

cities BEYOND GROWTH

HACIA UN MADRID POSCRECENTISTA

**Una hoja de ruta para la alimentación,
la movilidad y la vivienda**

Proyecto *Cities Beyond Growth* (Ciudades más allá del crecimiento)

FUHEM
educación +
ecosocial





cities BEYOND GROWTH

HACIA UN MADRID POSCRECENTISTA

**Una hoja de ruta para la alimentación,
la movilidad y la vivienda**

Proyecto *Cities Beyond Growth* (Ciudades más allá del crecimiento)



FUHEM Ecosocial es un espacio de reflexión crítica e interdisciplinar que analiza los retos de la sostenibilidad, la cohesión social y la democracia en la sociedad actual.

Maquetación: Cyan, Proyectos editoriales, S.A.

Edita: FUHEM Ecosocial
C/ O'Donnell, 18, 5 izda
28009 Madrid
Teléfono: (+34) 914310280
ecosocial@fuhem.es
<https://www.fuhem.es/ecosocial/>

Madrid, septiembre de 2026



Cofinanciado por
la Unión Europea

Esta publicación se ha realizado con el apoyo financiero de la Unión Europea. Las opiniones y puntos de vista expresados solo comprometen a su(s) autor(es) y no reflejan necesariamente los de la Unión Europea o los de la Agencia Ejecutiva Europea de Educación y Cultura (EACEA). Ni la Unión Europea ni la EACEA pueden ser considerados responsables de ellos.



Licencia Creative Commons 4.0 Reconocimiento–No Comercial–Sin Obra Derivada (by-nc-nd)

Índice

Introducción	5
1. Alimentación: hacia un sistema alimentario agroecológico	7
Claves de diagnóstico	7
Propuestas	7
1. Repensar la planificación territorial agroalimentaria	8
2. Utilizar la compra pública como palanca de cambio	8
3. Regular los entornos alimentarios urbanos	8
4. Fomentar una transición dietética hacia patrones más sostenibles	9
5. Fomentar la agricultura urbana y periurbana	9
6. Fortalecer la gobernanza alimentaria participativa	9
7. Apoyar la diversificación de los canales de comercialización	10
8. Redefinir la soberanía alimentaria urbana desde una perspectiva poscrecientista	10
9. Fomentar la capacidad de acción ciudadana como poder transformador cotidiano	10
2. Movilidad: hacia una movilidad alternativa desde el poscrecimiento	11
Claves de diagnóstico	11
Propuestas	11
1. El transporte público, columna vertebral	12
2. Gestión del aparcamiento y restricciones al vehículo privado	12
3. Entornos escolares y zonas de protección peatonal	13
4. Movilidad laboral y planes de empresa	13
5. Modos activos: a pie y bicicleta	13
6. Urbanismo, suelo y modelo de ciudad	14
7. Cambio cultural y comunicación	14
8. Gobernanza y marco institucional	14
3. Vivienda: hacia una vivienda para todas las personas	15
Claves de diagnóstico	15
Propuestas	15
1. Reconocer y garantizar el derecho a la vivienda	16
2. Desmercantilización de la vivienda: construir el sector público y social	16
3. Captación de vivienda existente y construcción de un parque público	16

4. Impulsar modelos alternativos de tenencia: suelo común y vivienda colectiva	17
5. Regulación fuerte del alquiler.	18
6. Intermediación pública y bolsas de alquiler asequible	18
7. Reorientar el uso de la vivienda frente al turismo y la especulación.	18
8. Fiscalidad contra la especulación	19
9. Protección frente al sobreendeudamiento y apoyo a hogares vulnerables	19
10. La dimensión ecológica: rehabilitación sin desplazamiento	19
11. Gobernanza	20
12. Reequilibrio territorial	20

Introducción

Esta hoja de ruta pretende ser a la vez un material de trabajo y un documento divulgativo que forma parte del proyecto *Cities Beyond Growth* («Ciudades más allá del crecimiento»), financiado por el programa Erasmus+, cuyo objetivo es proporcionar espacios de aprendizaje para que, ante la crisis ecosocial y la emergencia climática en particular, la ciudadanía aumente su agencia transformadora y acelere la transición urbana en clave de poscrecimiento. Surge después de un curso en línea que tuvo lugar el último trimestre de 2025 (los vídeos del curso están disponibles en línea) y de tres talleres locales que, dentro de este marco, pusieron el foco sobre la alimentación, la movilidad y la vivienda, y que tuvieron lugar en Madrid el primer trimestre de 2026 con personas expertas tanto de la academia como de organizaciones sociales que trabajan en cada una de estos ámbitos.

Cada uno de los tres talleres —celebrados entre febrero y marzo de 2026— partió de un documento de diagnóstico y de recopilación de experiencias y recursos, elaborado específicamente para el proyecto sobre la situación de la alimentación, la movilidad y la vivienda en España y, en particular, en Madrid, desde una perspectiva de poscrecimiento urbano. En ellos participaron personas expertas de la academia, representantes de organizaciones sociales y sindicales, técnicos municipales y responsables públicos, que debatieron el diagnóstico y contribuyeron a perfilar propuestas de política pública y de acción colectiva. Este documento recoge el resultado de ese proceso: una hoja de ruta hacia un horizonte posrecentista para Madrid, organizada en tres ejes que comparten un mismo hilo conductor.

Aunque cada ámbito —alimentación, movilidad y vivienda— tiene su propia lógica y sus propios actores, los tres comparten un mismo horizonte normativo. Frente a la idea de que los problemas urbanos se resuelven produciendo, construyendo o desplazándose más, el poscrecimiento propone priorizar la **su-ficiencia** frente a la eficiencia, la **regeneración** frente a la extracción, la **distribución** frente a la acumulación, la **gestión pública y comunitaria** frente a la propiedad excluyente, y centralidad de los **cuidados** frente a la mercantilización de la vida. Aplicados a la ciudad, estos principios se traducen en una misma intuición: la mejor política urbana no es siempre la que añade —más vivienda, más carreteras, más producción—, sino la que redistribuye y regenera lo que ya existe, y la que devuelve a la ciudadanía la capacidad de decidir colectivamente sobre cómo se alimenta, cómo se mueve y dónde vive.

