flexibilidad para permitir su adaptación a circunstancias cambiantes rápidamente en el tiempo y la evolución hacia marcos más estratégicos.

Se trataría, en suma, de derivar a la inspección y al control, gran parte de los mecanismos preventivos que actualmente asfixian los sistemas de planificación.

Con frecuencia se ponen de manifiesto las limitaciones de los instrumentos tradicionales de planeamiento y de gestión urbanística, carentes de la flexibilidad que requiere el dinamismo y la innovación imperantes en la sociedad, poco transparentes y entendibles para la ciudadanía en general y, desde ese punto de vista, escasamente accesibles. Esta falta de adaptación a un contexto caracterizado por la innovación permanente hace perder a las ciudades importantes espacios de oportunidad.

Pero el problema de la planificación urbanística es más profundo y deriva de la normativa que rige sus contenidos, las distintas fases de tramitación y aprobación, la desconexión entre los intereses globales u horizontales y los sectoriales y hasta la seguridad jurídica que debería acompañarlos en el tiempo para generar la certeza necesaria que acompañe a las más importantes decisiones, públicas y privadas.

Solo contando con aquella **normativa actualizada, estable, comprensible, flexible y, en la medida de lo posible, simplificada**, a que se hizo referencia en el párrafo anterior será posible avanzar en un modelo urbano sostenible de ordenación, transformación y uso del suelo. Y sólo contando con una planificación territorial y urbanística que englobe idénticas características, se podrá garantizar un modelo territorial y urbano capaz de responder a las necesidades sociales de cada momento, respetando el medio ambiente y contribuyendo al progreso social y económico.

La gobernanza también juega un papel importante, en la medida en que asegura la participación ciudadana, la transparencia, la capacitación local y la adecuada colaboración y coordinación multinivel. La Buena Gobernanza, entendida como los procesos de toma de decisiones y de implementación transparentes, eficaces, que se alcanzan de forma democrática con la participación de todos los interesados, que consumen unos recursos equilibrados en función de los objetivos perseguidos y que cuentan con la información necesaria, puesta a disposición de quienes la puedan solicitar es un elemento clave en las nuevas Agendas.

La apuesta decidida de los Ayuntamientos españoles por el “Gobierno Abierto” marca un camino que persigue tres objetivos muy valiosos en términos democráticos: promover el avance de las políticas de transparencia, facilitar el ejercicio de los derechos de acceso a la información y participación de la ciudadanía y reforzar e incrementar la confianza de la ciudadanía en los gobiernos locales. Se trata, por tanto, de **una gobernanza que genera valor y cuyos pilares básicos son: la Transparencia, la Colaboración y la Participación.**

Y, por último, habría que incluir la financiación y, con peso específico propio, las nuevas tecnologías y el intercambio de conocimiento. No en vano, el acceso a aquéllas y, especialmente, a la tecnología digital, permiten aplicar soluciones territoriales y urbanas innovadoras que contribuyen a generar territorios y ciudades más eficientes, inteligentes, respetuosas con su entorno y adaptadas a la evolución de las necesidades vitales de quienes los habitan. Por su parte, el intercambio de conocimientos, principalmente a través de redes preestablecidas en las que se institucionaliza la colaboración, es una manera eficaz de compartir, replicar y ampliar las experiencias positivas e, incluso, las negativas, de manera que no se vuelvan a cometer los mismos errores. Estas redes no sólo permiten estar continuamente conectados y tener fácil acceso a los conocimientos y a las soluciones viables, sino que suministran sistemas de aprendizaje estratégico orientado fundamentalmente a los resultados que se desean conseguir.

## Análisis de necesidades: EJE 10

El **modelo de planificación** de San Martín de la Vega se encuentra en un proceso de transformación a partir del cual se ha pretendido desarrollar, reorientar y vincular las oportunidades y recursos del municipio en la senda de establecer un modelo de ciudad basado en la innovación y sostenibilidad a la vanguardia de las ciudades del siglo XXI.

## Marco normativo y de planeamiento

Desde el punto de vista de instrumentos estratégicos, dado el contexto territorial y competencial en el que se encuentra el municipio de San Martín de la Vega, existen diversos instrumentos de planificación que se presentan en esa dirección y que efectivamente, pueden condicionar el desarrollo de las futuras actuaciones.

El 2 de marzo de 1998 entraron en vigor las **Normas Subsidiarias de Planeamiento y de Catálogo de Bienes**. Desde su entrada en vigor se ha ido desarrollando mediante la aprobación de diferentes instrumentos de planeamiento, gestión y ejecución; y corrigiendo con la aprobación de diferentes modificaciones puntuales.

Los principales objetivos que plantearon las Normas Subsidiarias de Planeamiento se han alcanzado, como por ejemplo la construcción de los barrios de los primeros ensanches, que junto con la puesta en funcionamiento de los grandes equipamientos públicos del Centro de Salud, Centro Cívico o Residencia de Tercera Edad (actualmente Centro Unificado de Seguridad) o Pasillo Verde, han permitido coser la trama urbana dividida hasta entonces por la Real Acequia del Jarama. Por otra parte, la gran mayoría de los ámbitos del suelo urbano no consolidado ya se han desarrollado, habiéndose detectado nuevas demandas y necesidades de utilización en otros ámbitos del suelo urbano que precisan de una nueva regulación normativa para su impulso y desarrollo.

La reforma del marco normativo, desde la Ley 9/2001, del suelo, de la Comunidad de Madrid, hasta la nueva legislación estatal, especialmente el RDL 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, y la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental; junto con la aprobación de los nuevos marcos de referencia a nivel nacional e internacional como la Agenda 2030 o la Agenda Urbana Española y los cambios sociales, culturales y económicos acaecidos en los últimos años; plantean la conveniencia de la actualización y adaptación del planeamiento urbanístico para la que se ha iniciado ya los procedimientos necesarios, con el objetivo también de realizar una profunda reflexión sobre el futuro de la ciudad, tanto de las posibles nuevas extensiones urbanas sobre el territorio como del espacio consolidado, que permita definir las líneas y piezas urbanas estratégicas para promover un desarrollo urbano sostenible.

Por otra parte, también se ha llevado a cabo **tres modificaciones puntuales de las Normas Subsidiarias que, una de ellas, permitió el desarrollo del sector SAU-D** (Parque de Ocio), si bien finalmente quedó paralizado y únicamente se promovió la construcción del Parque Temático y la infraestructura ferroviaria (actualmente cerrada).

Con respecto a las **ordenanzas municipales**, encontramos la Ordenanza Fiscal de 2025, conformada por 16 ordenanzas en relación con la regulación de los diferentes impuestos o tasas. Igualmente vigente, como medida de concienciación, el ayuntamiento dispone de una serie de ordenanzas gubernativas aprobadas en los últimos años:

- Ordenanza reguladora de la tenencia y bienestar de los animales.
- Ordenanza reguladora de terrazas de hostelería y quioscos de helados.
- Ordenanza reguladora de la instalación de surtidores de venta de combustibles.

- Ordenanza sobre energía solar térmica en edificios.
- Reglamento regulador del Punto Limpio.
- Reglamento de presupuestos participativos.
- Reglamento regulador del Registro Municipal de Asociaciones Vecinales.
- Reglamento regulador de la sustitución de sanciones económicas por trabajos comunitarios.
- Ordenanza reguladora de la convivencia ciudadana.
- Ordenanza reguladora de la prevención de la venta y consumo de alcohol y otras drogas..

Se detecta la necesidad de actualizar la normativa y reglamentos municipales (Espacios Verdes, Piscinas Municipales, Participación Ciudadana, Licencias Urbanísticas,...), no solo para dar cumplimiento a las exigencias legislativas sino, también, para la mejora de los procedimientos internos.

En cuanto a otros instrumentos estratégicos de planificación, nos encontramos con la necesidad de desarrollar diversos instrumentos de planificación que se presentan en esta clasificación y que efectivamente, pueden condicionar el desarrollo de las futuras actuaciones, sobre todo en ámbitos sectoriales, como es **Plan de Movilidad Urbana**, cuyo objeto es adquirir una idea clara de la estructura actual de la movilidad en el municipio, estimar los puntos críticos para cada uno de los modos de transporte en presencia y establecer un modelo de movilidad general que permita estimar la influencia en las distintas zonas de la ciudad de los diferentes modos y las acciones necesarias para modificar el reparto modal.

## Estructuras de gobernanza y participación

El ayuntamiento de San Martín de la Vega cuenta con una plantilla de **154 empleados públicos** y un presupuesto consolidado para 2024 de **16.705.848,22 €**, en situación financiera saneada con alto remanente de tesorería, bajo nivel de deuda y cumplimiento del periodo medio de pago.

La administración ejecutiva municipal se ha reestructurado recientemente en la Alcaldía y 3 áreas, con el objetivo de establecer un sistema de trabajo estratégico y transversal, capaz de dar respuesta a la transformación prevista para San Martín de la Vega de acuerdo con un contexto global de cambio vinculado a la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible:

- **ÁREA DE GOBIERNO DE TERRITORIO:** comprende los servicios de Seguridad, Urbanismo, Servicios al Municipio (limpieza viaria y gestión de residuos), Vivienda y Medio Ambiente.
- **ÁREA DE ECONOMÍA:** comprende los servicios de Hacienda, Régimen Económico, Régimen Interior, Recursos Humanos, Comercio, Empleo, Turismo, Nuevas Tecnologías y Contratación.
- **ÁREA DE CIUDAD VIDA:** comprende los servicios de Cultura, Mayores, Educación, Bienestar Social, Participación Ciudadana, Asociacionismo, Promoción de la Salud,

Consumo, Transportes, Voluntariado, Infancia, Juventud, Sanidad, Sanidad Ambiental e Igualdad.

Estas áreas se encuentran generalmente apoyadas por técnicos o coordinadores con competencias cruzadas de las diferentes áreas con el fin de crear estructuras transversales y facilitar, así, la fluidez de los canales de comunicación y de trabajo, evitando los departamentos estancos. En esta estructura directiva (directores generales), se está produciendo un proceso de profesionalización, impulsado a partir de convocatorias públicas.

En este proceso de reestructuración se han generado nuevas áreas que presentan necesidades de personal con experiencia o formación en aspectos jurídicos y de contratación.

## Participación ciudadana

El concepto de **Participación Ciudadana** se establece como un elemento esencial en las diferentes etapas del proceso de elaboración de la Estrategia de Desarrollo Integrado y de Agenda Urbana. Esto implica la creación de espacios y mecanismos que permitan a los ciudadanos expresar sus opiniones, aportar ideas y ser parte activa en la definición de políticas y proyectos urbanos. De acuerdo con esto, **el Ayuntamiento de San Martín de la Vega cuenta con una Concejalía de Participación Ciudadana**, cuyo objetivo es conseguir una relación de proximidad entre los vecinos y el Ayuntamiento, facilitando el diálogo de los ciudadanos con las distintas Concejalías.

Esta área es la responsable de tramitar y garantizar que se dé respuesta a todas las quejas, consultas y sugerencias que lleguen al Ayuntamiento, con el propósito de mejorar los servicios municipales brindados a los vecinos. Por otra parte, la Concejalía tiene encomendada la gestión de las relaciones del Ayuntamiento con las asociaciones, que son el otro gran motor de la participación ciudadana en la vida municipal.

El municipio cuenta con un **Reglamento de Participación Ciudadana**, como ejemplo de la importancia que le da el consistorio a la vinculación con los distintos actores sociales. En esta se establecen, por una parte, los servicios prestados tanto en asesoría y orientación a asociaciones y vecinos en vías de constituir alguna organización; seguimiento a las asociaciones ya inscritas; apoyo y difusión de actividades; información y concesión de subvenciones; y la realización de actividades variadas.

En materia de quejas, sugerencias y solicitudes de información, se gestionan las peticiones que los ciudadanos hacen llegar al Ayuntamiento, desde su recepción hasta la emisión de una respuesta adecuada un tiempo establecido de antemano. En este proceso participan tres sujetos diferentes: Ciudadanos, Concejalía de Participación Ciudadana y Concejalías, que necesariamente interactúan entre sí a través de una serie de actividades que hacen que el proceso logre los resultados esperados.

Lo relevante de es que en este documento se establecen **compromisos e indicadores de calidad hacia la ciudadanía**, vinculadas, por ejemplo, a los plazos y tiempos de respuesta, grados de satisfacción por asesoramiento a asociaciones, aumento de inscripciones de asociaciones respecto al año anterior, entre otras. En materia de consultas, quejas, y sugerencias se establecen tiempos medios de respuesta,

indiferente al medio en el cual se recibió dicha consulta, queja o sugerencia. Se establecen metas para dar cierre mediante respuesta final y satisfactoria, la cual no debe ser superior a 15 días, al menos al 90% de las respuestas.

