Informe de resultados

Acercamiento puntual a la realidad de las personas que pernoctan en el Aeropuerto Adolfo Suarez – Madrid – Barajas

Elaborado en marzo – abril de 2025

Mesa por la Hospitalidad de la Diócesis de Madrid

ÍNDICE

1. *Resumen Ejecutivo* 3
2. *Introducción* 5
3. *Metodología* 9
4. *Resultados del Recuento* 15
5. *Resultados del Cuestionario* 16
6. *Conclusiones* 24
7. *Recomendaciones* 26
8. *Bibliografía* 29
9. *Anexo* 30

1. Resumen Ejecutivo

La Mesa por la Hospitalidad realiza un acercamiento puntual a la realidad de las personas que pernoctan en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid con el objetivo de conocer y caracterizar la presencia de personas en situación de sinhogarismo que pernoctan en sus instalaciones. Este acercamiento se realiza **a lo largo de la última semana de marzo y las dos primeras de abril de 2025**. El trabajo de campo se realizó con un doble interés: por un lado, conocer el número aproximado de personas que duermen en las instalaciones del aeropuerto a través de un recuento directo contrastado en varias noches; por otro lado, caracterizar a dicha población con el fin de conocer su realidad, situación y necesidades.

Se realizó un primer **recuento de personas pernoctando en el Aeropuerto** el 25 de abril entre las 21 horas y las 23 horas recorriendo todas las terminales. Se identificó a 421 personas. Se repitió el recuento en el mismo horario el 1 y el 8 de abril en todas las terminales, excepto en la terminal 3 por no contar estos días con voluntarios suficientes para recorrer todas las terminales. A continuación, se recogen los datos diferenciados por terminal y día.

Nº personas	25 de marzo	1 de abril	8 de abril
Terminal 1	69	66	64
Terminal 2	29	17	45
Terminal 3	56	Sin datos	Sin datos
Terminal 4	267	205	162
Total	421	288	271

Estos datos confirman el elevado número de personas que tiene que recurrir al Aeropuerto de Barajas para pernoctar. Se aprecia una importante reducción del número de personas en la Terminal 4 en el segundo y tercer recuento. No tenemos información sobre los motivos de este descenso. Posiblemente estén influyendo varios factores: personas que han cobrado al finalizar el mes y pueden buscar temporalmente un alojamiento, percepción por parte de las personas de medidas que dificultan más pernoctar en el Aeropuerto, climatología, etc.

Respecto a las características de las personas que pernoctaron esos días en el Aeropuerto, utilizando los datos recogidos el 25 de marzo, podemos indicar que el 78 % eran hombres, el 72 % tenían equipaje o bultos, el 5 % presentaba alguna discapacidad evidente, el 7 % tenía claros problemas de higiene, el 19 % se encontraba en un grupo de personas y el 62 % estaban despiertas en el momento del recuento.

Para completar la información obtenida con el recuento, el 25 de marzo se realizaron **137 entrevistas estructuradas apoyadas en un cuestionario** dirigidas a conocer mejor la situación de las personas que duermen en el aeropuerto. A continuación, señalamos los datos más relevantes referidos por las personas entrevistadas:

- El 78% eran hombres y el 22% mujeres.
- La mayoría son originarias de otros países. El 26 % tienen nacionalidad española, el 14 % de otros países europeos, el 46 % de países de América, el 9 % de África y el 2 % de Asia.
- El 90 % sale del Aeropuerto durante el día.
- El 38 % está trabajando.
- El 80 % de lleva más de 6 meses viviendo en España
- El 50 % llevan más de 6 meses durmiendo en el Aeropuerto.
- El 52 % están empadronadas en Madrid.

Estos datos reflejan la diversidad de situaciones en que se encuentran las personas que pernoctan en el Aeropuerto, requiriendo la intervención coordinada entre las diferentes administraciones. Entre esta diversidad de situaciones hay procesos de movilidad humana, sinhogarismo, discapacidad, empleo precario, exclusión residencial, problemas de salud mental y física, entre otras problemáticas. Sólo un trabajo de colaboración entre diferentes actores permitirá encontrar soluciones adecuadas. El riesgo de no hacerlo es que se vayan adoptando soluciones parciales que acaben desplazando a estas personas hacia otros espacios de pernocta que las expongan a un empeoramiento de su situación y de su acceso a derechos.

2. Introducción

2.1. Presentación del estudio (Mons. Vicente Martín)

Para la Iglesia la realidad de las personas sin hogar y de las personas migrantes y refugiadas no es indiferente. Su compromiso con los más pobres es una opción que nace del Evangelio y que supone trabajar con todos aquellos que promueven el bien común y opten por la solidaridad que acoge, protege, promueve e integra

La Iglesia de Madrid ve con inquietud las condiciones de vida de las personas sin hogar, sean migrantes o nacionales, tanto en el aeropuerto como en la calle, pues como dice su Arzobispo "se trata una cuestión de dignidad humana sin importar el origen ni el estatus."

Como parte de este compromiso pastoral, desde la Mesa por la Hospitalidad hemos seguido con creciente preocupación la situación del sinhogarismo en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. A lo largo de los últimos años, hemos sido testigos de cómo un número importante de personas, en su mayoría migrantes y en situación de vulnerabilidad, ha recurrido a este espacio como refugio temporal.

Este acercamiento nace del deseo de comprender mejor las realidades de estas personas y trabajar conjuntamente con las instituciones implicadas para abordar la necesidad de una intervención coordinada y respetuosa con los derechos humanos, que garantice un futuro más digno para todos.

Con el deseo de favorecer el diálogo social y la coordinación, ofrecer acompañamiento real a las personas, así como dar respuesta a sus situaciones de exclusión social, compartimos este objetivo con la finalidad de no dejar a nadie atrás en nuestra sociedad democrática y en defensa de los derechos humanos.