El documento se organiza en tres apartados, uno por cada eje temático. Cada uno arranca con una introducción específica que resume las claves del diagnóstico en cada caso y continúa con un conjunto de propuestas ordenadas por ámbitos de actuación, desde las palancas normativas y fiscales hasta las medidas de gobernanza y cambio cultural. Son propuestas pensadas para el caso de Madrid, aunque muchas son extrapolables a otras ciudades españolas con retos similares.

El proceso de transición desde una perspectiva poscrecientista puede entenderse en términos de, por un lado, la consolidación de sistemas sostenibles —agroecología, rehabilitación, uso de energías renovables, movilidad compartida— debe ir de la mano de la eliminación gradual de los sistemas insostenibles —subvenciones a los combustibles fósiles, infraestructuras obsoletas. El punto de cruce de ambas trayectorias es una zona de tensión dinámica, donde lo viejo no ha muerto y lo nuevo no ha terminado de consolidarse: una fase de conflicto e incertidumbre, pero también de oportunidad, en la que las ciudades —como centros de consumo y de poder político— tienen la responsabilidad de liderar un proceso de transformación hacia horizontes basados en la justicia social, el bienestar colectivo y la sostenibilidad ecológica, más allá del perpetuo crecimiento que hoy alimenta modelos de producción y consumo que refuerzan el deterioro ecológico y social.

1 Alimentación: hacia un sistema alimentario agroecológico



Claves de diagnóstico

Madrid es, en muchos sentidos, un “agujero negro” del sistema alimentario: los alimentos que necesitan sus más de siete millones de habitantes llegan de todos los rincones del país y del planeta, con una huella ecológica que sitúa a la región como la más deficitaria de España en términos ecológicos, además de ser un nodo estratégico para el transporte y la industria alimentaria. A esta insostenibilidad estructural se suman problemas de acceso y de salud pública —en torno al 14% de la población sufre inseguridad alimentaria y más del 13% de las personas adultas presenta obesidad—, el estancamiento del sector agroecológico regional por falta de políticas favorables, y una desigualdad creciente entre las grandes corporaciones y las pequeñas producciones.

Desde la firma del Pacto de Milán en 2015, el Ayuntamiento de Madrid ha ido construyendo un marco de gobernanza y planificación alimentaria: la Mesa de Seguimiento del Pacto de Milán (2016), la primera Estrategia de Alimentación Saludable y Sostenible 2018-2020 y su actualización vigente, la EASSM 2022-25, estructurada en 8 ejes estratégicos, 22 líneas de acción y planes bianuales, con metas como alcanzar 500 hectáreas de agricultura ecológica o valorizar la práctica totalidad de los restos orgánicos para 2030. Se trata de un marco relevante, pero insuficiente: iniciativas surgidas desde la sociedad civil, como el Consejo Alimentario de Madrid Región (CALMAR), señalan la necesidad de un contrapoder democrático que incida políticamente allí donde los cauces participativos oficiales no bastan para lograr cambios estructurales. Las propuestas que siguen parten de ese diagnóstico compartido en el taller: la transición hacia un sistema alimentario poscrecientista exige ir más allá de la gestión incremental de la estrategia municipal actual.

Propuestas¹

Avanzar hacia unos sistemas alimentarios urbanos en clave de poscrecimiento exige que las ciudades como Madrid no se limiten a hacer más eficiente el sistema alimentario existente, sino que redistribuyan el poder sobre la alimentación: la soberanía como derecho a decidir y la agencia como capacidad real de

¹ Parte del diagnóstico específico de Madrid, así como la elaboración de las propuestas sobre alimentación son el resultado en gran medida del taller «Alimentación y poscrecimiento urbano», realizado el 27 de febrero de 2026 en el Espacio Abierto FUHEM en el marco del proyecto «Ciudades más allá del crecimiento», financiado por el programa Erasmus+ de la Unión Europea. En este taller participaron: Daniel López García (CSIC); Daniel Parra (Unión de Huertas Agroecológicas de Madrid-CALMAR); Ramón del Buey (UAM); Abel Esteban (Ecocomedores-Garúa); Gadea Claver (Supermercado cooperativo La OSA, UAM); Ivanka Puigdueta (UPM-CEIGRAM); Jordi Menendez (Justicia Alimentaria-Madrid); Lola Hermida (CALMAR, Vida Sostenible); Laura Martos (Enraza Derechos); Miguel Ángel de Prada (Centro Social El Santa); Carlos Pereda (Invisibles de Tetúan); Clarisa Fernández Guzmán (Caritas Madrid); Alberto Fraguas (Más allá del crecimiento); Juan Carlos Cebolla (FAO – Derecho Alimentación); José Ricardo Majadas (Surco a surco); Eduardo Montero (CECU); Fuen Martín (Ruralízate); María del Carmen Martín Ridaura (Madrid Salud-Políticas Alimentarias); Pilar Galindo (La Garbancita Ecológica); Alodia Perez (Proyecto SSA – Getafe); Irene Sánchez Sánchez (Estudiante en Madrid Salud-Políticas Alimentarias); Julia Colla (Proyecto Speak4Nature); además de los propios dinamizadores del taller, Monica Di Donato y Pedro Lomas del Área Ecosocial de FUHEM.

actuar colectivamente. El camino iniciado con el Pacto de Milán y la Red de Ciudades por la Agroecología es prometedor, pero debe profundizarse y escalarse con un marco legislativo, político y financiero multinivel que respalde la acción local, asegurando que la transición agroecológica y la salvaguarda de la biodiversidad cultivada se conviertan en un pilar del sistema agroalimentario. El futuro de nuestra alimentación —y, con ella, de nuestras sociedades— se dirime en gran medida en la capacidad de las ciudades para liderar esta transición hacia un metabolismo urbano justo y en armonía con los límites del planeta.