En relación con los medios o canales en los cuales la ciudadanía dispone para interactuar con el ayuntamiento se disponen de diversos mecanismos de participación y casos de éxito, entre ellos, destacan:

Canal	“Alcalde a domicilio”
<b>Descripción</b>	Iniciativa para que todos los vecinos puedan transmitir al alcalde sus opiniones acerca de la gestión que él está realizando junto a su Equipo de Gobierno. La forma para acceder a este canal es enviando un correo electrónico a la concejalía para organizar la visita o llamando al teléfono de Gabinete de Alcaldía.
<b>Casos de éxito</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejoras de comunicaciones del transporte público.</li> <li>• Mejora en espacios culturales. Ampliación de horarios en época de exámenes y creación de estudio de grabación y ensayo musical.</li> </ul>

Canal	“Habla con tu Alcalde”
<b>Descripción</b>	Cualquier ciudadano puede acordar una cita con el alcalde para darle a conocer sus propuestas, sugerencias o proyectos que puedan ayudar a mejorar el municipio de forma presencial y directa.
<b>Casos de éxito</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nuevas infraestructuras. Nuevo alumbrado público y acercado de urbanizaciones.</li> <li>• Mejoras en medio ambiente: limpieza de vertidos ilegales en caminos públicos.</li> <li>• Mejoras en seguridad ciudadana: creación de la Policía de Barrio.</li> </ul>

Canal	“Info Whatsapp 24 horas”
<b>Descripción</b>	Mediante este canal cualquier ciudadano puede comunicarse con el alcalde o su equipo para transmitir incidencias, propuestas, quejas o ideas.
<b>Casos de éxito</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avisos sobre desperfectos en mobiliario urbano</li> <li>• Solicitudes de información sobre trámites del Ayuntamiento.</li> </ul>

Canal	“Compromiso 48 horas”
<b>Descripción</b>	Canal de comunicación que el ayuntamiento pone a disposición de los ciudadanos para solicitar información municipal, realizar una sugerencia en cuanto a los servicios que el ayuntamiento presta, quejas formales o para cualquier otro comentario sobre que el ciudadano requiera atención, siendo respondido en un plazo no superior a las 48 horas.
<b>Casos de éxito</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Solicitud de información sobre trámites del ayuntamiento.</li> <li>• Petición de nuevas infraestructuras o reparaciones.</li> <li>• Mejoras en comunicaciones.</li> </ul>

Canal	Redes sociales
<b>Descripción</b>	Desde el ayuntamiento se gestionan perfiles de redes sociales con el que se quiere poner a disposición información e interacción constante con los usuarios de estos medios. En Facebook cuentan con más de 7.984 seguidores y en X un total de 2.976 seguidores.
<b>Casos de éxito</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se recogen comentarios y propuestas de los ciudadanos</li> <li>• Publicación de actividades y talleres de participación ciudadana</li> <li>• Noticias sobre actuaciones puestas en marcha por el municipio</li> <li>• Anuncios de diversas actividades.</li> </ul>

Otra de las formas que el Ayuntamiento fomenta la participación de los ciudadanos en la gestión del municipio es el fomento del **tejido asociativo**. Las Asociaciones son agrupaciones de personas constituidas para realizar una actividad colectiva de una forma estable, organizadas democráticamente, sin ánimo de lucro e independientes, del Estado, los partidos políticos y las empresas. Como tal, están reguladas por la Ley Orgánica 1/2002, de 22 de marzo, reguladora del Derecho de Asociación. Así pues, desde el Ayuntamiento de San Martín de la Vega y en concreto, a través de la Concejalía de Participación Ciudadana, se facilita este derecho de los ciudadanos siempre y cuando estas asociaciones posean las siguientes características:

- Sean grupos de personas
- Objetivos y/o actividades comunes
- Funcionamiento democrático
- Sin ánimo de lucro
- Que sean independientes

El ayuntamiento, se prestan los siguientes servicios a las diferentes organizaciones.

- **Asesoría:** orientación y asesoramiento a asociaciones. Desde el servicio se informará a aquellos vecinos que quieran constituir una asociación de los pasos, documentos y demás cuestiones que sean necesarias para su correcta constitución, así como para su inscripción en el Registro correspondiente.
- **Seguimiento:** para que las asociaciones ya inscritas actualicen toda la documentación presentada en el Registro Municipal de Asociaciones Vecinales, tanto con carácter anual como cuando se produzcan cambios de Junta Directiva, domicilio social, etc.
- **Apoyo a la difusión de actividades:** publicación de información sobre las actividades organizadas por las asociaciones en los medios de comunicación municipal.
- **Información y concesión:** subvenciones a las asociaciones inscritas en el Registro Municipal de Asociaciones Vecinales del Ayuntamiento de San Martín de la Vega.
- **Realización de actividades:** variadas actividades para el fomento de la participación ciudadana, como la organización de ferias y jornadas.
- **Cesión de espacios:** gestión del Centro Cívico Cultural y gestión de las cesiones de espacios solicitadas por las asociaciones inscritas en el Registro.

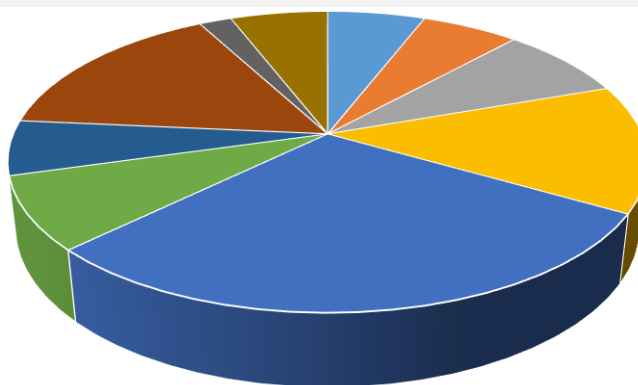
Aproximadamente existen 51 asociaciones registradas y adscritas al municipio de San Martín de la Vega, las que se agrupan en las siguientes clasificaciones:

- Asociaciones de vecinos (3)
- Asociaciones culturales (3)
- Asociaciones juveniles (4)
- Asociaciones de padres y madres de alumnos (7)
- Asociaciones deportivas (15)
- Asociaciones de carácter social (4)
- Asociaciones de empresarios y comerciantes (3)
- Asociaciones religiosas (8)
- Asociaciones medioambientales (1)
- Asociaciones de animales (3)

Las asociaciones o clubes deportivas concentran el 29,41% del total en San Martín de la Vega, seguidas por asociaciones religiosas que representan el 15,68% y luego aquellas asociaciones de padres y madres de alumnos con el 13,73%. A continuación, se grafica el porcentaje de participación de cada una de las asociaciones que se encuentran en el término municipal.



## Asociaciones en San Martín de la Vega



- Vecinos
- Culturales
- Juveniles
- AMPAS
- Deportivas
- Sociales
- Comerciantes
- Religiosas
- Medioambientales
- Animales

Tal como se señaló más arriba, se tiene previsto desarrollar una **Carta de Servicios de Asociaciones** en el que se establezcan indicadores para medir la calidad de los servicios municipales prestados, como por ejemplo:

- **Grado de cumplimiento** mediante comunicaciones efectuadas en plazo y como objetivo, alcanzar los límites que puedan predefinirse como óptimos.
- **Grado de satisfacción**, mediante la valoración de los servicios prestados y como objetivo, alcanzar los límites que puedan predefinirse como satisfactorios
- **Relación entre beneficiarios potenciales y solicitantes de subvenciones.**

Desde el ayuntamiento de San Martín de la Vega se reconoce la importancia de crear una administración al servicio de la ciudadanía bajo los más altos estándares de **transparencia y rendición de cuentas**. Por lo tanto, desde el ayuntamiento se reconocen como una administración al servicio de una sociedad crítica, exigente y participativa con los poderes públicos, cuando la acción de los responsables públicos se somete a escrutinio, cuando los ciudadanos pueden conocer cómo se toman las decisiones que les afectan, cómo se manejan los fondos públicos y bajo qué criterios actúan las instituciones.

De acuerdo con lo anterior, el Ayuntamiento pone a disposición de la ciudadanía información relativa a su gestión mediante del Portal de Transparencia, tal como indica la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno (19/2013), la información contenida en el portal se estructura en:

- **Información institucional, organizativa y de planificación.** En este ámbito es posible encontrar temas referidos al que hacer municipal, quienes son los encargados a través de su estructura organizativa, los objetivos fijados por el gobierno local y las actuaciones del pleno, y la planificación y seguimiento municipal.
- **Información de relevancia jurídica.** Todo lo referente a la normativa municipal vigente y en elaboración, las ordenanzas, leyes autonómicas y nacionales a las cuales

el municipio está acogido.

- **Información económica, presupuestaria y estadística.** Contiene estados presupuestarios detallados, incluyendo la contratación del término municipal, convenios suscritos, subvenciones vigentes, el patrimonio del ayuntamiento, entre otros.
- **Otra información relativa a la participación ciudadana.** Incluye todo lo asociado al vínculo con la ciudadanía, es decir los servicios sociales, culturales y deportivos que el municipio pone a disposición de la ciudadanía, trámites con el ayuntamiento, información de carácter general y relevante como temas de tráfico e incidencias e información medioambiental.

## Gobierno abierto

El concepto de Gobierno Abierto se estructura a nivel municipal sobre tres pilares: el Portal de Transparencia, los datos abiertos y la rendición de cuentas.

Además de esta necesaria mejora y evolución de las herramientas, así como la complementación con otras, la principal preocupación reside en el cumplimiento de la ley.

Con el cambio de alcalde en 2015 se constituye un nuevo equipo de transparencia que inicia un trabajo de mejora de la información existente, que hasta entonces era escasa. Para este trabajo, se cuenta con una consultora, cuya metodología permite a su vez cumplir los índices de ITA. El Portal de Transparencia se nutre de diferentes índices de indicadores de transparencia. En el proceso de mejora se ha traspasado toda la información existente a un formato más amable y se ha estructurado para cumplir la ley de la Comunidad de Madrid.

No obstante, esta existencia de diferentes metodologías e índices, resulta problemática, ya que en ocasiones abordan información similar de manera diferente o con distintos niveles de desagregación.

Al no existir personas responsables en cada uno de los servicios de la gestión de la información y los datos, la actualización de la información es el principal reto que se enfrenta, como sucede con el Portal de Transparencia. Sin embargo, para solucionarlo se han realizado reuniones con los diferentes servicios de cara a definir indicadores, frecuencia de actualización, posibles procesos de automatización y designación de una persona referencia en Transparencia en cada uno, además este trabajo debe servir para generar una cierta pedagogía interna sobre su valor e importancia.

## Colaboración público-privada

Con relación al ODS 17, se destacan las alianzas y la cooperación al desarrollo como un área de intervención prioritaria. En este sentido existen diversas experiencias municipales de colaboración público-privada, como las siguientes:

- **Convenio con el Instituto Superior de FP Claudio Galeno/Xstart** para la realización de la fase de formación en empresas u organismos equiparados de las enseñanzas de formación profesional.

- **Convenio para el desarrollo del programa "Acelerador de Proyectos Municipales Sostenibles" (APROMUS).**
- **Convenio con la Comunidad de Propietarios "Santa Elena"** para el otorgamiento de subvención nominativa al objeto de colaborar en sufragar gastos generados por consumo de alumbrado público de las vías públicas y zonas comunes.
- **Convenio para el desarrollo de prácticas profesionales no laborales** (sistema de formación profesional para el empleo) para la mejora de la ocupabilidad y el refuerzo de las competencias profesionales de los participantes cualificados en la ocupación.
- **Convenio con la Comunidad de Propietarios "Santa Elena"** para el otorgamiento de subvención nominativa destinada a la construcción de pista multideporte.
- **Convenio con la Junta de Compensación de la Urbanización "Vega del Pingarrón"** para el otorgamiento de subvención nominativa destinada a la remodelación de camino.
- **Convenio de colaboración con la Sociedad Española de Ornitología para la custodia del territorio en la Reserva Ornitológica "Los Albardales"** mediante programas de seguimiento, actuaciones de conservación y mejora, y educación ambiental y divulgación, con el fin de garantizar el mantenimiento de este enclave y el de las poblaciones de aves allí presentes, así como la implicación de la población local en su conocimiento, conservación y uso sostenible de los recursos que puedan ofrecer a la población.
- **Convenio entre Ecoembes** y el Ayuntamiento de San Martín de la Vega para la participación en el Sistema Integrado de Gestión de Envases Usados y Residuos de Envases.
- **Convenio de colaboración con clubes deportivos** para la cesión gratuita de instalaciones municipales para el desarrollo de prácticas deportivas.
- **Convenio de concesión de subvenciones nominativas con entidades deportivas** para el fomento de sus respectivas modalidades deportivas, y para finalidades expuestas, como son el fomento de la práctica deportiva, compra de material y organización de cualquier evento que dé a conocer las modalidades deportivas.
- **Convenio de colaboración con la Comunidad de Propietarios del polígono industrial Aimayr** para el otorgamiento de subvención nominativa para la ejecución del proyecto del nuevo tramo de colector de fecales.