+ Vicente Martín Muñoz
Obispo Auxiliar de Madrid

2.2. Contexto de partida y motivo del estudio

La Mesa por la Hospitalidad de la diócesis de Madrid fue creada en 2015, constituida por la Delegación de Pastoral de la Movilidad Humana, Cáritas diocesana de Madrid, Justicia y Paz Madrid, Confer Madrid, la Asociación Sercade, Pueblos Unidos y la Comunidad de Sant´Egidio para promover la acogida, protección, promoción e integración de las personas refugiadas e inmigrantes. Su acción está orientada a la colaboración codo con codo con otras instituciones, públicas o privadas.

Desde hace tiempo la Mesa ha seguido con preocupación la situación de las personas que duermen en el Aeropuerto de Barajas. Esta preocupación ha ido en aumento, no sólo por el número de personas en no han encontrado un lugar mejor donde pasar la noche sino también por la situación de vulnerabilidad de muchas de esas personas, así como por la insuficiente respuesta institucional.

Durante los últimos meses los medios de comunicación han reflejado las diferencias existentes entre las diferentes Administraciones y AENA sobre el análisis de la situación y sobre las actuaciones que debían realizarse.

Desde la Mesa por la Hospitalidad nos gustaría contribuir a sensibilizar sobre la situación de las personas que están viviendo en el Aeropuerto, a que se conozca mejor su realidad y sus necesidades, a que la colaboración entre instituciones haga posible facilitar soluciones respetuosas con sus derechos humanos. Desde ahí nace el presente estudio.

2.3. Objetivos del estudio

El presente estudio tiene dos objetivos principales:

1. Conocer cuántas personas duermen en el Aeropuerto de Barajas.
2. Conocer cuál es su situación y cuáles son sus necesidades.

El primer objetivo se considera necesario por las grandes diferencias en las cifras que se han ido dando desde diferentes instituciones. También ante la preocupación del posible impacto de medidas dirigidas a dificultar a las personas que duermen en el aeropuerto sigan haciéndolo.

El segundo objetivo se orienta a conocer las características sociodemográficas de las personas que duermen en el aeropuerto, su trayectoria de sinhogarismo, el tipo de uso que hacen del aeropuerto, sus hábitos, recursos disponibles y principales necesidades. Esto es fundamental para poder valorar qué tipo de soluciones serían necesarias, así como qué administraciones públicas deben responsabilizarse en cada caso.

2.4. El reparto competencial y la realidad del sinhogarismo

La atención a las personas en situación de sinhogarismo en España se encuentra dispersa entre distintos niveles de la administración pública, en función del origen del problema social detectado (emergencia humanitaria, protección internacional, exclusión residencial, etc.) y de las competencias asignadas a cada nivel institucional. Esta fragmentación plantea importantes desafíos de coordinación y delimita el campo de actuación de cada actor público implicado, pero también identifica un reto inexcusable: la necesaria coordinación de todos los actores.

En términos generales, el **sinhogarismo se sitúa en la intersección de las políticas de emergencia social, inclusión, vivienda, migración y protección internacional**, lo que exige una respuesta articulada desde todos los niveles de gobierno. Atendiendo a los datos del propio Instituto Nacional de Estadística que ubica a las personas extranjeras en el entorno del 50 % de las personas en situación de sinhogarismo, resulta especialmente relevante no solamente la emergencia social sino las políticas de acogida en materia migratoria y de integración social.

- **Competencias locales: Ayuntamiento de Madrid y municipios del entorno:**
  Los **ayuntamientos**, conforme al artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LRBRL), son competentes en la **prestación de servicios sociales y atención inmediata a personas en situación o riesgo de exclusión social**, así como en la detección, valoración y derivación de casos de emergencia social. El Ayuntamiento de Madrid dispone de dispositivos propios de atención al sinhogarismo (albergues, centros de baja exigencia, equipos de calle), que deben activarse cuando las personas sin hogar se encuentran en su término municipal.

  Dado que el aeropuerto **Adolfo Suárez Madrid-Barajas** se extiende parcialmente sobre los municipios de **Madrid, Paracuellos del Jarama, Alcobendas y San Sebastián de los Reyes**, es imprescindible incorporar a los municipios aledaños en los mecanismos de derivación y atención, especialmente en situaciones de traslado o empadronamiento.

- **Competencias autonómicas:** La **Comunidad de Madrid**, a través de la Consejería de Familia, Juventud y Asuntos Sociales, tiene competencias en materia de **inclusión social, atención a personas sin hogar y coordinación del sistema público de servicios sociales** (Ley 11/2003, de 27 de marzo, de Servicios Sociales de la Comunidad de Madrid). Asimismo, gestiona recursos residenciales especializados, programas de intervención social y fondos destinados a la integración sociolaboral.
  Cuando se trata de personas en situación de exclusión crónica o sinhogarismo de larga duración, corresponde a la Comunidad activar recursos de segunda fase o intervención estructural, como pisos de inserción, formación o empleo protegido, en coordinación con los servicios sociales municipales.

- **Competencias estatales: Delegación del Gobierno y administración general del Estado.** En los casos en que las personas entrevistadas son **recién llegadas al país** y presentan indicios de haber solicitado (o tener derecho a solicitar) **protección internacional** (Ley 12/2009, de 30 de octubre), o cuando se encuentran en situación administrativa irregular sin recursos, **la administración competente es el Estado**, a través del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones.
  Este Ministerio gestiona los programas de **acogida humanitaria y de protección internacional**, a través de la Subdirección General de Programas de Protección Internacional y Atención Humanitaria, y canaliza fondos europeos y estatales para atender a personas migrantes sin red de apoyo. En este contexto, la **Delegación del Gobierno en Madrid** actúa como órgano periférico de coordinación y enlace.
  Es importante señalar la relevancia de las políticas de extranjería, dependientes del Ministerio de Interior y que en ocasiones dificultan la incorporación de las personas a la condición de ser solicitantes de protección internacional o a los mecanismos de arraigo existentes entorpeciendo procesos de integración y plena inclusión.