1. Repensar la planificación territorial agroalimentaria

Es necesario desarrollar marcos regulatorios que protejan los suelos agrarios y fomenten una relación más simbiótica entre la ciudad y el campo, incluyendo las siguientes acciones:

- Proteger el suelo agrario periurbano mediante figuras como los parques agrarios (ejemplo: Parque Agrario del Baix Llobregat) o los bancos de tierras municipales (ej.: Soto del Grillo, en Rivas-Vaciamadrid; Huertas km 0, en Zaragoza), que facilitan el relevo generacional y ponen en producción suelo público con criterios ecológicos.
- Priorizar la biodiversidad cultivada en los proyectos agrarios locales.
- Situar la alimentación como espacio propio en la agenda política, con participación de múltiples niveles de la administración.

2. Utilizar la compra pública como palanca de cambio

La compra pública es una de las herramientas más poderosas para crear mercados estables para la producción agroecológica local. La incorporación de criterios mínimos obligatorios de alimentos ecológicos y de circuito corto en los pliegos de contratación pública es una medida de alto impacto que debe implementarse de forma más amplia en Madrid.

- Introducir cláusulas sociales y ambientales en la restauración colectiva (comedores escolares, hospitales, residencias), como ya hacen Valencia, Pamplona o Zaragoza.
- Aprender de experiencias como Ekolapiko (Guipúzcoa) o Ecocomedores (Canarias), que vinculan producción local y comunidades escolares.
- Extender a la práctica totalidad de los nuevos contratos de comedores los criterios de alimentación saludable y sostenible, meta ya presente en la EASSM 22-25 pero pendiente de generalización real.

3. Regular los entornos alimentarios urbanos

Más del 90% de la población de Madrid reside en “pantanos alimentarios”: entornos donde la oferta de comida rápida, bollería industrial y bebidas azucaradas es desproporcionadamente alta frente a las opciones saludables, con una incidencia especialmente grave en los barrios de renta baja y en las zonas de alta presión turística. Combatir esta situación exige limitar la publicidad y la proliferación de establecimientos de comida insana, y garantizar el acceso equitativo a una alimentación de calidad.

- Limitar la densidad de establecimientos de comida rápida en el entorno de centros escolares y sanitarios.
- Reforzar el comercio de proximidad y los mercados municipales frente al desplazamiento causado por la restauración rápida y turística.
- Recuperar espacios como mercados campesinos y cocinas comunitarias, que actúen como escuelas de soberanía alimentaria y de reconexión con el territorio.

4. Fomentar una transición dietética hacia patrones más sostenibles

El fomento de un cambio en las dietas no puede delegarse exclusivamente en la responsabilidad individual del consumidor. Se trata de abandonar las dietas hipercárnicas y ricas en ultraprocesados —responsables de buena parte de la huella ecológica y de problemas de salud pública como la obesidad o las enfermedades cardiovasculares— para transitar hacia patrones más ricos en legumbres, frutas, verduras y cereales integrales, recuperando en España la esencia de la Dieta Mediterránea. Los escenarios de transición agroecológica del laboratorio de ideas Alimentta muestran que este cambio es la principal vía para liberar suelo agrícola hoy dedicado a una cabaña ganadera intensiva y dependiente de importaciones, permitiendo diversificar cultivos y revitalizar el mundo rural.

- Integrar criterios de sostenibilidad en la compra pública (comedores escolares, hospitales, etc.).
- Regular la publicidad de alimentos insanos dirigida a la infancia.
- Apoyar los circuitos cortos de comercialización de alimentos y las cooperativas de consumo como palancas para democratizar el acceso a una alimentación de calidad.

5. Fomentar la agricultura urbana y periurbana

La agricultura que se desarrolla dentro y en los bordes de la ciudad cumple funciones que van mucho más allá de la producción de alimentos: contribuye al cierre de ciclos de nutrientes mediante el compostaje, mejora la infiltración de agua de lluvia, mitiga la isla de calor urbana y sirve de corredor de biodiversidad. Socialmente, es una potente herramienta de cohesión, especialmente en barrios vulnerables, y actúa como escuela de soberanía alimentaria donde se recuperan saberes tradicionales.

- Reconocer la agricultura urbana y periurbana como uso legítimo del suelo en el planeamiento urbanístico, protegiéndola de la presión especulativa.
- Ampliar la red de huertos comunitarios y escolares, y facilitar el acceso a semillas y formación para nuevos proyectos.
- Apoyar la agricultura periurbana profesional como generadora de empleo digno y de alimentos frescos de canal corto.

6. Fortalecer la gobernanza alimentaria participativa

Fortalecer los espacios de gobernanza participativa, como los consejos alimentarios, es imprescindible para que las políticas se construyan de forma colectiva y democrática, asegurando la rendición de cuentas y la transparencia. El Pacto de Milán, firmado por unas 300 ciudades de todo el mundo, sitúa la

participación en el centro de su propuesta, y experiencias como el Consell Alimentari Municipal de Valencia o el consejo alimentario de Gante muestran cómo institucionalizarla.

- Reforzar la Mesa de Seguimiento del Pacto de Milán como espacio de coordinación interdepartamental y con la sociedad civil.
- Dotar de mayor capacidad de incidencia a espacios nacidos desde la propia sociedad civil, como CALMAR.
- Fortalecer las alianzas entre el Ayuntamiento y la Red de Ciudades por la Agroecología.

7. Apoyar la diversificación de los canales de comercialización

La diversificación de canales de comercialización y el desarrollo de experiencias de economía social y solidaria son claves para construir sistemas alimentarios más justos y resilientes.

- Impulsar la venta directa y los mercados de productores/as, siguiendo experiencias como el Ecomercado de Granada, AUPA en Madrid o las cooperativas Landare (Pamplona) y Bioalai (Vitoria).
- Apoyar los supermercados cooperativos y los grupos de consumo como fórmulas para democratizar el acceso a alimentos de calidad.
- Integrar estos canales en las estrategias alimentarias locales, más allá de proyectos piloto aislados.