También se han desarrollado modelos de concesión administrativa para la gestión de algunas dotaciones deportivas, y se prevén nuevas como la **iniciativa privada para la concesión demanial y las obras de construcción y explotación de viviendas de la "Red Pública de Vivienda"** mediante gestión privada temporal en las parcelas dotacionales de propiedad municipal situadas en las calles Andalucía 14, Extremadura 2 e Isaac Peral 55al amparo de la Ley Ómnibus 11/2022 de la Comunidad de Madrid.

El trabajo sobre estos diferentes modelos de gestión compartida de espacios permite dotar de contenido a equipamientos actualmente sin uso y satisfacer las demandas del tejido asociativo, así como algunas necesidades dotacionales.

Por otra parte, la colaboración con el **I.E.S. Anselmo Lorenzo** adquiere un carácter más estratégico ante la necesaria consideración de la integración de las personas estudiantes en la vida de la ciudad tanto a través de la oferta sociocultural como laboral.

Existen otros ámbitos de oportunidad para la colaboración, como en el caso de los del polígono industrial Aimayr. En el que sería de interés articular un espacio de interlocución, dada las problemáticas comunes, entre los diferentes agentes que lo conforman junto con el ayuntamiento, ya que actualmente aunque de manera satisfactoria se realiza de forma muy personal.

## Redes y alianzas

El Ayuntamiento de San Martín de la Vega tiene desde hace años una importante presencia en diversas redes en las que colabora con diversos organismos e instituciones de ámbito local, nacional, europeo e internacional. Entre las principales redes en las que San Martín de la Vega participa cabe señalar las siguientes:

- **Red de Entidades Locales para la Agenda 2030:** dirigida a favorecer la coordinación de actuaciones entre las Entidades Locales, permitiendo alcanzar mejores resultados en la implementación de la Agenda 2030 en los municipios, a través de la localización y desarrollo de los ODS en el ámbito local.
- **Red Española de Ciudades por el Clima:** instrumento de coordinación e impulso de las políticas locales de lucha contra el cambio climático de las ciudades y pueblos españoles entre sí y con el Gobierno de España. Es asimismo, la principal herramienta para trasladar los objetivos de la política nacional de cambio climático y gestión de la energía a la escala local. Los ejes básicos de actuación de la Red son la movilidad, la energía, la edificación y planificación urbana y la gestión de residuos.

La presencia de San Martín de la Vega en estas redes se ve además apoyada por la labor que comenzará a desarrollar **“INNOVADE”**, un proyecto de investigación sobre la democracia digital y la participación ciudadana impulsado por la Unión Europea, como aplicación piloto para la **mejora de la comunicación entre la población y las instituciones locales**.

Los resultados de esta prueba contribuirán a la mejora de la aplicación definitiva a fin de que esta resulte lo más práctica posible a los ciudadanos y se convierta en una herramienta que les sirva para hacer llegar sus ideas a los representantes municipales. El propósito principal es lograr que, a través de ella, participen activamente en el día a día de su municipio y en las decisiones que afectan a sus vidas.

Entre los objetivos de ‘INNOVADE’ también se encuentra la creación de una guía que ayude a los gobiernos a realizar una transición tecnológica óptima y el análisis de todo el conocimiento que existe sobre la situación actual en la que se encuentra la democracia digital para dar soluciones a los problemas detectados que aseguren la transparencia, la inclusión y la confianza en las instituciones públicas.

Estos y otros espacios suponen una oportunidad para la ciudad tanto para dar a conocer las iniciativas que desarrolla como para establecer alianzas y colaboraciones con otras entidades. En este sentido, será necesario seguir ampliando la presencia de la ciudad

en diferentes redes en el marco de elaboración de la Estrategia de Desarrollo Integrado Local.

Además, el Ayuntamiento de San Martín de la Vega, como miembro de la **Federación Española de Municipios y Provincias**, asume todos los compromisos específicos del acuerdo del **Código de Buen Gobierno Local**. En el mismo se propone una forma de gobierno desde la cercanía, la modernidad, la eficacia, considerando la Administración Local como ámbito estratégico para la acción política, la democracia y la preservación de los derechos de la ciudadanía.

El código recoge un decálogo de principios como austeridad, objetividad, imparcialidad, fomento de la transparencia, defensa de los intereses generales con honradez, así como la cercanía al ciudadano y la participación de estos. A estos principios, el Ayuntamiento de San Martín de la Vega añade los del cuidado del medio natural, la conservación del patrimonio histórico y cultural, la seguridad y la calidad de vida de sus vecinos.

## Capacitación local, financiación y sensibilización

**La capacitación local y mejora de la financiación** se interrelaciona con la promoción y fortalecimiento del tejido social en San Martín de la Vega. El municipio cuenta con un **Plan Estratégico de Subvenciones para el periodo 2024-2027**. Entre los objetivos que contiene el Plan se establece mejorar y racionalizar la gestión municipal de las subvenciones con la valoración de los aspectos de transversalidad, eficacia y eficiencia en la gestión de las diferentes líneas de ayudas, evaluar las Políticas Públicas, promocionar estrategias de sensibilización respecto a los intereses de los distintos grupos de población o promocionar manifestaciones culturales, en todos los ámbitos.

Entre los elementos prioritarios que identifica, se encuentran los siguientes:

- **Línea 1: Fomento de la actividad asociativa que participe en la promoción del deporte, la cultura, la juventud y la recreación y festejos de San Martín de la Vega**, con el fin de apoyar la realización de proyectos y actividades abiertas al público en general, de las asociaciones existentes en San Martín de la Vega, con fines de carácter social, cultural, fomento de tradiciones y festejos populares, de protección del patrimonio histórico artístico, deportivo, juvenil y educativo
- **Línea 2: Fomento de la cultura en San Martín de la Vega**, con el fin de apoyar la realización de proyectos y actividades abiertas al público en general o un colectivo amplio de personas realizadas por las asociaciones culturales existentes en San Martín de la Vega así como en general el fomento la cultura, patrimonio, turismo de la ciudad de San Martín de la Vega
- **Línea 3: Colaboración en la construcción y mejora de instalaciones deportivas particulares abiertas al público en el término municipal de San Martín de la Vega**, con el fin de Fomentar la práctica deportiva en aquellos barrios del municipio que carecen de instalaciones deportivas de titularidad pública, mediante convenios con propietarios de terrenos y comunidades de vecinos, a fin de colaborar en la construcción y mejora de instalaciones deportivas, garantizando el acceso del público general a las mismas.
- **Línea 4: Fomento de las ayudas para el comercio y promoción turística en el**

**municipio de San Martín de la Vega**, con el fin de apoyar el estímulo empresarial en el término municipal, favoreciendo la competitividad de las empresas y el mantenimiento del empleo

- **Línea 5: Colaboración para el mantenimiento de servicios públicos de competencia municipal** con el fin de apoyar el mantenimiento y funcionamiento de servicios públicos de competencia municipal en zonas del municipio donde por circunstancias concretas, no se prestan de forma directa por el Ayuntamiento
- **Línea 6: Ayudas de carácter social a personas y familias en situación de emergencia social y colaboración con asociaciones del municipio para el reparto de alimentos, ropa y colaboración en asistencia legal, médica y coordinación con el resto de los servicios sociales**, con el fin de paliar el impacto que esta situación conlleva, ante las consecuencias derivadas por el actual proceso inflacionista mediante la concesión de subvenciones a personas individuales y familias para resolver tanto situaciones de emergencia como de urgencia, en régimen de evaluación individualizada, siempre que se hayan agotado otras vías de ayuda existentes en la comunidad o las que se prestan desde la “Mancomunidad de Servicios Sociales Las Vegas” y acrediten su situación de emergencia social y ofrecer una ayuda puntual a personas necesitadas, y para finalidades como son el suministro de alimentos, ropa, colaboración en asistencia legal, médica y coordinación con el resto de los servicios sociales
- **Línea 7: Ayudas de carácter social a personas para conservación y rehabilitación de la edificación**, con el fin de fomentar la realización de actuaciones de adaptación de las viviendas en donde residan personas con discapacidad, para la mejora de su calidad de vida mediante la eliminación de barreras arquitectónicas y la mejora de su autonomía, con el fin de facilitar la movilidad interior o aumentar la seguridad en el entorno doméstico.

Por lo tanto, el **Plan Estratégico de Subvenciones** puede ser concebido como instrumento de planificación para que las políticas públicas del Ayuntamiento promuevan fomento de las actividades de utilidad pública o interés social de las asociaciones y entidades. Del mismo modo, se propone en el horizonte próximo, incidir en dar mayor visibilidad a la acción social por asociaciones y entidades, así como fomentar los procesos Inter asociativos de cohesión social de acuerdo con el planteamiento metodológico de desarrollo comunitario y trabajo en red fruto de la visión municipal.

Desde la óptica del **sector económico y empresarial San Martín de la Vega actúa de manera activa en el desarrollo del sector empresarial a través del desarrollo de diversas iniciativas** y actuaciones, que van desde el asesoramiento y dinamización del tejido empresarial, formación a empleados y empleadores o publicaciones que dan apoyo a emprendedores de San Martín de la Vega para orientar el proceso de creación y consolidación de negocios

## Análisis DAFO: EJE 10

DEBILIDADES	AMENAZAS

<p><b>Burocracia y respuesta:</b> margen de mejora en el seguimiento y medición de los indicadores y en el cumplimiento de los tiempos de respuesta.</p> <p><b>Divulgación sobre la existencia del registro de asociaciones municipio:</b> con objeto de fomentar la solicitud de subvenciones.</p> <p><b>Desigualdad en la distribución de subvenciones:</b> no todos los beneficiarios potenciales acceden a las subvenciones, indicando posibles deficiencias en el proceso de distribución o divulgación.</p>	<p><b>Cambios regulatorios:</b> nuevas leyes o regulaciones pueden afectar la implementación de los planes actuales y futuros.</p> <p><b>Crecimiento demográfico:</b> un crecimiento demográfico no planificado puede poner presión sobre los recursos y servicios municipales.</p>
<b>FORTALEZAS</b>	<b>OPORTUNIDADES</b>
<p><b>Participación ciudadana:</b> la diversidad de canales de participación (e.g., "alcalde a domicilio", "wasapea con el alcalde") promueven una gobernanza inclusiva.</p> <p><b>Portal de transparencia:</b> alto nivel de transparencia y rendición de cuentas a través del portal dedicado.</p> <p><b>Fomento del asociacionismo:</b> apoyo estructurado a las asociaciones, facilitando su desarrollo y participación en la vida municipal.</p>	<p><b>Tecnologías de la información y comunicación (TIC):</b> potenciar el uso de TIC para mejorar la comunicación y eficiencia de los servicios municipales.</p> <p><b>Fondos y subvenciones europeas:</b> acceso a fondos y subvenciones europeas para proyectos innovadores y sostenibles.</p> <p><b>Colaboración interinstitucional:</b> fortalecer la colaboración con otros municipios y entidades para compartir recursos y conocimientos.</p>

## Atención a necesidades: EJE 10

Como resultado del **análisis de las necesidades de desarrollo y del potencial de la zona, así como de las interrelaciones económicas, sociales y medioambientales**, se describe a continuación un enfoque integrado e identificado los principales retos que las permitan atender, de acuerdo a los indicadores descriptivos de la Agenda Urbana Española y alineados con los Ejes Estratégicos:

1. **Aumentar la transparencia en la gestión municipal** y en la toma de decisiones para generar mayor confianza entre los ciudadanos. Herramientas como portales de transparencia en línea, informes periódicos y sesiones informativas abiertas al público pueden ayudar a construir una cultura de apertura y responsabilidad..
2. **Impulsar la participación digital** para involucrar a más ciudadanos en la toma de decisiones. Promover el uso de estas plataformas puede ayudar a llegar a

segmentos de la población que tradicionalmente han estado menos involucrados en los procesos participativos.

3. **Fomentar la educación cívica implementando** programas educativos que fomenten la comprensión y la importancia de la participación cívica y electoral. Una ciudadanía bien informada es fundamental para una democracia robusta y participativa.
4. **Fortalecer el tejido asociativo** para mejorar su capacidad de movilización e influencia en la toma de decisiones. Un tejido asociativo fuerte puede actuar como un puente entre la ciudadanía y el gobierno, articulando demandas, proponiendo soluciones y asegurando que las políticas públicas reflejen las verdaderas necesidades de la comunidad.
5. **Mejorar la eficiencia en los servicios locales** a través de la Administración electrónica: simplificación de trámites administrativos y digitalización una simplificación de trámites administrativos y reducción de costes.
6. **Continuar la trayectoria de una administración al servicio de la ciudadanía:** basada en los procesos de transparencia, rendición de cuentas y participación.