Las personas que se encuentren en el aeropuerto en tránsito, en situación de desamparo tras una llegada reciente o sin vínculos sociales ni recursos, deben ser evaluadas por los **equipos de primera acogida** para determinar su posible acceso a estos programas.

- **Competencias funcionales de AENA: AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea)**, como empresa pública gestora de los aeropuertos, tiene competencias en el **mantenimiento de la seguridad, el orden público y la funcionalidad operativa del espacio aeroportuario** (Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, y Estatuto de AENA). Aunque no tiene competencias sociales, sí es un **actor imprescindible en la activación de protocolos de detección, derivación y actuación coordinada** cuando se detecta la presencia habitual de personas en situación de sinhogarismo en el recinto.

  En este sentido, se considera necesaria la colaboración de AENA con los servicios sociales territoriales y con las fuerzas de seguridad del Estado para el diseño de **protocolos interinstitucionales** que no solo preserven el funcionamiento del aeropuerto, sino que garanticen una respuesta digna y eficaz a la situación de las personas afectadas.

Tabla 1. Cuadro competencial entre administraciones (elaboración propia)

Administración / Entidad	**Ámbito de competencia**	**Marco legal / normativo**	**Actuaciones posibles / esperadas**
Ayuntamiento de Madrid	Servicios sociales, emergencia social, atención directa a personas sin hogar en su municipio	Ley 7/1985, de Bases del Régimen Local (art. 25.2); Ley 11/2003, de Servicios Sociales de la Comunidad de Madrid	Derivación a albergues, valoración social, intervención con SAMUR Social, empadronamiento
Municipios limítrofes (Paracuellos del Jarama, Alcobendas, etc.)	Servicios sociales básicos, acogida o derivación si el caso corresponde a su término municipal	Ley 7/1985, de Bases del Régimen Local	Atención social si se detecta presencia en su territorio; colaboración intermunicipal
Comunidad de Madrid	Inclusión social, vivienda, servicios sociales especializados	Ley 11/2003, de Servicios Sociales de la Comunidad de Madrid; Estrategia Madrileña de Atención a Personas Sin Hogar	Derivación a recursos de segunda fase, inserción sociolaboral, coordinación técnica con municipios
Delegación del Gobierno / Ministerio de Inclusión	Acogida humanitaria, protección internacional, atención a personas migrantes sin red de apoyo	Ley 12/2009, reguladora del derecho de asilo; Convenio de Ginebra; competencias del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones	Acceso a programas de acogida, derivación a entidades subvencionadas, valoración de solicitudes de protección
AENA	Gestión operativa del aeropuerto, seguridad y orden público	Ley 21/2003, de Seguridad Aérea; Estatuto de AENA	Activación de protocolos de alerta, comunicación con fuerzas de seguridad y servicios sociales, cesión temporal de espacios
Fuerzas y Cuerpos de Seguridad (Policía Nacional, Guardia Civil)	Seguridad aeroportuaria, control de fronteras, identificación de situaciones irregulares	Ley Orgánica 4/2015 de Protección de la Seguridad Ciudadana	Identificación, derivación a servicios sociales o entidades humanitarias, colaboración en traslados o derivaciones

3. Metodología

3.1. Diseño del estudio

El estudio presenta una estrategia metodológica de tipo cuantitativo, descriptivo y observacional, orientada a cuantificar y a facilitar la caracterización de la población en situación de sinhogarismo que pernocta en el Aeropuerto Adolfo Suarez Madrid Barajas.

Este mismo enfoque ha sido utilizado en numerosas ocasiones en diferentes lugares, tanto en contextos de recuentos locales como a nivel nacional, en el ámbito del sinhogarismo y bajo diferentes formatos de recogida de datos. La utilidad de los recuentos puntuales y las entrevistas estructuradas han sido y son la base del sistema de recolección de datos en numerosos países (Toro et al., 2007; Busch-Geertsema et al., 2010). Estados Unidos, Reino Unido, Francia, Canadá o la propia España realizan estudios de este tipo habitualmente. En el otoño de 2023 el propio Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030 desarrolló un estudio piloto en 21 ciudades españolas que combinaba el recuento con las entrevistas estructuradas para la obtención de datos y en la misma ciudad de Madrid se ha utilizado tradicionalmente esta misma metodología.

El diseño del estudio se fundamenta en dos fases que resultan complementarias:

- **Fase de observación y recuento:** basada en la estrategia de "conteo directo" (point-in-time count), tal y como se realiza habitualmente en estudios de prevalencia del sinhogarismo en contextos urbanos y que han sido ampliamente descritos por FEANTSA y la Fundación Abbe Pierre para la obtención de datos y la configuración de los informes anuales sobre la situación de la exclusión de vivienda.
- **Fase de entrevista estructurada:** mediante la aplicación de un cuestionario previamente cerrado en una muestra de las personas detectadas durante el recuento. La entrevista permite ahondar en los datos numéricos ofreciendo información sociodemográfica, de trayectoria vital y de acceso a recursos y necesidades. Diversos autores han mostrado la idoneidad de estas técnicas para recabar datos de sujetos de difícil acceso y para orientar políticas públicas (Benjaminsen et al., 2018).
-

Ambas fases se desarrollaron en el mismo lugar y entorno físico, en las cuatro terminales del Aeropuerto, en un mismo horario, siendo este entre las 21 y las 23 horas del 25 de marzo. Se seleccionó esa franja horaria por considerar que podía ser el periodo de mayor presencia de personas en el aeropuerto. El diseño transversal permitió captar una imagen representativa en un momento determinado, si bien se realizó el recuento en tres noches no consecutivas, separadas en el tiempo, para compensar posibles sesgos derivados de la movilidad y rotación de las personas en situación de sinhogarismo.