8. Redefinir la soberanía alimentaria urbana desde una perspectiva poscrecientista

En lugar de concebir la soberanía alimentaria únicamente en términos de autosuficiencia productiva, se debe enfatizar la capacidad de la comunidad para decidir colectivamente sobre su sistema alimentario: control democrático sobre la tierra, el agua, las semillas y los canales de distribución, priorizando circuitos cortos, agroecología y comercio justo frente a la eficiencia logística que domina las decisiones del mercado global.

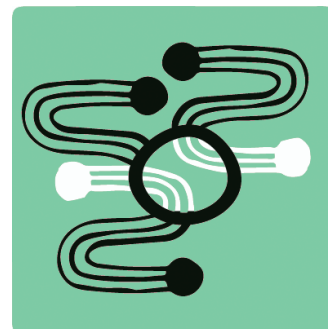
- Explorar experiencias como la Seguridad Social Alimentaria de Getafe —primer proyecto piloto de su tipo en España—, que garantiza una asignación mensual para adquirir productos agroecológicos a personas seleccionadas por sorteo.
- Vincular estos proyectos a la red de proveedores locales y a la gobernanza compartida con asociaciones vecinales.

9. Fomentar la capacidad de acción ciudadana como poder transformador cotidiano

No se trata solo de la libertad de elección del consumidor, sino de la capacidad colectiva de cocrear alternativas: huertos comunitarios, cooperativas alimentarias, sistemas de intercambio de semillas, compostaje vecinal, laboratorios urbanos o presupuestos participativos para la alimentación. Estas iniciativas deben apoyarse con infraestructura social y política, no solo con información.

2

Movilidad: hacia una movilidad alternativa desde el poscrecimiento



Claves de diagnóstico

Madrid es un caso paradigmático de hipermovilidad: con una densidad de 5.400 habitantes por km² —frente a una media de 95 en el conjunto de España—, la ciudad registra una media de 10,9 millones de desplazamientos diarios, en un espacio urbano dominado por el tráfico motorizado. El vehículo privado sigue siendo protagonista pese a que la mayoría de los desplazamientos en la Comunidad de Madrid (58,3%) se realizan a pie y en transporte público, medio que en 2024 batió su récord histórico con 1.722 millones de viajeros. El coste de este modelo es considerable: un vehículo privado cuesta de media 3.850 euros al año a cada hogar, los madrileños y madrileñas pierden 98 horas anuales en atascos, y cuatro de cada diez personas tardan más de media hora en llegar a su puesto de trabajo, el peor dato de España. A ello se suman los costes ambientales y de salud pública derivados de la contaminación y la siniestralidad.

En ausencia de una planificación territorial de largo alcance —sin plan estratégico regional, sin plan de transporte integrado—, las decisiones urbanísticas quedan en manos de la presión del sector inmobiliario. Frente a la preeminencia del vehículo motorizado privado, el transporte público, la bicicleta y el desplazamiento a pie son 25 veces más eficientes energéticamente, 20 veces más seguros, 10 veces más eficientes espacialmente y con externalidades negativas mucho menores. La transición hacia estos modelos implica restar protagonismo y espacio urbano al vehículo a motor, en dirección opuesta al objetivo actual del Ayuntamiento y el gobierno regional de convertir Madrid en una megalópolis de diez millones de habitantes, que solo agravaría los problemas descritos.

Propuestas²

La transformación de la movilidad madrileña no admite una solución única y definitiva, sino políticas que se apliquen, evalúen y ajusten de forma continua, abordando con valentía las causas estructurales del actual modelo: el territorio monocéntrico, el desarrollo inmobiliario que empuja a la población hacia la periferia, el urbanismo que segrega usos y el peso político del sector de la construcción y el automóvil.

² Parte del diagnóstico específico de Madrid, así como la elaboración de las propuestas sobre alimentación son el resultado en gran medida del taller «Movilidad en el horizonte del poscrecimiento», realizado el 20 de febrero de 2026 en el Espacio Abierto FUHEM en el marco del proyecto «Ciudades más allá del crecimiento», financiado por el programa Erasmus+ de la Unión Europea. En este taller participaron: Antonio Lucio (experto en movilidad, Asamblea de Madrid), José Luis Nieto (concejal de movilidad del Ayuntamiento de Madrid, distrito de Vicálvaro), Pilar Vega (Universidad de Salamanca), Juan Bárcena (Ecologistas en Acción y CSIC), Carmen Duce (Clean Cities), Alberto Vilallonga (Fundación 1º de Mayo, CCOO/IS-TAS), Daniela Sánchez Zamora (Colectivo A Pie), Carlos Enjuto (concejal de movilidad del Ayuntamiento de Getafe, miembro de Bicicrítica) y César Díaz (CECU), además de los propios dinamizadores del taller, Santiago Álvarez Cantalapiedra y Nuria del Viso, del Área Ecosocial de FUHEM.

Las propuestas que siguen combinan por ello medidas estructurales con otras más parciales y de bajo coste, que generan experiencia, cambian hábitos y construyen demanda social de más cambios; y se guían por un criterio de justicia social, pensando primero en quienes más necesitan moverse y menos recursos tienen para hacerlo —jóvenes, mujeres, personas mayores, trabajadores precarios, migrantes—, como garantía de que las restricciones al vehículo privado no tengan efectos regresivos. Son muchas las experiencias que muestran que el apoyo ciudadano real a este tipo de medidas suele ser mayor de lo que los responsables políticos imaginan, sobre todo cuando el proceso combina comunicación honesta, inversión simultánea en alternativas y voluntad de mostrar los resultados con datos.

1. El transporte público, columna vertebral

Sin una mejora drástica del transporte público, ninguna otra medida será suficientemente efectiva. El transporte público constituye la columna vertebral, y debe tratarse como un derecho social, no como servicio comercial.