# **PARTICIPACIÓN**

## Alcance

Con esta Memoria de Participación, se ha buscado darle la importancia que merece la participación de la Estrategia de Desarrollo Integrado Local y Agenda Urbana de San Martín de la Vega en su planificación territorial y social. La participación ha permitido:

- **Garantizar la representatividad de los intereses de los ciudadanos.** La planificación territorial afecta a todos los habitantes de un territorio, por lo que es central que todos tengan la oportunidad de participar en el proceso de planificación y expresar sus necesidades e intereses.
- **Reflejar las necesidades y los intereses de los ciudadanos.** Se trata de que las personas participantes sean escuchadas y atendidas de forma pormenorizada y detallada. Esto es central para garantizar planes legítimos y el éxito en su implementación.
- **Aumentar el grado de cooperación y apoyo entre administraciones** al incluir a las entidades locales como agentes intermedios que trasladan las inquietudes de la ciudadanía.
- **Mejorar la calidad de los planes estratégicos.** La participación de los distintos actores permite incorporar diferentes perspectivas, lo que puede ayudar a identificar problemas y oportunidades que, de otra forma, podrían pasar desapercibidos o, incluso no ser considerados. La ciudadanía puede proporcionar información sobre las necesidades de su comunidad, las organizaciones sociales pueden identificar problemas sociales o ambientales, y las empresas pueden aportar información sobre las oportunidades económicas.
- Una **mayor aceptación por parte de la ciudadanía**, ya que ha sido elaborado mediante su participación, al igual que por parte del ámbito político, al haberse elaborado juntamente con los agentes socioeconómicos. Esto se debe a que la ciudadanía se siente más involucrada en el proceso de planificación y, por tanto, está más dispuesta a apoyar los planes que reflejan sus intereses.
- **Ahorrar en recursos tanto a corto, medio y largo plazo.** Es conveniente saber actuar de forma diligente en el territorio, reciclando, recuperando y repitiendo procesos adecuados. Buscando acertar desde el un principio, se evitar la pérdida de tiempo y de recursos económicos y financieros.
- **Responder a los desafíos que plantea el aumento de las temperaturas, la revolución digital, la desigualdad social, el envejecimiento poblacional y la degradación ambiental, entre otros.** La participación de los distintos actores es importante para garantizar la buena orientación de los planes estratégicos y para que no dependan de forma exclusiva de conceptualizaciones políticas o, en su caso, técnicas desde la administración pública.
- **Exponer formas innovadoras de hacer y entender la participación.** Debido a que cada participación cuenta con un compendio de factores muy variados, ninguna es igual a otra. Esto permite buscar incorporar nuevas dinámicas de gestión de actores, del tiempo y del espacio, así como de las metodologías puestas en marcha, la implicación de recursos públicos y privados o la coordinación con otras variables como la combinación con otras estrategias cada vez que se lleva a cabo un proceso participativo.

En definitiva, la participación es una herramienta fundamental para garantizar que los planes estratégicos, como es el caso de la Estrategia de Desarrollo Integrado Local y Agenda Urbana de San Martín de la Vega, sean inclusivos, sostenibles y efectivos. En este sentido, es central que los planificadores tengan en cuenta la importancia de su involucración directa y que establezcan mecanismos de participación inclusivos y transparentes con el fin de garantizar a la ciudadanía la oportunidad de participar.

Para garantizar un enfoque participativo, involucrando a todas las partes interesadas a lo largo del proceso, se ha propuesto un proceso de participación, que recoja las contribuciones y opiniones de todos los ciudadanos de San Martín de la Vega comprometidos con el desarrollo sostenible.

El proceso de participación persigue los siguientes objetivos:

- Complementar el trabajo realizado por el Ayuntamiento en el proceso de elaboración de la Estrategia de Desarrollo integrado y Agenda Urbana **con los equipos técnico-políticos y agentes sociales y económicos a nivel local**, en particular los **retos** y las **líneas estratégicas** del Plan de Acción.
- Enriquecer lo realizado, identificando de manera colaborativa **nuevos retos y posibles proyectos** a ser incorporados según criterios de selección predefinidos.

## Formato de participación

El proceso de participación se ha desarrollado poniendo el foco en dos partes diferentes. Por un lado, desde la **necesidad de involucrar a las personas al frente del Ayuntamiento**, tanto a los representantes políticos que encabezan las diferentes áreas y departamentos municipales, como a los responsables y técnicos que conforman la plantilla municipal, con el doble objetivo de aprovechar su experiencia y sus conocimientos, y motivar su implicación en un proyecto que necesita de su liderazgo y gestión. Ambos se integraron en los Grupos de trabajo antes descritos en función de su área y de sus competencias.

Por el lado de la ciudadanía se convocó una **encuesta general** con el fin de dar voz a la ciudadanía desde sus intereses y preocupaciones.

### Participación interna

Creación de **Grupos de Trabajo de carácter político-técnico** (equipo técnico y político del Ayuntamiento) con los que mantener reuniones grupales y dinámicas de co-creación centradas en los ejes estratégico que son de su competencia. Los grupos de trabajo identificados para el Ayuntamiento de San Martín de la Vega son los siguientes:

- **Grupo 1:** Territorio: urbanismo y medio ambiente (Ejes AU 1, 2, 3, 4 y 5)
- **Grupo 2:** Economía (Ejes AU 6 y 7)
- **Grupo 3:** Ciudad Viva (Ejes AU 9 y 10)

Estas sesiones de trabajo se llevaron a cabo de forma virtual con cada uno de los grupos el 6 de febrero de 2024 con un total de **23 participantes entre las 3 sesiones**. Los resultados de esta fase del proceso participativo interno han sido incorporados en el documento de Estrategia de Desarrollo Integrado Local, contrastando y enriqueciendo el diagnóstico y el planteamiento de plan de acción.

## Participación externa

Por el Ayuntamiento se elaboró una encuesta a través de la plataforma Google.

El cuestionario quedó publicado en la página web del Ayuntamiento de forma indefinida con la finalidad de ir recogiendo las diferentes propuestas de los agentes implicados en el proceso, y mantener la EDIL como un documento vivo y flexible capaz de irse adaptando a las necesidades del municipio.

En la actualidad, el Ayuntamiento de San Martín de la Vega mantiene actualizada su página web, en la cual se puede descargar el documento de la Estrategia de Desarrollo Integrado así como acceder al cuestionario de participación.

## Aportaciones

Durante el periodo comprendido entre el 15 de enero y 11 de febrero se contó con la participación de un total de **126 personas**, de las cuales:

- **3** personas eran menores de 18 años.
- **35** personas se encontraban en una edad comprendida entre los 18 y 29 años.
- **41** personas se encontraban en una edad comprendida entre los 30 y 39 años.
- **28** personas se encontraban en una edad comprendida entre los 40 y 49 años.
- **15** personas se encontraban en una edad comprendida entre los 50 y 59 años.
- **4** personas eran mayores de 59 años.

Asimismo,

- **61** personas manifestaron ser mujeres.
- **53** personas manifestaron ser hombres.
- **12** personas no manifestaron sexo.

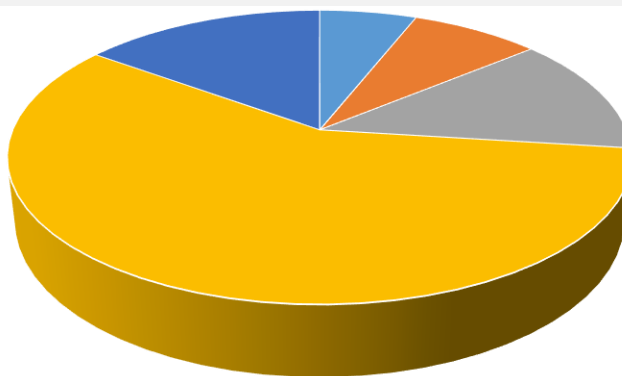
Por último, en cuanto a la dedicación:

- **17** personas manifestaron ser estudiantes.
- **12** personas manifestaron encontrarse desempleadas.
- **45** personas manifestaron trabajar en el sector privado.
- **24** personas manifestaron trabajar en el sector público.
- **23** personas manifestaron ser autónomas.

- **5** personas manifestaron ser jubiladas.

En lo que respecta a las preguntas formuladas, los resultados han sido los siguientes:

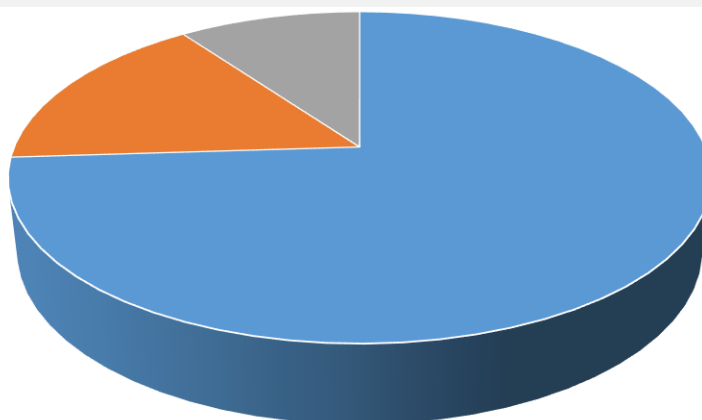
### ¿Cómo calificarías la calidad de vida en San Martín de la Vega? (Del 1 al 5, siendo el 5 la mayor puntuación?)



■ 1 ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5

Puntuación	1	2	3	4	5
Votos	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>16</b>	<b>73</b>	<b>19</b>

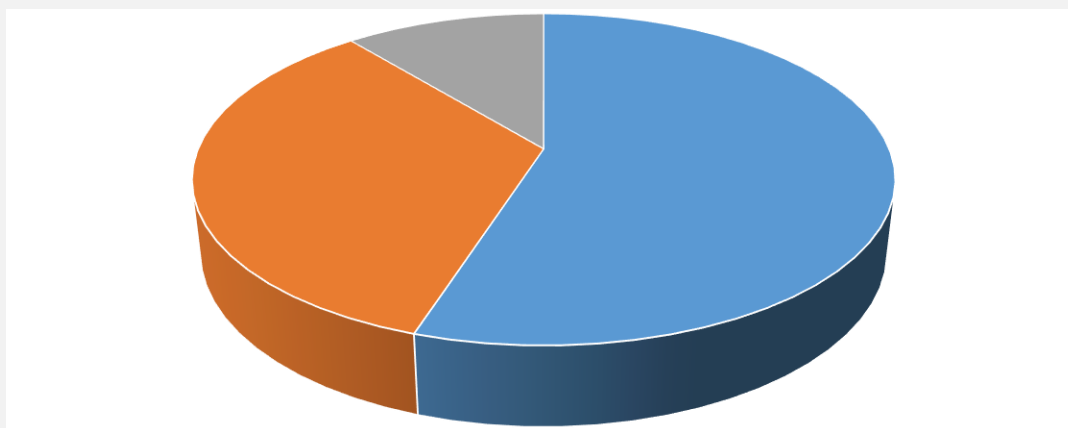
### ¿Cómo valorarías la situación medioambiental de San Martín de la Vega?



■ Buena/muy buena ■ Regular ■ Mala/muy mala

Puntuación	Buena/muy buena	Regular	Mala/muy mala
Votos	<b>93</b>	<b>20</b>	<b>13</b>

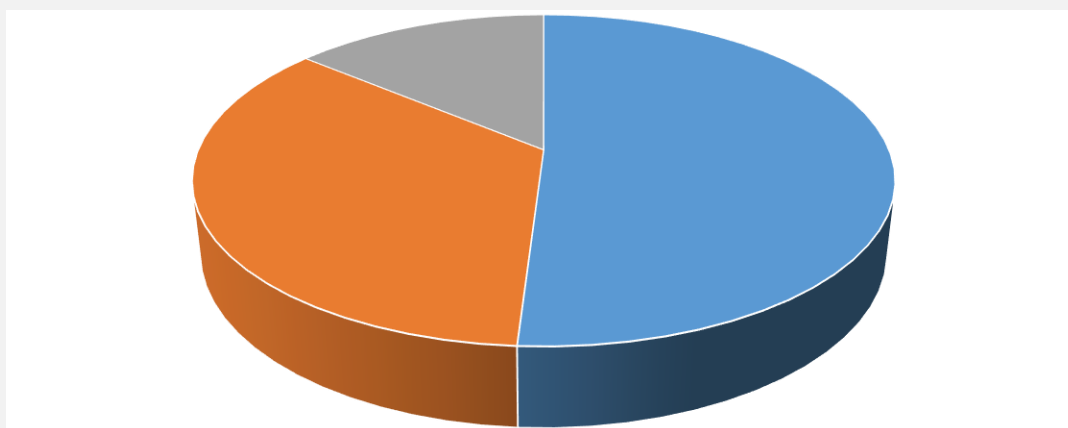
### ¿Cómo valoras el impacto ambiental que provoca la industria en San Martín de la Vega?