Los siguientes recuentos se hicieron las noches del 1 y del 8 de abril. Dichos recuentos ofrecieron datos más reducidos que el primer recuento, lo cual se analiza en el apartado correspondiente.

El recuento y las entrevistas fueron realizadas por personal voluntario de las entidades de la Mesa por la Hospitalidad. El grupo de personas voluntarias fue previamente instruido en el cuestionario y en el procedimiento para aplicar la entrevista estructurada. Las personas que han colaborado contaban con experiencia previa en la relación con personas sin hogar y con personas migrantes.

3.2. Descripción del lugar y de las fases del trabajo de campo

El estudio se desarrolló en las cuatro terminales del Aeropuerto Adolfo Suarez Madrid Barajas las noches del 25 de marzo, 1 de abril y 8 de abril de 2025. La infraestructura aeroportuaria, de gran afluencia y tránsito nacional e internacional, está situada en los terrenos de ADIF en la confluencia de los municipios de Madrid, Paracuellos de Jarama, Alcobendas y San Sebastián de los Reyes. El mismo opera las 24 horas del día en horario ininterrumpido, aunque con una disminución de afluencia y tránsito significativos en el periodo nocturno debido a la disminución de vuelos de salida y llegada. Las instalaciones aeroportuarias están especialmente diseñadas para el tránsito de viajeros y de acompañantes, pero al permanecer abiertas se han convertido también en refugio para un número amplio de personas que pernoctan habitualmente en las mismas.

El trabajo de campo consistió en las siguientes fases:

- **Fase Preparatoria:** se desarrolló con el apoyo de diversas instituciones de la Mesa por la Hospitalidad y de la Red FACIAM un cuestionario tipo que permitiera la recolección de las características sociales y demográficas. Además, se elaboró también una hoja tipo de recogida de datos en la observación recuento.
  Ambos documentos fueron diseñados y validados en grupo y posteriormente se socializaron con el grupo de voluntariado proveniente de las entidades participantes.
  Se realizó una convocatoria interna de voluntariado entre el personal técnico y de voluntariado de las entidades de la Mesa por la Hospitalidad. Se optó por no abrir demasiado el grupo y buscar personal entre las personas acostumbradas al trato con personas en situación de exclusión socioresidencial. El voluntariado escogido eran mayoritariamente personas de las estructuras ordinarias de las instituciones y que habían participado previamente en recuentos de este tipo o en experiencias de acompañamiento en contextos similares.

- **Fase de observación directa y recuento:** el voluntariado fue previamente dividido en las cuatro terminales y se escogieron puntos de encuentro para validar la presencia de los mismos y la disponibilidad de personal para la atención de todos los espacios físicos. Para este trabajo se contó con el apoyo de la Asociación Bokatas que realiza incursiones en el Aeropuerto de manera habitual para el acompañamiento a las mismas personas. La

familiaridad y el conocimiento de ellas permitió y facilitó el acceso y las entrevistas posteriores.

Es importante destacar que en los recuentos 2 y 3, las noches del 1 y 8 de abril, el personal voluntario disminuyó por lo que no se pudo atender al recuento de la Terminal 3.

La fase de observación inició sobre las 21.00 horas y terminó a las 21.45, comenzando posteriormente la fase de entrevistas. Al finalizar estas últimas se hizo una segunda observación para corroborar los datos recogidos ya que al ser una mera observación como espectadores puede ocurrir que algunos individuos se recojan en el recuento indebidamente o por el contrario, se obvien a otras personas. Se optó por una metodología conservadora excluyendo a aquellas personas que no fueran indubitadamente personas que pernoctaran en el Aeropuerto y que lo hicieran con una cierta asiduidad.

En esta fase de observación además del número se trataron de identificar algunos rasgos que pueden ser percibidos a simple vista: sexo, pertenencias, discapacidades visibles, problemas manifiestos de higiene o deterioro, permanencia en grupo o a nivel individual, etc.

- **Fase de aplicación de cuestionario estructurado:** una vez realizado el recuento se procedió a la recogida de información a través de entrevistas individuales mediante el cuestionario estructurado. El voluntariado se dividió en grupos pequeños y cada persona fue invitada a participar por entre 2 o 3 personas voluntarias que se acercaban a ellas. 137 personas accedieron voluntariamente a participar habiendo sido previamente informadas del objetivo del estudio y garantizando el anonimato de sus respuestas.

  Cabe destacar que en ningún caso se obtuvieron datos personales ni que permitieran identificar individualmente a cada persona. Los datos se anonimizaron y ni siquiera obedecieron a un análisis pormenorizado de la trayectoria o realidad de cada individuo sino a cuestiones que podían construir un esbozo y caracterizar al grupo en su conjunto. Algunos informantes mostraron deseo de terminar la conversación, que fue cerrada amablemente y sin contraponer ninguna objeción. En algunos casos el cansancio del día y la breve franja de tiempo en que se les permite pernoctar hacía que apremiaran la finalización de las entrevistas.

  Las personas informantes no obtuvieron retribución ni compensación alguna por las entrevistas más allá de los bocadillos que se ofrecen habitualmente en las visitas a personas en situación de calle.