- Creación urgente de carriles bus reservados en todos los accesos principales a Madrid (A-1 a A-6) sin necesidad de ampliar plataforma: solo con señalización, cámaras y hacer cumplir la norma.
- Desarrollo del transporte orbital y transversal en la corona metropolitana mediante fórmulas de BRT (*Bus Rapid Transit*) con carriles segregados. Este fue uno de los consensos de 2007 entre PP, PSOE e IU que nunca se implementó.
- Mejora del ferrocarril de Cercanías: frecuencias, fiabilidad e integración tarifaria. Además, es el único medio de transporte público en la región que permite transportar la bicicleta o el patinete plegable para la última milla.
- Transbordo gratuito, medida básica ya implementada en otras ciudades desde hace décadas, que reduciría el coste efectivo del transporte público para quienes no se mueven a diario y que actualmente pagan cada viaje por separado.
- La financiación del transporte público debe ser una línea explícita en cualquier ley de movilidad. La Ley de Movilidad Sostenible aprobada en diciembre de 2025 no incluye la financiación como elemento central.

2. Gestión del aparcamiento y restricciones al vehículo privado

El aparcamiento es una de las palancas más eficaces y subestimadas de la política de movilidad.

- Reducción progresiva de las plazas de aparcamiento en superficie hasta llegar a cero en determinadas zonas. La norma urbanística debe ser de máximos, no de mínimos, y en nuevos edificios el parking debería suprimirse.
- Tarifación diferenciada para vehículos grandes (SUV), como se aplica en París y Lyon.
- Prohibición de aparcamiento privado dentro de parcelas de centros de trabajo y polígonos industriales. El aparcamiento gratuito en el trabajo es un incentivo estructural al uso del coche que debería eliminarse progresivamente.
- Peajes urbanos (*congestion charge*), tal como se aplica actualmente en Londres y Estocolmo. El proceso debe ser honesto, transparente y los ingresos vinculados explícitamente a mejoras del transporte público.

3. Entornos escolares y zonas de protección peatonal

Los entornos escolares constituyen el ámbito de intervención con mayor apoyo ciudadano y menor resistencia política. Madrid ya cuenta con un precedente relevante: el proyecto *Madrid a Pie, Camino Seguro al Cole* (2008-2011), inspirado en la experiencia italiana de Francesco Tonucci, que trabajó la autonomía infantil y la seguridad del camino escolar con la participación de la comunidad educativa. Recuperar y escalar ese enfoque es una vía de bajo coste y alto impacto.

- Aplicar medidas de urbanismo táctico —instalación de macetas, pilonas, pavimento diferenciado, eliminación de plazas de aparcamiento en la inmediata proximidad— que no requieren grandes inversiones ni modificaciones legales complejas.
- Impulsar una ordenanza municipal que prohíba la circulación y el estacionamiento de vehículos en un radio de 250 metros alrededor de colegios en horario de entrada y salida, con excepciones para personas con discapacidad.

4. Movilidad laboral y planes de empresa

La movilidad al trabajo, como tipo de desplazamiento que más kilómetros y vehículos privados genera, debería ser uno de los ejes de acción prioritarios. La reciente Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible obliga a las empresas con más de 200 trabajadores a elaborar planes de movilidad en un plazo de dos años, y el Estatuto de los Trabajadores incluye ahora la movilidad sostenible como materia de negociación colectiva.

- Colaborar con los responsables de recursos humanos de los principales empleadores y clústeres empresariales, no solo para elaborar planes en papel sino para experimentar cambios reales: horarios escalonados, teletrabajo parcial, lanzaderas de empresa, fomento del coche compartido y del bono transporte.
- Introducir carriles de acceso reservados para transporte público y vehículos compartidos hacia los principales clústeres de empleo, combinados con urbanismo táctico ligero (conos, marcas viales) que no requiere obras costosas.

5. Modos activos: a pie y bicicleta

La «pirámide invertida de la movilidad», con el peatón en la cima, debe guiar todas las políticas.

- Aceras de mínimo 1,80 metros, sin obstrucciones y con cruces seguros para personas con movilidad reducida. Actualmente se incumple de forma generalizada la Ley de Accesibilidad de 2013.
- Desarrollo del Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid, paralizado pese a ser fruto del consenso de todos los grupos políticos. BiciMad es positivo, pero insuficiente.
- Control estricto del límite de 30 km/h con radares y elementos físicos de calmado de tráfico (pasos elevados, lomos de asno, cambios de trazado).
- Aparcamiento de bicicletas en la vía pública como línea de acción prioritaria y relativamente barata. La ausencia de aparcabicis en destino es uno de los principales frenos al uso cotidiano de la bicicleta.
- Revisión urgente de la normativa sobre vehículos de movilidad personal para equiparlos a las bicicletas, y no a los ciclomotores.

6. Urbanismo, suelo y modelo de ciudad

Muchos problemas de movilidad no tienen solución desde la propia movilidad: son consecuencia del modelo urbanístico.

- Moratoria o límite estricto al crecimiento urbanístico de Madrid y su área metropolitana. El crecimiento continuo hace imposible planificar el transporte.
- Obligación de mezcla de usos en nuevos desarrollos (residencial, comercial, sanitario, educativo) para evitar barrios dormitorio.
- Ley que obligue a que los polígonos industriales, los grandes centros comerciales y las universidades privadas tengan transporte público adecuado como condición previa a su construcción.
- Vinculación explícita entre política de vivienda asequible y política de movilidad: la expulsión de residentes al extrarradio por el precio de la vivienda es uno de los principales generadores de demanda de movilidad.

7. Cambio cultural y comunicación

El cambio cultural es una condición necesaria, aunque no suficiente. La experiencia histórica muestra una circularidad entre leyes y normas culturales: las leyes pueden acelerar cambios culturales (como la ley antitabaco), pero no funcionan en el vacío social.

- Prohibición de publicidad de vehículos de combustibles fósiles en espacios públicos gestionados por el Ayuntamiento de Madrid.
- Campañas institucionales de alto impacto —comparables en intensidad a las campañas históricas de la DGT sobre accidentes— que comuniquen con claridad los costes reales del coche y las ventajas de la movilidad sostenible.
- Introducción de la educación ecosocial y de la movilidad sostenible en el currículum escolar y universitario.
- Formación específica en movilidad sostenible para la policía municipal.
- Términos como «ciudad de los 15 minutos» han sido eficazmente colonizados por narrativas de extrema derecha; conviene buscar formas de comunicar los mismos conceptos con vocabulario menos susceptible de guerra cultural.