■ Buena/muy buena   
 ■ Regular   
 ■ Mala/muy mala

Puntuación	Buena/muy buena	Regular	Mala/muy mala
Votos	<b>69</b>	<b>43</b>	<b>14</b>

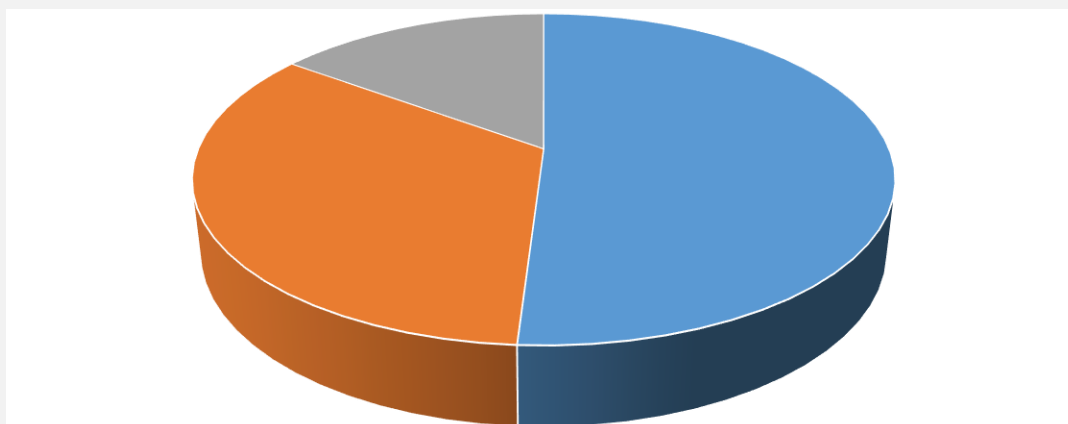
### ¿Cómo valoras el impacto ambiental que provoca la construcción en San Martín de la Vega?



■ Bueno/muy bueno   
 ■ Regular   
 ■ Malo/muy malo

Puntuación	Buena/muy buena	Regular	Mala/muy mala
Votos	<b>64</b>	<b>44</b>	<b>18</b>

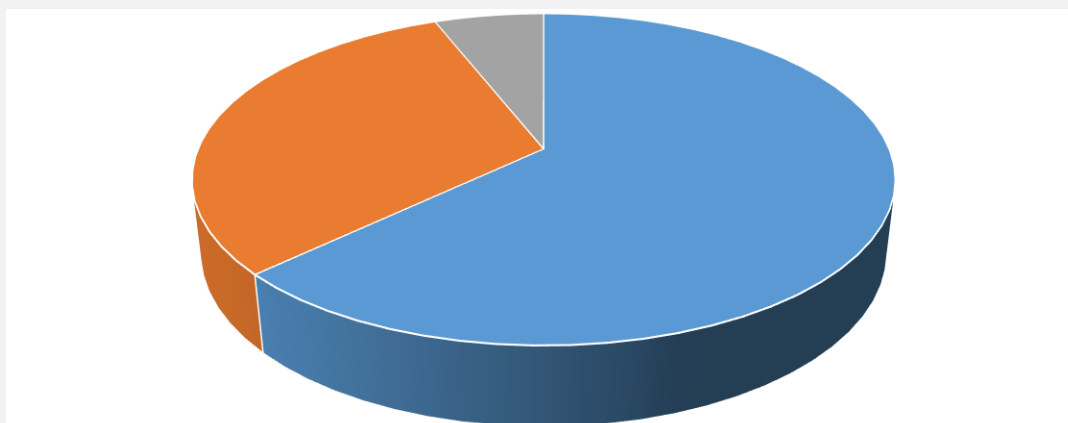
### ¿Cómo valoras el impacto ambiental que provoca la el turismo y servicios en San Martín de la Vega?



■ Bueno/muy bueno   
 ■ Regular   
 ■ Malo/muy malo

Puntuación	Buena/muy buena	Regular	Mala/muy mala
Votos	<b>65</b>	<b>42</b>	<b>19</b>

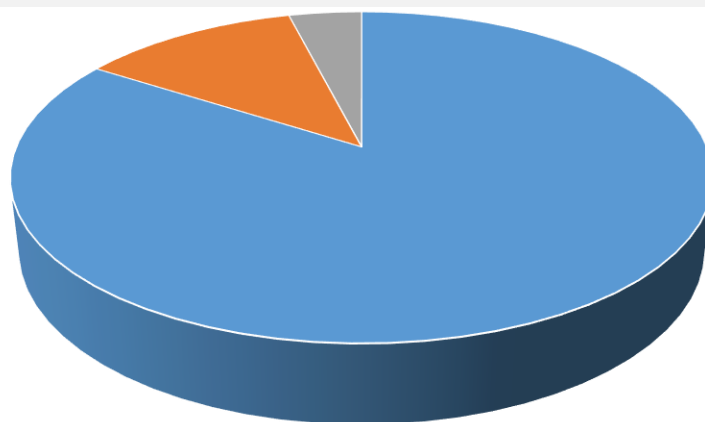
### ¿Cómo valoras el impacto ambiental que provoca el comercio en San Martín de la Vega?



■ Bueno/muy bueno   
 ■ Regular   
 ■ Malo/muy malo

Puntuación	Buena/muy buena	Regular	Mala/muy mala
Votos	<b>79</b>	<b>39</b>	<b>8</b>

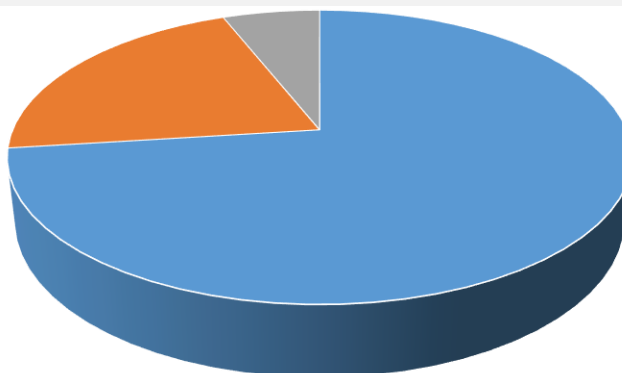
## ¿Cómo valoras el impacto ambiental que provoca la agricultura en San Martín de la Vega?



■ Bueno/muy bueno   
 ■ Regular   
 ■ Malo/muy malo

Puntuación	Buena/muy buena	Regular	Mala/muy mala
Votos	<b>106</b>	<b>15</b>	<b>5</b>

## ¿Crees que San Martín de la Vega es medioambientalmente sostenible, se gestiona eficientemente los recursos (agua, energía,...)?



■ Sí   
 ■ No   
 ■ NS/NC

Puntuación	Sí	No	NS/NC
Votos	<b>92</b>	<b>26</b>	<b>8</b>



A continuación se pregunta acerca del **grado de acuerdo o desacuerdo con las siguientes afirmaciones**, siendo la puntuación de 5 considerada como “muy de acuerdo”:

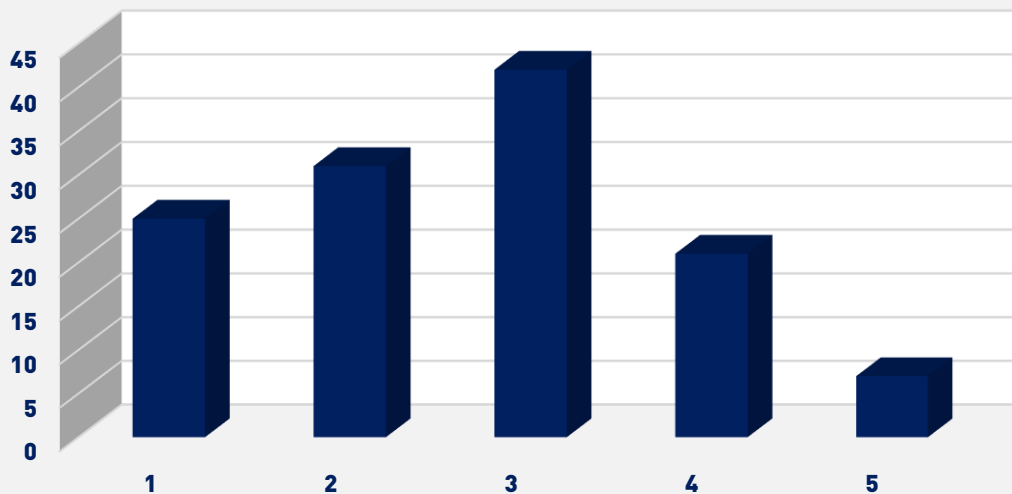


Puntuación	1	2	3	4	5
Votos	12	38	37	29	10



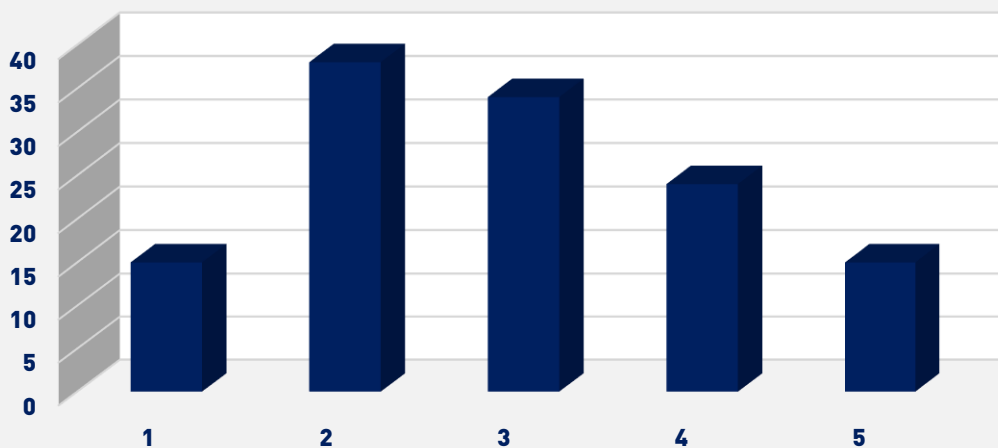
Puntuación	1	2	3	4	5
Votos	3	24	34	55	10

### La pobreza es un problema en San Martín de la Vega



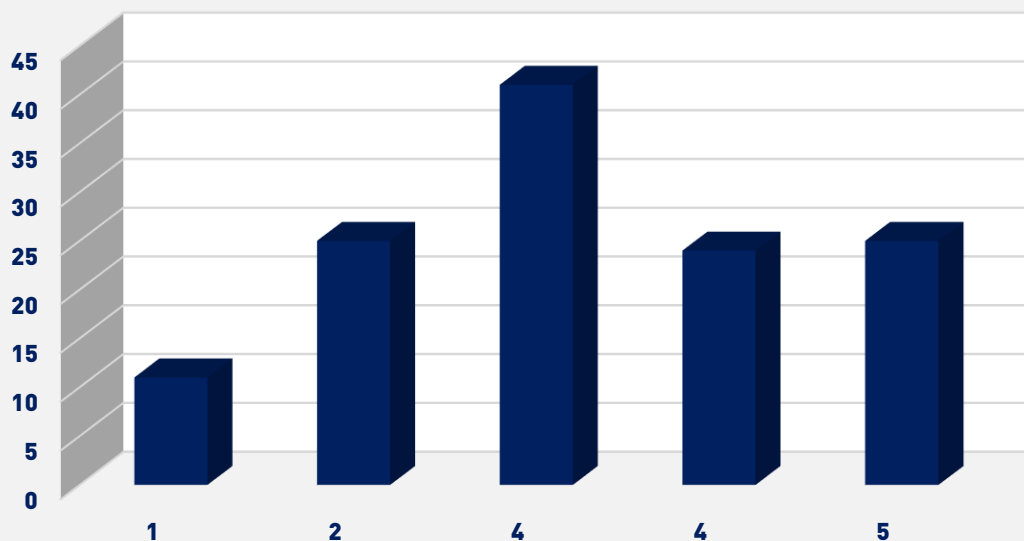
Puntuación	1	2	3	4	5
Votos	25	31	42	21	7