3.3. Descripción de la muestra encuestada (validez y representatividad)

Del total de 421 personas identificadas pernoctando en la calle, fueron entrevistadas 137. Los criterios de inclusión fueron:

- Estar presentes en el aeropuerto en horario nocturno la noche del 25 de marzo.
- Presentar indicios razonables de estar pernoctando en el lugar (posición corporal de pernocta, enseres presentes, convivencia en grupo con otros en semejante situación, ocupación de espacios apartados y en actitud de "no molestar" a pasajeros, etc.)
- Aceptar de forma libre, informada y voluntaria responder al cuestionario tras recibir información básica sobre el estudio y garantizar el anonimato.
- Ser en todo caso mayor de edad y estar en condiciones de poder comprender el cuestionario y responder al mismo.

La barrera idiomática presente en algunas situaciones fue abordada con ayuda de los propios voluntarios y con otras personas acompañantes de los propios informantes.

A pesar de tratarse de una muestra no probabilística, el número de entrevistas realizadas (n=137) sobre un universo estimado de 421 personas detectadas durante el recuento permite alcanzar un margen de error aproximado de ±6.7 %, con un nivel de confianza del 95 %. Este nivel de precisión es metodológicamente adecuado para estudios sociales descriptivos y permite considerar que los resultados obtenidos son suficientes para caracterizar el colectivo de personas que pernoctan habitualmente en el aeropuerto.

La muestra, además, presenta una alta diversidad en términos de sexo, edad, nacionalidad y tiempo de permanencia en España lo que refuerza la riqueza analítica del estudio.

3.4. Instrumento de recogida de datos

Para la recogida de información se diseñó tanto una **hoja de observación de frecuencias** como un **cuestionario estructurado** específicamente adaptado al contexto del estudio y a la población destinataria. Ambos se presentan como anexos al presente informe. El cuestionario fue elaborado por el equipo de la Mesa por la Hospitalidad y en colaboración con miembros de la Red FACIAM[1], entidades todas ellas especializadas en el acompañamiento a personas migrantes y personas en situación de sinhogarismo.

La **tabla de frecuencias** se organizó pensando en la distribución de grupos y para poder favorecer el recuento numeral de personas en el circuito prediseñado a cada grupo de voluntariado y permitiendo además del número recoger algunos datos básicos como:

- Sexo
- Discapacidad manifiesta
- Disponibilidad de enseres

[1] Los cuestionarios fueron elaborados específicamente bajo la colaboración de Cáritas Diocesana de Madrid, la Fundación Luz Casanova y la Asociación SERCADE.

- Pernocta en compañía o en solitario
- Deterioro o falta de higiene manifiesta
- Situación de vigilia o sueño

El **cuestionario** se organizó en **bloques temáticos cerrados**, de fácil aplicación y comprensión, con el objetivo de favorecer la participación y garantizar la comparabilidad de resultados. Su diseño respondió a tres objetivos principales:

- Caracterizar el perfil sociodemográfico de las personas entrevistadas,
- Identificar su trayectoria de sinhogarismo y uso del aeropuerto,
- Conocer sus hábitos, recursos disponibles y principales necesidades.

Los **principales bloques de variables** incluidos en el cuestionario fueron:

- **Datos sociodemográficos**: edad, sexo, nacionalidad, tiempo de estancia en España.
- **Trayectoria de sinhogarismo**: tiempo en dicha situación, frecuencia de pernocta en el aeropuerto, etc.
- **Hábitos y recursos**: lugares donde acceden a alimentación, higiene, descanso diurno, relación con servicios sociales o sanitarios, empadronamiento, etc.
- **Necesidades expresadas**: carencias detectadas por la propia persona en relación con vivienda, salud, empleo, documentación, apoyo emocional, etc.

El cuestionario fue administrado en formato papel y en entrevistas cara a cara, de forma individual y en un lenguaje comprensible, permitiendo adaptar el ritmo de la entrevista al estado o disposición de cada persona. En los casos en los que surgían barreras idiomáticas, se utilizó traducción informal o simplificación del discurso, sin alterar el contenido técnico de las preguntas.

Para facilitar el análisis posterior, cada variable fue codificada previamente, permitiendo su tratamiento estadístico mediante el software SPSS. En todos los casos, se garantizó la confidencialidad y anonimato de las respuestas, y se evitó la recogida de datos sensibles innecesarios o identificativos.

3.5. Limitaciones del estudio

Como en todo estudio de carácter observacional y aplicado a poblaciones de alta vulnerabilidad, la investigación presenta una serie de limitaciones que deben tenerse en cuenta a la hora de interpretar los resultados.

En primer lugar, el estudio se basa en una **metodología transversal** con un número limitado de jornadas de observación (tres noches no consecutivas), lo que, si bien permite estimar con cierta precisión la magnitud del fenómeno en el momento de su realización, **no permite detectar variaciones estacionales** o de largo plazo. La gran variación de datos en los días

seleccionados hace pensar que pueda haber limitaciones en la cuantificación real del número de personas en situación de pernocta en el aeropuerto. Elementos como el cobro de las rentas mensuales, el buen tiempo o la existencia de eventos significativos podrían haber influido en dichos cambios[2].

En segundo lugar, y a pesar de haberse recorrido de forma sistemática todos los espacios abiertos, no puede descartarse un **posible infrarregistro** de personas que se encuentren pernoctando en condiciones menos visibles o que eviten deliberadamente ser identificadas.

Asimismo, el estudio presenta **limitaciones inherentes al uso de un cuestionario estructurado**, especialmente en lo que respecta a la profundidad de la información recogida. Si bien el cuestionario permitió obtener datos fiables y comparables, no se incorporaron preguntas abiertas ni herramientas cualitativas que pudieran recoger elementos subjetivos o narrativas personales, lo que limita el análisis de las motivaciones, vivencias y percepciones de las personas entrevistadas.

Otra limitación relevante es que, pese a que la muestra obtenida es amplia y presenta un margen de error aceptable, se trata de una **muestra no probabilística** lo que limitaría la capacidad de generalización de los resultados a muestras semejantes.