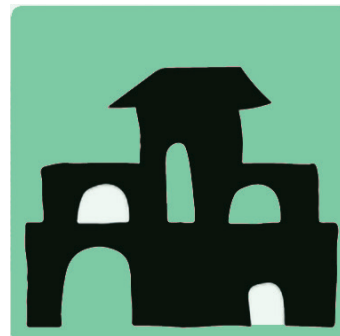
8. Gobernanza y marco institucional

La complejidad de la movilidad urbana requiere marcos estables de gobernanza multiactor.

- Recuperar espacios como la Mesa de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid del periodo 2006-2011, un modelo valioso de espacio deliberativo técnico-político que permitió elaborar propuestas con amplio consenso y hacer visible información que de otro modo permanecía oculta.
- Aplicar el enfoque de «acupuntura urbana»: en lugar de grandes planes integrales que generan oposición frontal, identificar puntos de intervención con alto impacto y bajo conflicto —los entornos escolares son el ejemplo más claro— que generan aprendizaje, confianza y demanda de más cambios.
- Reforzar la evaluación y la comunicación de resultados. El ejemplo de Madrid Central es ilustrativo: cuando se aplicaron las restricciones, incluso antes de que existieran multas, la contaminación cayó de forma medible; cuando el actual alcalde eliminó las multas, el indicador se disparó. Estos datos existen, pero no se comunican sistemáticamente.

3

Vivienda: hacia una vivienda para todas las personas



Claves de diagnóstico

En la última década, los precios de la vivienda en España han subido un 65%, frente a apenas un 25% de los salarios; solo en 2024, el precio medio se incrementó un 8,4%, el doble que el año anterior. Como consecuencia, casi 4 de cada 10 hogares inquilinos destinan ya más del 40% de sus ingresos a la vivienda (hasta el 70% de los ingresos entre el 20% de inquilinos con menor renta), y España es el país de la Unión Europea con mayor porcentaje de inquilinos en riesgo de pobreza o exclusión social (45% entre 2015 y 2023). En Madrid, este proceso se agrava por un vacío de planificación: es la única comunidad autónoma sin un instrumento de ordenación territorial vigente desde hace más de dos décadas, lo que deja las decisiones urbanísticas en manos de la presión del sector inmobiliario.

A diferencia de otras comunidades autónomas, Madrid carece de una ley propia de vivienda que desarrolle el derecho constitucional a una vivienda digna, y su gobierno regional ha rechazado aplicar las herramientas previstas en la Ley Estatal por el Derecho a la Vivienda de 2023, como la declaración de zonas tensionadas o el control de precios del alquiler. Su principal política de vivienda asequible, el Plan Vive, prometía en 2019 hasta 25.000 viviendas en alquiler a precio moderado; siete años después solo se han entregado en torno a 5.300, con una tasa de acceso de apenas el 2% frente a más de 150.000 solicitudes registradas, en un modelo basado en concesiones de suelo público a largo plazo a grandes promotores.

Este diagnóstico muestra que la crisis de vivienda es producto de decisiones políticas que han priorizado el mercado sobre el derecho de las personas, lo que significa que también puede revertirse con decisiones políticas distintas. Se presentan a continuación un conjunto de medidas ordenadas desde una perspectiva de poscrecimiento que permitirían transformar la vivienda para que deje de ser un mecanismo de extracción de rentas y se convierta en una infraestructura de bienestar.

Propuestas³

Una política de vivienda en clave poscrecientista debe basarse en usar y redistribuir mejor lo que ya existe, en lugar de construir más. Esto supone priorizar la función social de la vivienda, tratando la vivienda como un derecho y no como una mercancía, acabar con el uso del parque inmobiliario como bien de

3 Parte del diagnóstico específico de Madrid, así como la elaboración de propuestas son el resultado en gran medida del taller sobre «Vivienda y poscrecimiento urbano», realizado el 26 de marzo de 2026 en el Espacio Abierto FUHEM en el marco del proyecto «Ciudades más allá del crecimiento», financiado por el programa Erasmus+ de la Unión Europea. En dicho taller participaron Javier Gil (CSIC y GECU), Alberto Crespo (Sindicato de Inquilinas), Enrique Villalobos (FRAVM), Luis Zarapuz (CCOO), Eloy Gutiérrez (CECU), Aurora Justo (Ecologistas en Acción), Félix Vidal (Provivienda), Clarisa Fernández (Cáritas) y Luis Suárez (Ecologistas en Acción), además de los propios dinamizadores del taller, José Bellver Soroa y Santiago Álvarez Cantalapiedra, del Área Ecosocial de FUHEM.

inversión especulativa y separar la propiedad del suelo de la de la vivienda, priorizando estructuras de propiedad públicas y comunitaria del mismo. Las doce líneas de actuación que siguen combinan por ello reformas normativas y fiscales, la construcción de un gran parque público y social, y el fortalecimiento de modelos comunitarios de tenencia, con el objetivo de garantizar que toda persona pueda acceder a una vivienda digna sin que ello dependa de su capacidad de pago en el mercado.

1. Reconocer y garantizar el derecho a la vivienda

El primer paso es político y normativo: reconocer de forma explícita que la vivienda es un derecho social universal, no condicionado a la renta ni a la situación laboral, en la legislación autonómica y local. Esto implica seguir una lógica de universalización similar a la de la sanidad pública.

- Aprobación de una ley autonómica de vivienda en la Comunidad de Madrid que desarrolle la función social de la propiedad, defina obligaciones de los grandes tenedores y establezca un marco estable de regulación del alquiler.
- Aplicación de la Ley Estatal por el Derecho a la Vivienda (2023): declaración de zonas tensionadas y activación del control del precio de los alquileres donde corresponda.
- Creación de un censo exhaustivo de vivienda (ocupada, vacía, turística, protegida), con coordinación entre Estado, comunidades autónomas y municipios.

2. Desmercantilización de la vivienda: construir el sector público y social

El objetivo estratégico más ambicioso es desmercantilizar una parte significativa del parque de vivienda, construyendo un gran sector de vivienda pública y social que compita con el mercado. El modelo de Viena, donde alrededor del 60% de la población reside en vivienda social de gestión pública o en cooperativas subvencionadas, muestra que esto es posible y funciona como moderador de precios para todo el mercado.