### La población joven tiene oportunidades de desarrollarse académica y profesionalmente en San Martín de la Vega



Puntuación	1	2	3	4	5
Votos	15	38	34	24	15

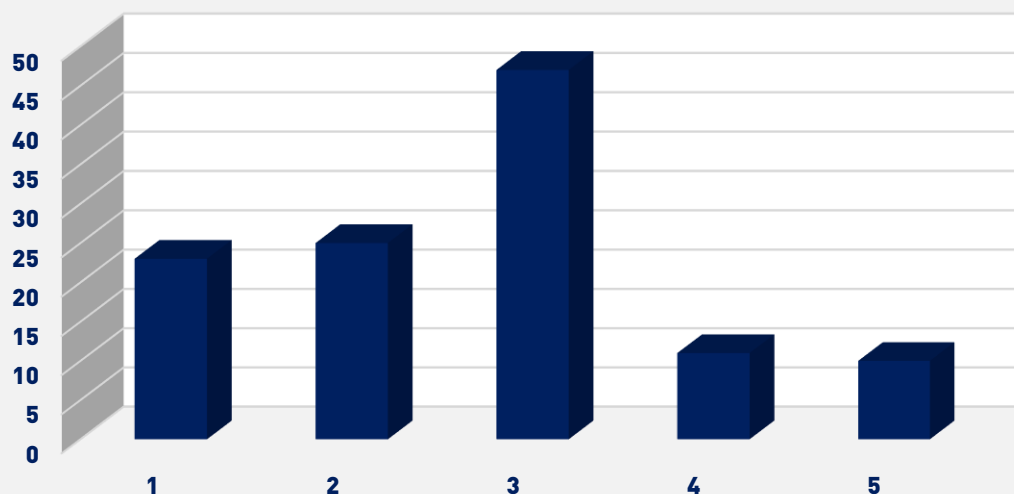
### Hay servicios suficientes para nuestros mayores



Puntuación	1	2	3	4	5
Votos	11	25	41	24	25

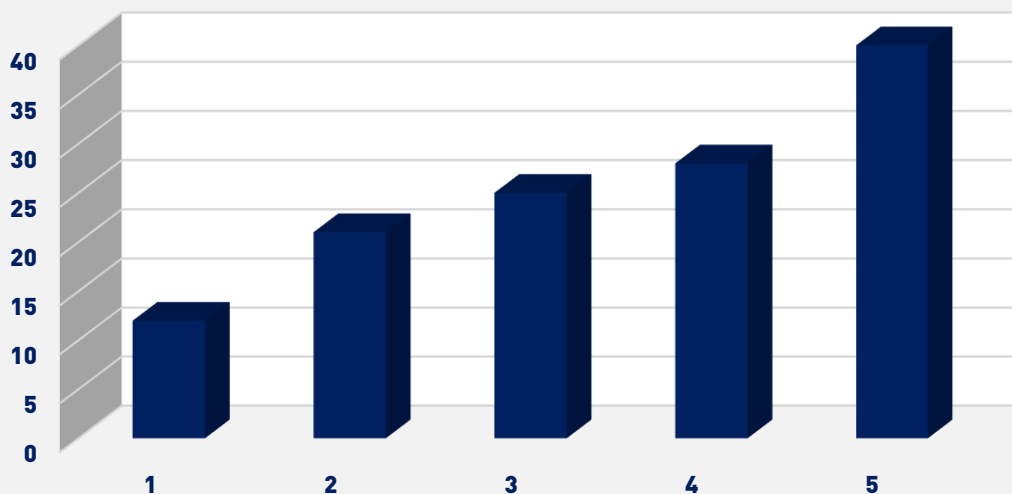
A continuación se formulan cuestiones relativas a la **actividad económica y rentas familiares** en el municipio, considerando la puntuación de 5 como "muy alto".

### Dentro de San Martín de la Vega, ¿del 1 al 5, cómo valoras el nivel de las rentas familiares?



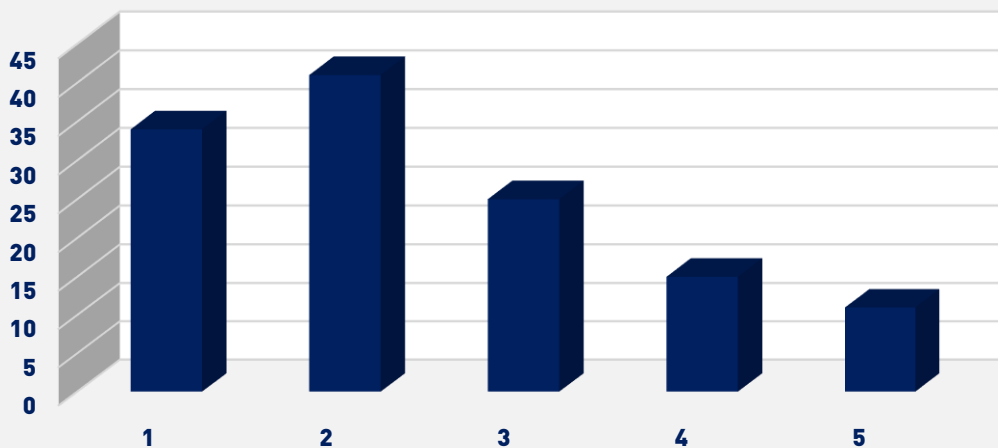
Puntuación	1	2	3	4	5
Votos	23	25	47	21	10

### Dentro de San Martín de la Vega, ¿del 1 al 5, cómo valoras la búsqueda de empleo?



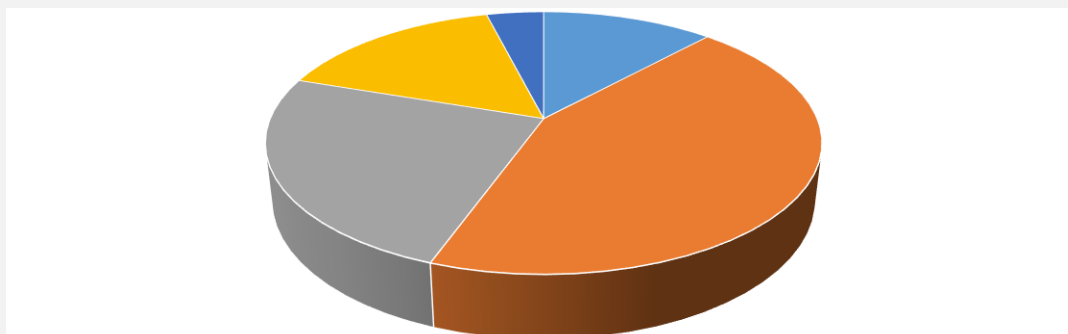
Puntuación	1	2	3	4	5
Votos	12	21	25	28	40

### Dentro de San Martín de la Vega, ¿del 1 al 5, cómo valoras la diversidad de la actividad económica en el municipio?



Puntuación	1	2	3	4	5
Votos	34	41	25	15	11

### A tu juicio, ¿a qué sectores económicos debería ayudar el ayuntamiento para favorecer el crecimiento y la creación de empleo?

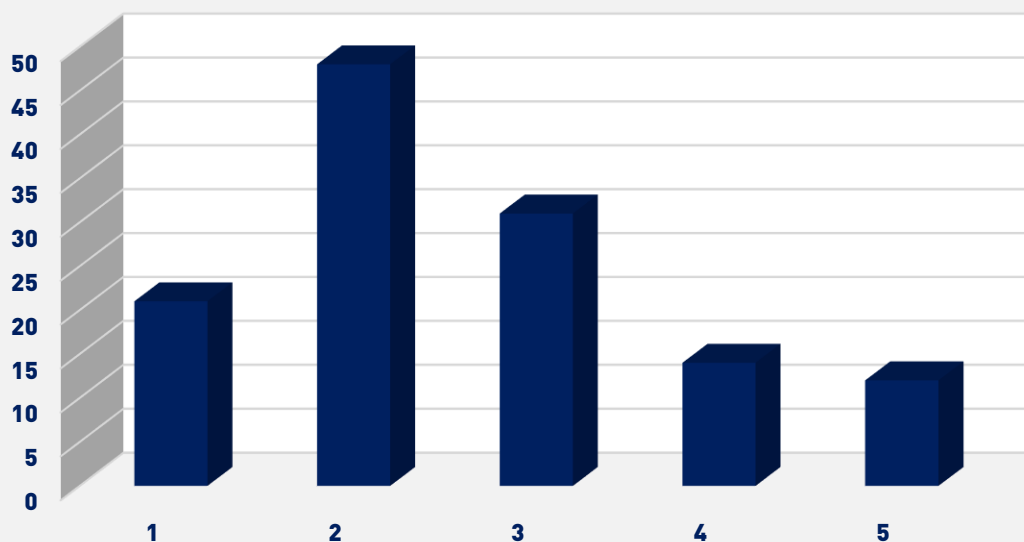


- Agricultura y ganadería   ■ Servicios y turismo   ■ Construcción
- Minas, industria y energía   ■ Otros

Puntuación	1	2	3	4	5
Votos	15	55	31	20	5

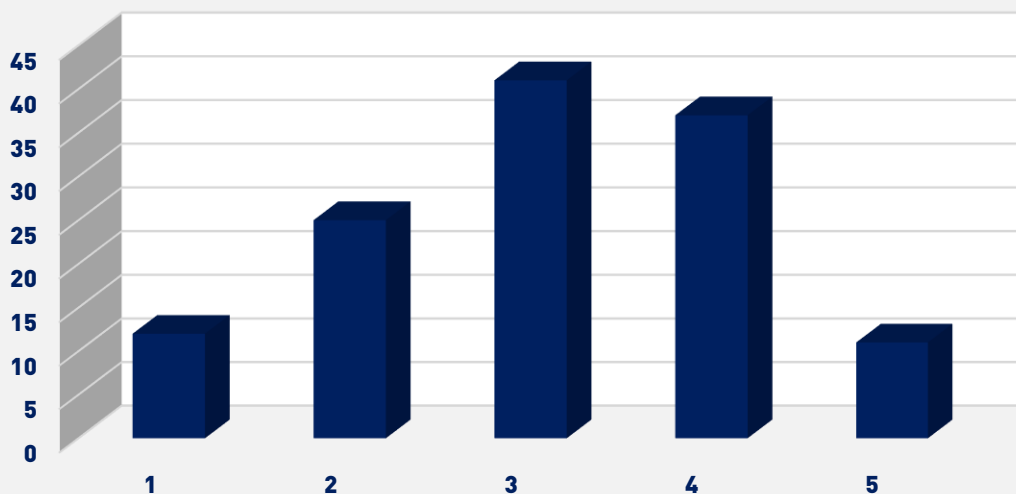
A continuación se pregunta acerca del **estado y calidad de prestación de los servicios públicos**, siendo la puntuación de 5 considerada como “la mejor puntuación”:

### Servicio de transporte público



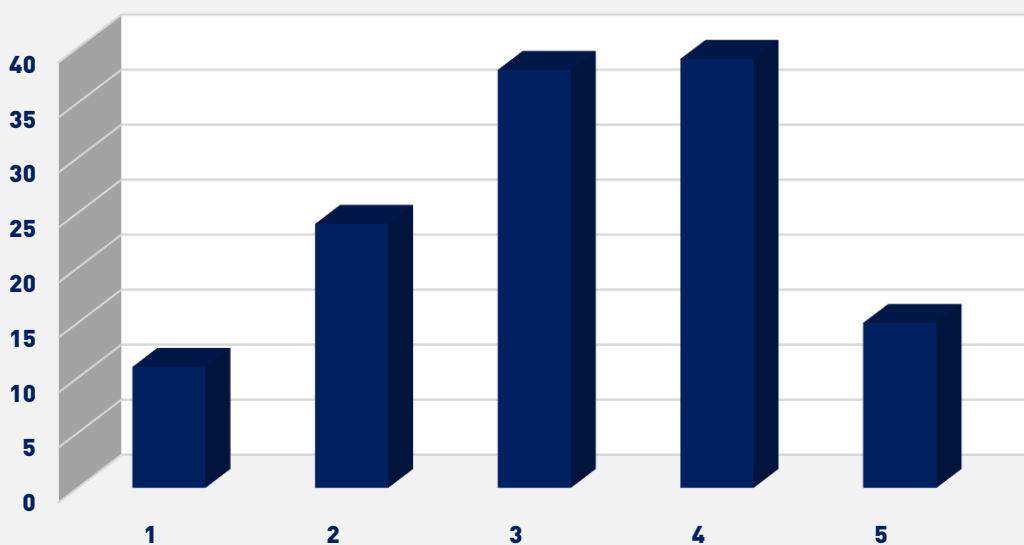
Puntuación	1	2	3	4	5
Votos	21	48	31	14	12