Por último, debe señalarse que, debido a la **naturaleza altamente vulnerable del colectivo**, ciertas respuestas pueden estar influidas por el estado emocional, la desconfianza institucional o la percepción del entrevistador, aspectos que podrían condicionar la veracidad o completitud de algunos datos.

Pese a estas limitaciones, mayoritariamente comunes y/o habituales en estudios semejantes en el ámbito social y con poblaciones semejantes, el estudio ofrece una **base empírica sólida y operativa**, con una cobertura significativa y una aproximación rigurosa, que permite comprender con claridad la magnitud y características del sinhogarismo en el entorno aeroportuario.

[2] La variación de grados de temperatura media en la noche madrileña entre el 25 de marzo y el 8 de abril se incrementó en 4 grados y las noches del 1 y 8 de abril coincidieron eventos deportivos de gran seguimiento.

4. Resultados del Recuento

En el recuento realizado el 25 de marzo en todas las terminales se identificó a 421 personas pernoctando en el Aeropuerto. El recuento se repitió el 1 de abril y el 8 de abril excepto en la terminal 3, por no contar esos días con personas voluntarias suficientes para recorrer todas las terminales. A continuación, se recogen los datos de cada uno de esos recuentos.

Tabla 2. Cuadro resultado de los recuentos (elaboración propia)

Nº personas	25 de marzo	1 de abril	8 de abril
Terminal 1	69	66	64
Terminal 2	29	17	45
Terminal 3	56	Sin datos	Sin datos
Terminal 4	267	205	162
Total	421	288	271

Según estos datos, se puede contrastar que hay un elevado número de personas en el Aeropuerto de Barajas. Se aprecia una importante reducción del número de personas en la Terminal 4 en el segundo y tercer recuento. No tenemos información sobre los motivos de este descenso, posiblemente estén influyendo varios factores: personas que han cobrado al finalizar el mes y pueden buscar temporalmente un alojamiento, percepción por parte de las personas de medidas que dificultan más pernoctar en el Aeropuerto, climatología, etc.

Respecto a las características de las personas que pernoctan en el Aeropuerto a continuación se detallan algunas de las registradas en cada recuento.

Tabla 3. Cuadro detalle de los recuentos (elaboración propia)

	25 de marzo	1 de abril	8 de abril
Hombres	78%	75%	76%
Llevan bultos	72%	86%	84%
Discapacidad evidente	5%	4%	6%
Problemas higiene	7%	20%	11%
En grupo	19%	21%	35%
Despiertas	62%	58%	69%

Los datos reflejan que las personas que pernoctan en el aeropuerto son mayoritariamente hombres. Los datos sobre discapacidad (5 % de discapacidad evidente) y sobre problemas de higiene son una llamada de atención sobre la presencia de situaciones de salud y de exclusión que pueden requerir atención específica.

5. Resultados del Cuestionario

5.1. Perfil sociodemográfico

A continuación, se describe el perfil sociodemográfico de las 137 personas entrevistadas en el aeropuerto. Los datos se presentan agrupados por variables clave: sexo, edad, región de origen y tiempo de estancia en España. Además, se han analizado algunos cruces significativos que permiten identificar patrones diferenciados por perfil.

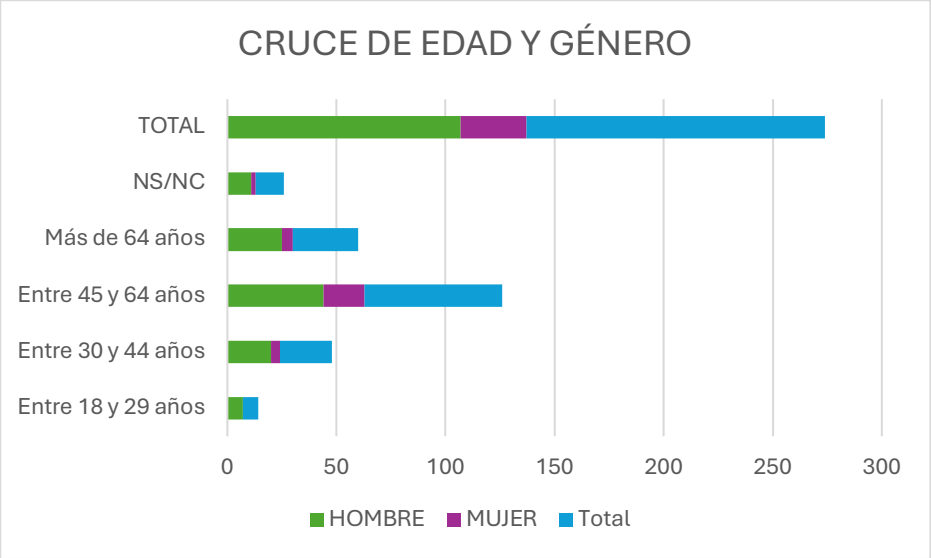
Distribución por sexo

El **78,10 %** de las personas entrevistadas fueron hombres (**107 casos**), mientras que el **21,90 %** fueron mujeres (**30 casos**). Esta proporción confirma una fuerte sobrerrepresentación del sinhogarismo masculino, habitual en otros estudios nacionales y en los datos del INE (**23,3 %** en la encuesta de 2022 y **19,7 %** en la de 2012).