- Inversión pública en construcción (de calidad) y adquisición de vivienda protegida para alquiler social o asequible, accesible a una gran parte de la población, no solo a los más vulnerables.
- Recuperación del potencial perdido de la vivienda protegida: declarar la calificación de las VPO como permanente, para evitar que salgan al mercado libre.
- Uso sistemático del derecho de tanteo y retracto como herramienta de desprivatización activa: permite a las administraciones públicas comprar prioritariamente las viviendas que se ponen a la venta en zonas tensionadas, sin necesidad de construir desde cero (modelo Barcelona).
- Compra pública estratégica de vivienda en barrios consolidados para evitar guetos y fomentar la mixtura social.
- Programas de movilización de vivienda privada hacia el alquiler asequible mediante garantías públicas, seguros de impago y rehabilitación subvencionada, condicionados a la limitación de rentas.

3. Captación de vivienda existente y construcción de un parque público

La captación de vivienda ya existente es la vía más rápida, más barata y sostenible de construir un parque público asequible. Existe además una ventana de oportunidad demográfica: en los próximos 15 años

se producirá una transferencia masiva de vivienda por herencias generacionales. La mayoría de los herederos opta por vender —dividir la herencia entre varios hijos hace que la vivienda individual apenas alcance para repartirla—, y esas ventas están siendo absorbidas con enorme rapidez por fondos de inversión. Anticiparse a esa dinámica es urgente.

- Combinar tres modalidades: (a) colaboración público-privada con lucro limitado y fuerte control público sobre fines y criterios; (b) colaboración público-comunitaria con cooperativas y entidades sin ánimo de lucro; (c) compra directa o cesión por parte de la Administración.
- Garantizar el carácter permanente de las viviendas captadas: impedir que puedan descalificarse o enajenarse en el futuro. La descalificación ha sido una de las principales causas de que el esfuerzo público histórico se haya perdido (como las 2.945 viviendas de la Comunidad de Madrid vendidas a fondos privados).
- Creación de un Fondo de Inversión en Vivienda Asequible (FIVA): una sociedad gestora pública que capta y rehabilita viviendas existentes en primer lugar, construye vivienda nueva solo donde se agota esa bolsa, accede a financiación del Banco Europeo de Inversiones y fija alquileres vinculados a la renta del hogar (no superiores al 30% de los ingresos).
- Incrementar el gasto público en vivienda hasta el 1% del PIB (unos 15.000 millones anuales), frente al 0,08% actual, recurriendo a la recuperación de plusvalías urbanísticas, a la fiscalidad sobre la tenencia especulativa y a fórmulas de ahorro vinculado al interés social (como la cotización social empresarial del 1% del salario del modelo francés).

4. Impulsar modelos alternativos de tenencia: suelo común y vivienda colectiva

Junto a la vivienda pública, conviene impulsar activamente modelos de tenencia que blindan el suelo y la vivienda de la especulación de forma permanente y fomentan la autogestión y la vida colectiva —con el matiz de que requieren tiempo, capacidad organizativa y apoyo institucional para escalar, y que complementan la política pública de vivienda social sin sustituirla:

- Apoyar con suelo público en derecho de superficie y líneas de financiación específicas la extensión de cooperativas de vivienda en cesión de uso, donde el edificio es propiedad colectiva y los socios obtienen un derecho de uso indefinido, que no pueden re-vender, tomando como referencia experiencias como La Borda o Sostre Cívic en Barcelona y Entrepatis en Madrid.
- Promover la creación de fideicomisos de tierra comunitarios (*Community Land Trusts*), que mantienen el suelo en propiedad colectiva permanente mientras permiten la propiedad individual de la vivienda con reventa limitada, con gobernanza tripartita entre residentes, comunidad local e interés público, siguiendo modelos como los de Bruselas o Londres.
- Facilitar fórmulas inspiradas en el *Mietshäusersyndikat* alemán, en las que la asociación de residentes y una entidad paraguas comparten la copropiedad del edificio con derecho de veto sobre su venta, garantizando que nunca vuelva al mercado especulativo.
- Acompañar estos modelos con apoyo institucional sostenido en el tiempo (suelo subvencionado, avales, financiación, formación) para evitar que queden restringidos a colectivos con alta capacidad organizativa previa.

5. Regulación fuerte del alquiler

Sin una regulación del alquiler, el resto de las políticas pierden eficacia. El modelo dominante en España —contratos cortos, precios sin tope, escasas causas de resolución a favor del inquilino— está diseñado para favorecer la extracción de rentas.

- Contratos de alquiler indefinidos como regla general, con causas tasadas de resolución (modelo alemán o sueco).
- Control de precios del alquiler en zonas tensionadas, con índices vinculados a la renta de los hogares (experiencias de París, Berlín, Países Bajos).
- Regulación de todas las “vías de escape” a la norma: alquiler de temporada, turístico, por habitaciones, *co-living*, para impedir su uso sistemático como mecanismo de elusión del control de precios.
- Refuerzo de la seguridad jurídica de los inquilinos: límites estrictos a los desahucios sin alternativa habitacional, mediación previa obligatoria, servicios públicos de asesoría y defensa.

6. Intermediación pública y bolsas de alquiler asequible

Frente a la intermediación privada de inmobiliarias y plataformas digitales —que homogeneizan precios al alza y realizan un cribado sistemático de inquilinos por origen, composición familiar o nivel de renta—, la creación o refuerzo de una agencia pública de intermediación en el alquiler ofrece un modelo alternativo.