### Estado de las carreteras que conectan San Martín de la Vega



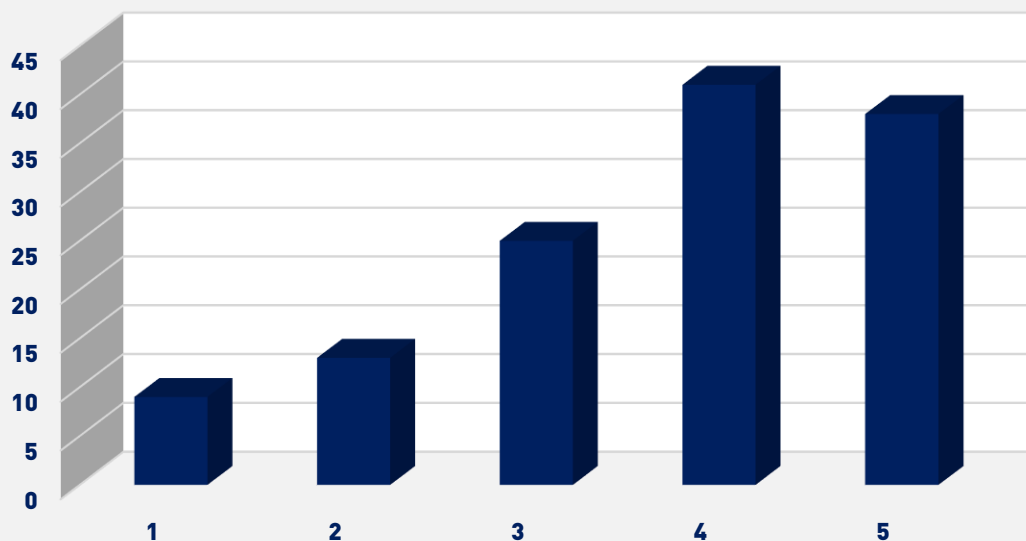
Puntuación	1	2	3	4	5
Votos	12	25	41	37	11

### Estado de las calles de San Martín de la Vega



Puntuación	1	2	3	4	5
Votos	11	24	28	39	24

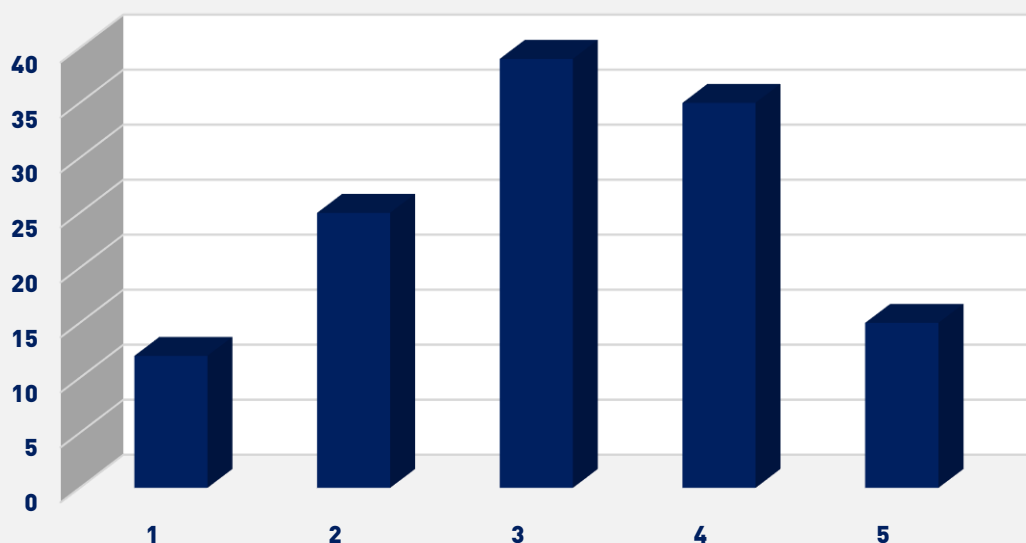
### Servicio de recogida de residuos



Puntuación	1	2	3	4	5
Votos	9	13	25	41	38

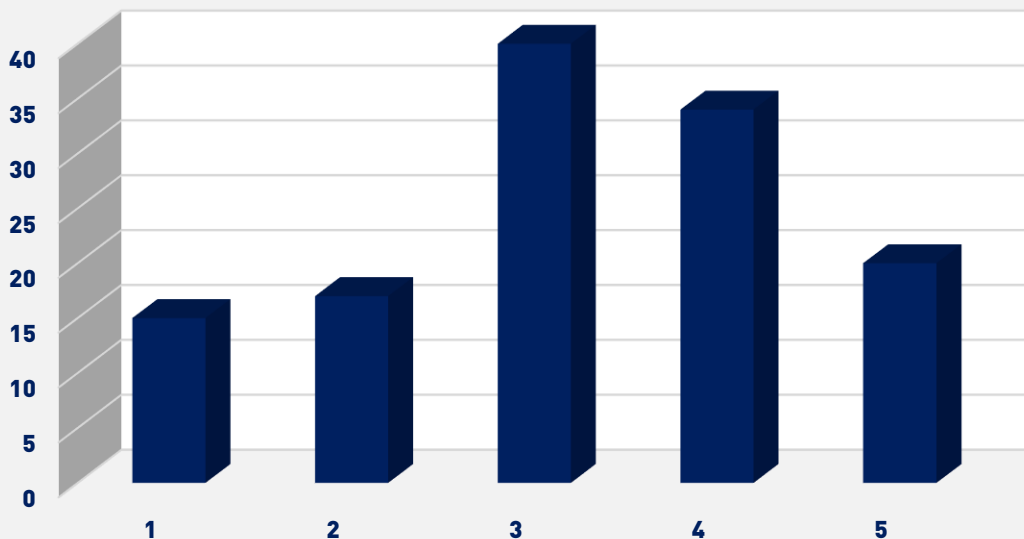
38

### Servicio de alumbrado público



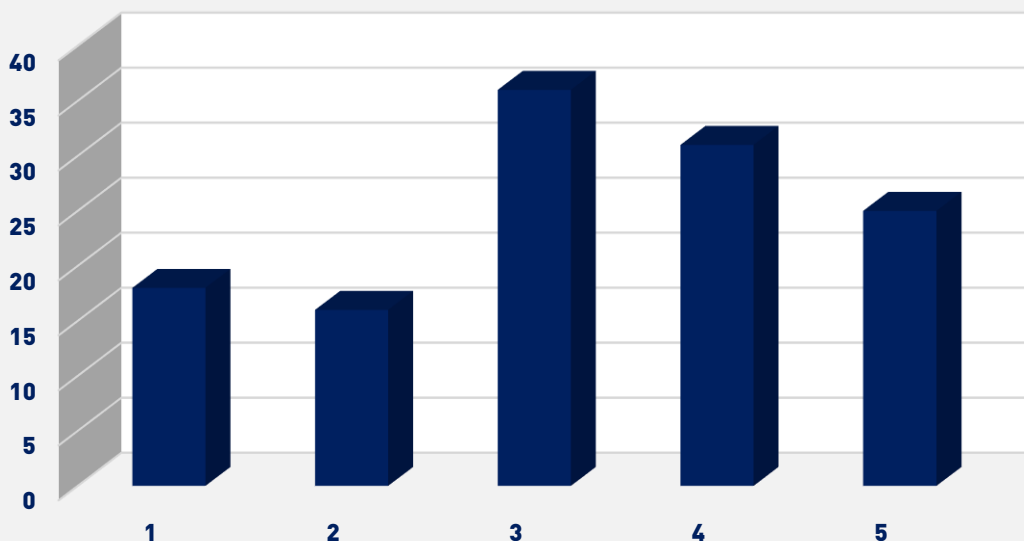
Puntuación	1	2	3	4	5
Votos	12	25	39	35	15

### Servicio de seguridad ciudadana



Puntuación	1	2	3	4	5
Votos	15	17	40	34	20

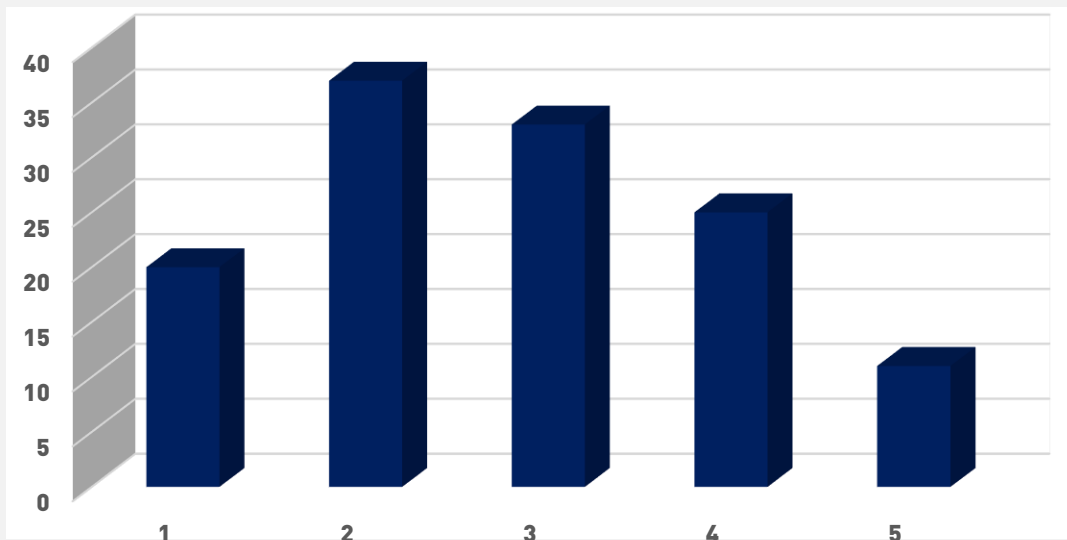
### Servicio de telefonía fija y móvil



Puntuación	1	2	3	4	5
Votos	18	16	36	31	25

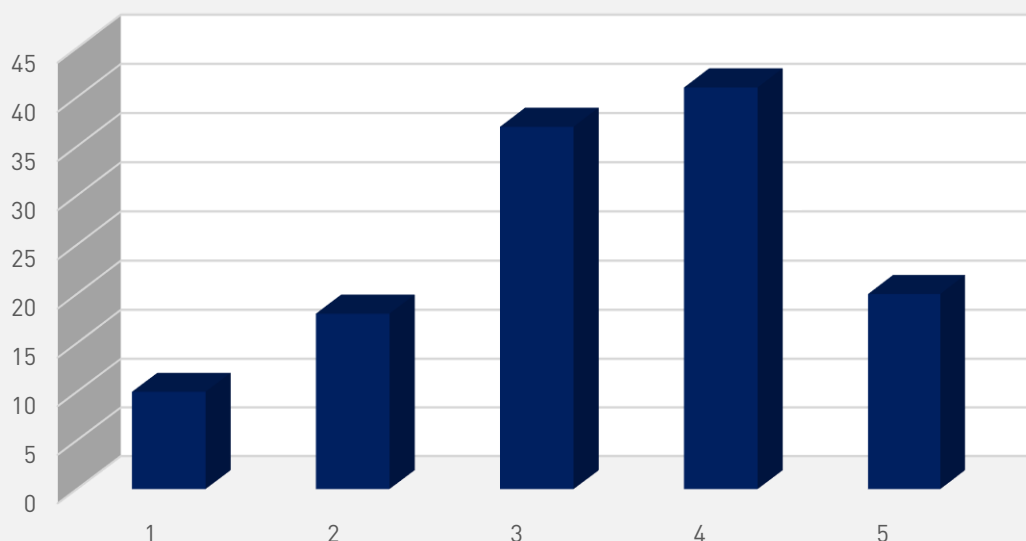


### Servicio de Centro de Salud



Puntuación	1	2	3	4	5
Votos	20	37	33	25	11

### Atención y servicios al ciudadano



Puntuación	1	2	3	4	5
Votos	10	18	37	41	20

Por último, se pregunta (respuesta no obligatoria) sobre **qué proyectos se consideran más interesantes**, relativos a regeneración urbana, eficiencia energética, SmartCity, economía circular, movilidad o gobernanza, que deben ser tenidos en cuenta como estrategia de municipio, siendo los resultados principales los siguientes:

Eje AUE	Aportaciones recibidas
EJE 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover nuevos desarrollos residenciales e industriales.</li> <li>• Creación de nuevos parques y zonas verdes, así como ampliación de los existentes.</li> <li>• Recuperación y adecuación de los márgenes del Río Jarama.</li> <li>• Crear refugios climáticos en parques y en patios de colegios.</li> <li>• Mejorar los "huertos de ocio".</li> </ul>
EJE 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Remodelar el entorno de la Iglesia y de la plaza del Ayuntamiento.</li> <li>• Cubrir las pistas deportivas de los colegios públicos para promover su uso y posibilitar su apertura fuera del horario lectivo.</li> <li>• Plan de remodelación y ampliación de aceras.</li> <li>• Mejora de la accesibilidad: adecuación de calles para personas con movilidad reducida.</li> <li>• Construcción de nuevos aparcamientos disuasorios.</li> <li>• Aparcamiento de caravanas y autocaravanas.</li> <li>• Creación de itinerarios peatonales hacia los colegios.</li> <li>• Estudiar la creación de zonas peatonales exclusivas.</li> <li>• Eliminación de barreras arquitectónicas en edificios públicos.</li> <li>• Rehabilitación del Centro Cívico Cultural para mejorar la eficiencia energética.</li> <li>• Reconvertir solares municipales en desuso en zonas verdes, equipamientos o residenciales.</li> <li>• Ampliar el Parque Tierno Galván y mejorar sus accesos y aparcamiento.</li> <li>• Plan de arbolado (reposición de árboles en calles).</li> <li>• Prolongación del Pasillo Verde en la calle Bruselas.</li> <li>• Rehabilitación integral del barrio del Quiñón y Parqueblanco.</li> </ul>
EJE 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mantener las bonificaciones fiscales a los vehículos híbridos, cero o con bajas emisiones.</li> <li>• Instalación de nuevos puntos de recarga de vehículos eléctricos.</li> <li>• Solicitar a la Consorcio Regional de Transportes a que la flota de autobuses sea eléctrica, híbrida o cero contaminantes.</li> <li>• Dotar de vehículos eléctricos la flota municipal.</li> </ul>
EJE 4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seguir implementando iluminación LED en el alumbrado público.</li> <li>• Ampliar la iluminación en los pasos de peatones.</li> <li>• Instalación de placas solares, tejados verdes, mejora de cubiertas, aislamientos y otras medidas de sostenibilidad y eficiencia energética en edificios públicos y fomento de este tipo de actuaciones en edificios privados.</li> <li>• Mejora del servicio de recogida de residuos urbanos: implantar el contenedor marrón y el compostaje.</li> <li>• Poner en marcha un Punto Limpio Móvil.</li> <li>• Ampliar la capacidad de recogida del Punto Limpio (residuos peligrosos y no peligrosos).</li> <li>• Adoptar medidas de ahorro en el consumo de agua.</li> </ul>
EJE 5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Instar a la Comunidad de Madrid a la recuperación de la línea ferroviaria.</li> <li>• Promoción del uso de la bicicleta: crear una Red Ciclista Verde.</li> <li>• Instar al Consorcio Regional de Transportes a dotar de iluminación a todas las paradas de autobús.</li> <li>• Instar al Consorcio Regional de Transportes al incremento de las expediciones de las líneas de autobús.</li> <li>• Instar el Consorcio Regional de Transportes a la creación de una línea de autobús que una San Martín de la Vega con Rivas-Vaciamadrid.</li> <li>• Habilitar nuevos aparcamientos para bicicletas.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Instar a la Comunidad de Madrid a que construya una vía ciclista que una San Martín de la Vega con Ciempozuelos y Morata de Tajuña.</li> <li>• Impulsar iniciativas como el carsharing, motosharing y carpooling.</li> <li>• Suavizar los pasos de peatones elevados.</li> </ul>
<b>EJE 6</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incrementar la atención a personas en situación de riesgo de exclusión social.</li> <li>• Solicitar a la Comunidad de Madrid la construcción de una residencia de tercera edad pública.</li> <li>• Mejora y rehabilitación de las “Antiguas Escuelas” (centro de mayores).</li> <li>• Fomentar el empleo y la formación de colectivos con especiales dificultades.</li> <li>• Fomentar la atención a la dependencia y personas con discapacidad.</li> <li>• Incrementar las acciones para una mejor integración de la población joven.</li> </ul>
<b>EJE 7</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Programa de apoyo al comercio local y emprendedores locales.</li> <li>• Potenciar a San Martín de la Vega como un referente turístico y natural.</li> <li>• Creación de espacios de “coworking”.</li> </ul>
<b>EJE 8</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fomentar la vivienda en alquiler asequible.</li> <li>• Fomentar la eficiencia energética en edificios residenciales, con la instalación de placas solares, ascensores, tejados verdes y otras medidas que mejoren su calidad edificatoria.</li> <li>• Fomentar la instalación de ascensores y la eliminación de barreras arquitectónicas en edificios privados.</li> </ul>
<b>EJE 9</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implantar sistemas inteligentes de vigilancia del tráfico.</li> <li>• Facilitar telemáticamente o a través de dispositivos móviles el pago de impuestos y tasas.</li> <li>• Seguir desarrollando cursos y formación para reducir la brecha digital en personas mayores o colectivos con dificultades.</li> </ul>
<b>EJE 10</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modernizar los sistemas digitales de atención al ciudadano.</li> <li>• Ampliar los servicios telemáticos del Ayuntamiento.</li> </ul>

## Mecanismos para la implementación

Una vez descrito el proceso participativo que ha acompañado la redacción de la estrategia, se procede a determinar los mecanismos previstos para garantizar la implicación de los actores locales en su implementación.

Para ello es preciso hacer referencia a los indicadores que se utilizarán para el control y reporte de la ejecución del Plan de Acción, siendo imprescindible **garantizar que la metodología de seguimiento y evaluación de los mismos se alinea con la metodología de reporte de la Agenda Urbana Española.**

La integración del modelo de gobernanza municipal en el seguimiento de los proyectos es esencial para asegurar la efectividad, transparencia y rendición de cuentas en la ejecución de las nuevas políticas urbanas. Es imprescindible, además, para lograr un desarrollo urbano continuo y equitativo, impulsando la institucionalización de:

- **Efectividad en la implementación:** el establecimiento de mecanismos de coordinación entre las partes interesadas (autoridades locales, sociedad civil, sector privado y ciudadanía) permite garantizar la correcta ejecución de los proyectos. Es fundamental para asegurar la adecuada ejecución de los proyectos. Esto conduce a una gobernanza efectiva, multinivel y transversal, donde se fomenta la colaboración y el trabajo conjunto en la implementación de iniciativas que impactan en la comunidad en su conjunto.
- **Transparencia y participación:** es crucial asegurar que todos los actores contribuyan de manera colaborativa y coordinada para alcanzar los objetivos establecidos. En este sentido, es fundamental garantizar el acceso a la información de los proyectos, promoviendo una gobernanza sólida y transparente.
- **Rendición de cuentas:** el seguimiento regular y la evaluación de los proyectos son herramientas clave, pues las autoridades locales y las personas responsables de los proyectos deben rendir cuentas de sus acciones y resultados ante la comunidad.
- **Adaptación y aprendizaje automático:** La gobernanza y el seguimiento son pilares fundamentales que permiten consolidar un proceso de aprendizaje continuo y de adaptación en la ejecución de los proyectos. Esto mejora la capacidad municipal de identificar y abordar los desafíos y oportunidades futuros, ajustando las estrategias y acciones según sea necesario.
- **Coordinación con otras agendas:** se garantiza, a través del seguimiento y gobernanza, que los esfuerzos locales contribuyan de manera efectiva al cumplimiento de los objetivos y compromisos de otras agendas más amplias, como la Agenda 2030 y sus ODS, la Agenda Urbana de la UE o la Agenda Urbana Española.

Habiéndose llevado a cabo un diagnóstico sobre las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades de su territorio. Este proceso, en sintonía con las prioridades políticas y técnicas, así como con las demandas y preferencias de la ciudadanía, ha sentado las bases del Plan de Acción Local, entendido este último como la hoja de ruta que guiará y coordinará las iniciativas y planes del Ayuntamiento durante los próximos años.

Dado lo anterior, y considerando el Plan de Acción como un documento dinámico y flexible, es fundamental asegurar un proceso de seguimiento y evaluación adecuado, capaz de:

1. Establecer un **modelo de gobernanza que asegure la coordinación e implicación de las instituciones y actores implicados** en la puesta en marcha de las actuaciones de la Estrategia de Desarrollo Integrado Local.
2. Facilitar la **creación de espacios de gobernanza que promuevan la coordinación de todos los proyectos**, respaldando así el seguimiento y la evaluación de los mismos. Esto se logra mediante el establecimiento de prioridades que permitan ajustar o adaptar las estrategias según sea necesario.
3. Establecer los **mecanismos de coordinación y evaluación que se integrarán en los procesos de trabajo**, con el fin de evaluar el impacto de los proyectos en todos los aspectos de la realidad municipal (urbano, ambiental, económico, social, etc.).

Ante este marco, y con la **finalidad de asegurar la integración de la participación de los diferentes actores locales** y de las partes interesadas en la gobernanza municipal, se establecen dos mecanismos.

Por un lado, la **creación de espacios de gobernanza política, técnica y social** que permitan dar seguimiento a la estrategia y garantizar la participación activa de diversos actores en el proceso de toma de decisiones. Estos espacios facilitarán la colaboración entre la representación política, personal técnico experto y la sociedad civil, asegurando una visión integral y diversa en la planificación y ejecución de políticas y proyectos municipales. De manera más detallada se establecerán los siguientes espacios de seguimiento:

- **Coordinación política:** recae sobre este espacio de seguimiento asumir el liderazgo político de la Estrategia de Desarrollo Integrado Local, garantizando los acuerdos políticos y comunicación con el resto de instituciones.
- **Coordinación técnica:** este espacio estará encargado de asegurar la coordinación de las diversas estrategias y acciones, facilitando un desarrollo integral de la estrategia, así como la realización de las modificaciones y ajustes necesarios.
- **Coordinación social:** este espacio garantizará un desarrollo participativo y abierto de la Estrategia de Desarrollo Integrado Local, permitiendo la integración de la participación de diversos agentes en distintos niveles.

Por otro lado, se establecerán **indicadores de evaluación y seguimiento**, utilizando como referencia aquellos propuestos por el Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana para el seguimiento de los Planes de Acción. Estos indicadores proporcionarán una herramienta objetiva para medir el progreso y el impacto de las acciones implementadas, permitiendo una toma de decisiones informada y una mejora continua en la gestión municipal.

En un nivel más detallado, se prevé:

1. Promover la participación activa de la ciudadanía y las partes interesadas en la implementación de la Estrategia de Desarrollo Integrado Local, involucrándolas como actores corresponsables del proceso a largo plazo. Esto se llevará a cabo mediante la **creación de espacios de diálogo y colaboración**, así como **la facilitación de herramientas que promuevan la contribución activa de todos los sectores** de la sociedad en el desarrollo sostenible de la ciudad.
2. Realizar un **seguimiento de los proyectos e indicadores** en el orden del día en cada sesión ordinaria.
3. Celebrar **reuniones anuales de cierre del año** con las conclusiones del cumplimiento de indicadores, valoración de las propuestas y sus posibles evoluciones.
4. Alinear las actuaciones con los objetivos estratégicos, los ODS y el POPE FEDER 2021/2027, estableciendo conjuntamente posibles metas intermedias o hitos a

- cumplir por cada proyecto o indicador considerado.
5. **Revisar el cumplimiento de las líneas de actuación** o proyectos previstos, así como los resultados obtenidos.
  6. Trabajar de manera **conjunta para la detección temprana de eventuales desviaciones**, desafíos u obstáculos en la planificación y ejecución de los proyectos.
  7. Proponer o **diseñar actuaciones complementarias** a los proyectos de la Estrategia de Desarrollo Integrado Local, alineando sus fines con los Objetivos Estratégicos y específicos de la AUE y con los ODS.
  8. Institucionalizar la **colaboración entre el personal municipal y la ciudadanía**, estableciendo mecanismos permanentes de participación y comunicación bidireccional. Esto garantizará una relación sólida y continua entre la administración local y la ciudadanía, promoviendo la transparencia, la rendición de cuentas y la cocreación de soluciones para los desafíos urbanos.

Mediante este seguimiento, se conseguirá **evaluar si se están ejecutando de manera correcta los proyectos**, y si realmente estos contribuyen **a mejorar la calidad de vida de la ciudadanía y del municipio** en su sentido más amplio.

A modo de síntesis, este modelo de gobernanza fomentará y fortalecerá el compromiso de la ciudadanía con la Estrategia de Desarrollo Local de San Martín de la Vega, posicionándola como un actor clave en la gestión e implementación de las acciones identificadas en la hoja de ruta local. Además, **garantizará que las decisiones tomadas en el marco de la Agenda Urbana sean transparentes, inclusivas y responsables** ante la ciudadanía.

La participación activa de la ciudadanía y las partes interesadas **asegura que las políticas y acciones desarrolladas cuenten con el respaldo y la legitimidad de los actores locales**, así como su sostenibilidad a largo plazo. Esto genera un sentido de responsabilidad compartida y compromiso con el desarrollo de la ciudad.