Distribución por grupos de edad

La edad de las personas entrevistadas oscila entre los **20** y los **80** años. El grupo de edad más representado fue el de **los 45 a los 64 años** con un **45,99 %** del total. La distribución por grupos de edad muestra una presencia significativa de adultos en edad laboral (**94** casos, **68,61 %),** con menor aunque todavía alta representación de personas mayores de 65 años (**21,90 %)** o jóvenes menores de 29 años (**5,11 %).**

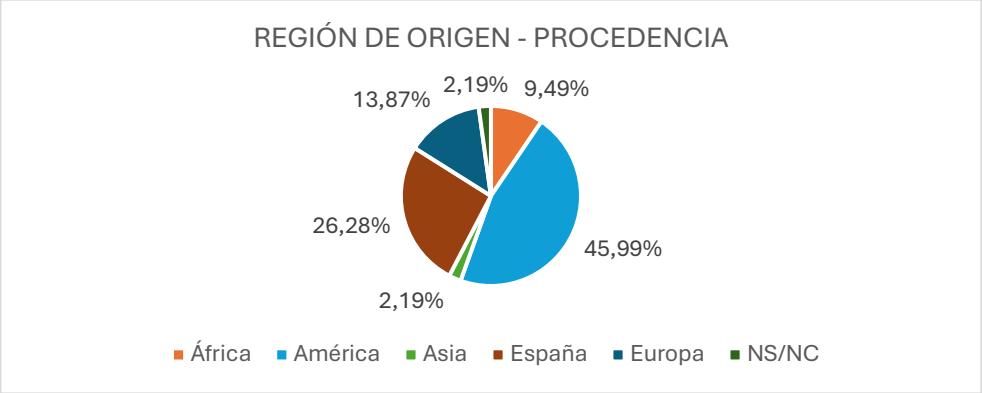
Gráfico 1. Diagrama, cruce de variables Edad y Género (elaboración propia)



Distribución por región de origen

Se identificaron personas procedentes de **34 países** (incluyendo España), siendo los principales grupos de procedencia:

Gráfico 2. Región de origen (elaboración propia)



Este dato es especialmente relevante para determinar la eventual elegibilidad de las personas para programas de acogida humanitaria o protección internacional, según su nacionalidad y situación administrativa, pero debe ser analizado tomando en cuenta el tiempo de estancia en España:

Tabla 4. Cuadro cruce de variables Fecha de llegada y Región de procedencia (elaboración propia)

CRUCE DE FECHA DE LLEGADA POR REGIÓN						
	Menos de 6 meses	**Entre 6 meses y 2 años**	**Entre 2 y 5 años**	**Más de 5 años**	**NS/NC**	**TOTAL**
África	1	0	2	9	1	**13**
América	15	16	4	24	4	**63**
Asia	1	0	0	2	0	**3**
Europa	3	4	2	10	0	**19**
NS/NC	1	0	0	0	2	**3**
Total	**21**	**20**	**8**	**45**	**7**	**101**
% sobre total	***20,79%***	***19,80%***	***7,92%***	***44,55%***	***6,93%***	***100,00%***

Resulta además importante destacar el cruce de documentación con la fecha de llegada, que puede ofrecer pistas sobre los procesos de exclusión administrativa soportados. Solamente un **12,87 %** de las personas extranjeras dicen estar **sin documentación**, aunque si incorporamos a las personas que dicen documentarse por medio de un pasaporte, contamos con que **40 casos de 101 muestran una posible situación de exclusión administrativa** actual o inminente (**39,60 %** de los casos).

Tabla 5. Cuadro cruce de variables Fecha de llegada y Documentación disponible (elaboración propia)

CRUCE DE FECHA DE LLEGADA Y DOCUMENTACIÓN						
	Menos de 6 meses	**Entre 6 meses y 2 años**	**Entre 2 y 5 años**	**Más de 5 años**	**NS/NC**	**TOTAL**
DOI	1	1	0	13	3	**18**
NIE	2	4	2	19	0	**27**
NS/NC	3	2	2	4	1	**12**
PASAPORTE	11	9	3	6	2	**31**
SIN DOCUMENTACIÓN	4	4	1	3	1	**13**
Total	**21**	**20**	**8**	**45**	**7**	**101**

Tiempo de estancia en España

Tal y como hemos visto en la Tabla 4 solamente un **20,79 %** de las personas entrevistadas extranjeras se encontraban en España desde **menos de 6 meses**, lo que sugiere una llegada reciente al país y la posible vinculación de su situación de sinhogarismo con un proceso migratorio reciente. Por el contrario, el **52,47 %** de las personas extranjeras llevaba **más de 2 años**, lo cual puede vincularse con trayectorias prolongadas de exclusión.

Cruce sexo y edad

El cruce de las variables de sexo y edad revela que las **mujeres** son mayores estando en un **80 %** por **encima de los 45 años**, 15,52 puntos por encima que los **hombres** que están en esa franja en un **64,48 %.**

Tabla 6. Cuadro cruce de variables Edad y Género (elaboración propia)

CRUCE EDAD Y GÉNERO						
	Entre 18 y 29 años	**Entre 30 y 44 años**	**Entre 45 y 64 años**	**Más de 64 años**	**NS/NC**	**TOTAL**
HOMBRE	7	20	44	25	11	**107**
	6,54%	***18,69%***	***41,12%***	***23,36%***	***10,28%***	***100,00%***
MUJER	0	4	19	5	2	**30**
	0,00%	***13,33%***	***63,33%***	***16,67%***	***6,67%***	***100,00%***
Total	7	24	63	30	13	**137**
	5,11%	***17,52%***	***45,99%***	***21,90%***	***9,49%***	***100,00%***

Cruce sexo y región de origen

Tal y como se observa en la siguiente tabla no se advierten grandes diferencias en la distribución de género y región de origen siendo algo más alto el porcentaje de **hombres latinoamericanos (48,60 %)** frente a las **mujeres** de la misma región **(36,67 %).** El porcentaje de **mujeres de nacionalidad española (30 %)** se ubica a su vez cuatro puntos por encima de la media para **ambos sexos (26,28%).**

Tabla 7. Cuadro cruce de variables Origen y Género (elaboración propia)