- Creación de bolsas de alquiler municipales y autonómicas: el propietario cede su vivienda a la agencia pública o social, que la pone en el mercado a precio asequible a cambio de garantías. Este modelo ya funciona en Navarra, Cataluña y Canarias y puede combinarse con rehabilitación financiada a cargo de las rentas futuras.
- Marco regulador para distintas tipologías de proveedor social de vivienda: vivienda pública en alquiler, cooperativas de cesión de uso, entidades sin ánimo de lucro, fundaciones. La actual categoría única de vivienda de protección pública es insuficiente: en Madrid su precio de módulo es el más alto de toda España.
- Impedir la concentración del patrimonio inmobiliario mediante fiscalidad progresiva sobre la tenencia de múltiples viviendas y limitaciones a la compraventa por parte de personas jurídicas extranjeras o fondos de inversión (como hacen Países Bajos y Dinamarca). Encuestas recientes señalan que el 63% de los votantes del PSOE, el 44% del PP y el 34% de los de Vox apoyarían limitar la tenencia de viviendas a un máximo de dos por propietario.

7. Reorientar el uso de la vivienda frente al turismo y la especulación

La expansión del alquiler turístico es uno de los principales mecanismos por los que las viviendas dejan de estar disponibles para los residentes. Su regulación es urgente, especialmente en ciudades como Madrid y Barcelona.

- Límites cuantitativos por barrio y moratorias en la concesión de nuevas licencias de vivienda de uso turístico (VUT) en zonas saturadas.
- Limitación estricta de días de alquiler turístico por año (por ejemplo, 30, 60 o 90 días).

- Conversión de VUT ilegales o en exceso en alquiler residencial asequible, mediante incentivos y sanciones.
- Tasas específicas a las VUT, destinadas íntegramente a ampliar el parque público y social de vivienda.

8. Fiscalidad contra la especulación

La fiscalidad es una herramienta poderosa para reorientar los incentivos del mercado inmobiliario. Actualmente, la especulación con la vivienda está mucho menos gravada que el trabajo, lo cual es una injusticia que debería discutirse más ampliamente.

- Impuesto progresivo a la vivienda vacía: recargos en el IBI para viviendas desocupadas sin causa justificada durante más de dos años (ya previsto en la Ley de Vivienda 2023 para grandes tenedores, con recargos de hasta el 150% de la cuota líquida).
- Fiscalidad específica contra el acaparamiento: tipos impositivos superiores para quienes acumulan múltiples viviendas con fines especulativos.
- Recargos fiscales a las operaciones de compra masiva por parte de grandes fondos ("ley Blackstone", Dinamarca).
- Impuesto de captura de valor del suelo: redistribuir las ganancias extraordinarias derivadas de recalificaciones urbanísticas hacia el interés público (modelo de Basilea, que redistribuye hasta el 70% de estas ganancias).
- Beneficios fiscales condicionados a quienes adquieran vivienda para uso propio o para destinarla a alquiler asequible y regulado.

9. Protección frente al sobreendeudamiento y apoyo a hogares vulnerables

- Límites al endeudamiento hipotecario vinculados a la renta disponible del hogar.
- Protocolos de reestructuración de deuda y dación en pago para evitar desahucios de vivienda habitual.
- Las ayudas al alquiler deben considerarse mecanismos de emergencia, no como política estructural, para evitar que se conviertan en subsidios a los propietarios que terminen trasladándose al precio del alquiler.

10. La dimensión ecológica: rehabilitación sin desplazamiento

Rehabilitar el parque residencial existente es imprescindible tanto por razones climáticas (el sector residencial supone casi un tercio de las emisiones globales de CO₂, y la construcción nueva por sí sola representa otro 10% adicional) como por razones sociales. El reto es hacerlo sin generar desplazamiento de los residentes más vulnerables. El ritmo actual de rehabilitación es diez veces inferior al marcado en la Estrategia de Rehabilitación hacia 2050, y los estándares vigentes no contemplan los escenarios de calor extremo proyectados para mediados de siglo.

- Vincular los programas de rehabilitación energética a la protección de los inquilinos: las mejoras no pueden usarse como pretexto para subir el alquiler o no renovar contratos. La Ley de Vivienda 2023

contiene una laguna que permite eludir los topes de alquiler en zonas tensionadas si se mejora la eficiencia energética; debería corregirse.

- Priorizar la rehabilitación de los edificios más deteriorados, que suelen ser los habitados por los hogares de menor renta.
- Evaluar el ciclo de vida completo de los materiales utilizados en la rehabilitación, para minimizar el *carbono incorporado*, y fomentar la economía circular en el sector de la construcción.
- Aplicar el principio poscrecentista de «construir mejor significa construir menos»: antes de añadir nuevos metros cuadrados, rehabilitar y adaptar los existentes; cualquier nueva construcción inevitable debe superar una evaluación de su huella ecológica.

11. Gobernanza

Creación de órganos estables de participación con sindicatos de inquilinas, movimientos vecinales, asociaciones de personas afectadas y expertas, para co-diseñar y evaluar las políticas de vivienda, con evaluación periódica e independiente de su impacto y apertura de datos sobre el parque inmobiliario: quién posee qué, cuántas viviendas vacías existen y dónde, cuáles están en manos de grandes tenedores.

12. Reequilibrio territorial

La crisis de vivienda en Madrid no puede resolverse únicamente con políticas locales. Son necesarias políticas de reequilibrio territorial a escala nacional que hagan atractivo y viable vivir en territorios vaciados (Extremadura, las Castillas), y al mismo tiempo límites al modelo de crecimiento expansivo de Madrid: incorporar la evaluación de recursos naturales y la capacidad de carga del territorio (ej.: límites hídricos) como requisito previo a cualquier desarrollo urbanizador, desarrollar un instrumento de ordenación territorial que distribuya equitativamente dotaciones y servicios, priorizar infraestructuras ferroviarias sobre viarias, e invertir a escala nacional en infraestructuras y empleo en los territorios vaciados. Sin redistribuir las oportunidades, la presión sobre Madrid será permanente e irresistible.



**Cofinanciado por
la Unión Europea**

Esta publicación ha sido realizada con el apoyo financiero de la Unión Europea. Las opiniones y puntos de vista expresados solo comprometen a su(s) autor(es) y no reflejan necesariamente los de la Unión Europea o los de la Agencia Ejecutiva Europea de Educación y Cultura (EACEA). Ni la Unión Europea ni la EACEA pueden ser considerados responsables de ellos.