CRUCE REGIÓN DE ORÍGEN Y GÉNERO							
	África	América	Asia	España	Europa	NS/NC	TOTAL
HOMBRE	10	52	2	27	15	1	**107**
	9,35%	***48,60%***	***1,87%***	***25,23%***	***14,02%***	***0,93%***	***100,00%***
MUJER	3	11	1	9	4	2	**30**
	10,00%	***36,67%***	***3,33%***	***30,00%***	***13,33%***	***6,67%***	***100,00%***
Total	13	63	3	36	19	3	**137**
	9,49%	***45,99%***	***2,19%***	***26,28%***	***13,87%***	***2,19%***	***100,00%***

5.2. Trayectoria en la exclusión/sinhogarismo y uso de recursos sociales

Tiempo pernoctando en el aeropuerto

Una de las preguntas clave realizadas en el cuestionario se refiere al tiempo en el que las personas llevan pernoctando en el Aeropuerto. Tal y como se puede apreciar en la Tabla 5 el **50,36 % de las personas encuestadas llevaban más de 6 meses** durmiendo en el mismo lugar. Solamente un **13,87 %** habían llegado a las instalaciones de AENA **en el último mes**. 113 de las personas encuestadas (un **86,26 %** de los casos) contestaron que el **aeropuerto era su lugar habitual** para pasar la noche, mientras que solo el **13,74 % acudían de manera puntual**.

Tabla 8. Duración de la pernocta de las personas encuestadas en el Aeropuerto

DESDE CUÁNDO DUERME									
ZONA DE PERNOCTA	Menos de 3 días	3 a 7 días	8 a 15 días	16 a 30 días	1 a 3 meses	3 a 6 meses	Más de 6 meses	NS/NC	Total
Terminal 1	0	1	1	0	5	2	14	0	**23**
Terminal 2	0	0	0	0	1	1	5	0	**7**
Terminal 3	1	0	0	3	3	0	10	1	**18**
Terminal 4	0	3	3	7	20	11	40	5	**89**
Total	**1**	**4**	**4**	**10**	**29**	**14**	**69**	**6**	**137**
% sobre total	***0,73%***	***2,92%***	***2,92%***	***7,30%***	***21,17%***	***10,22%***	***50,36%***	***4,38%***	***100,00%***

Además, **123 personas** manifestaron que durante el día **salían fuera de las instalaciones** para realizar diferentes actividades (aseo, alimentación, trabajo, relaciones sociales, etc.); lo que indica una alta movilidad del **93,89 %** de las personas.

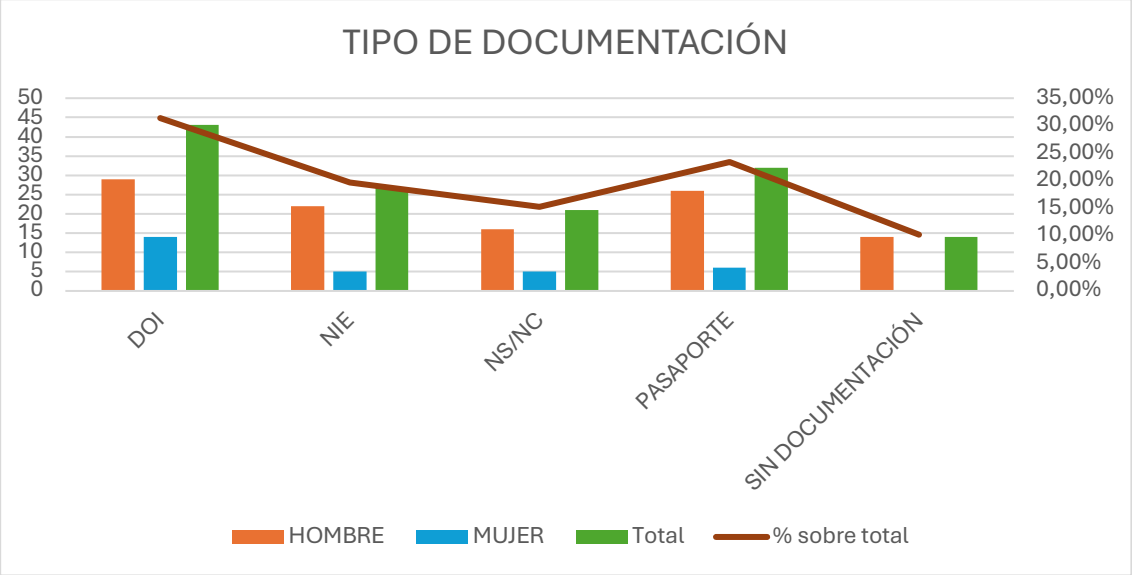
Vinculación con la ciudad de Madrid

Solo el **32,12 %** de las personas encuestadas indicó haber residido anteriormente en Madrid o tener **vínculos con la ciudad** (familia, trabajo, recursos sociales...) previos a su situación actual. Por el contrario, el **29,93 %**manifestó **no tener ninguna relación previa** con la ciudad, lo que puede dificultar su integración en los recursos municipales existentes. La alta tasa de respuestas dubitativas o inespecíficas (**37,96 %** de los casos) hace pensar que la pregunta no fue correctamente formulada o la misma carece de una respuesta sencilla, clara o taxativa. Es decir, muchas de las respuestas a esa pregunta fueron del estilo “conozco la ciudad pero he vivido fuera”, “hace meses que no venía a Madrid”, “estuve empadronado pero luego me fui, no sé si seguiré”, etc.

Situación administrativa y documentación

Respecto a la documentación, solamente un 10,22 **%** de las personas carece de documentación en vigor (DNI, NIE o pasaporte), siendo esta cifra especialmente significativa en el caso de los hombres. Las mujeres encuestadas eran en su mayoría de perfil migratorio por documentarse a través del DOI.

Gráfico 3. Tipo de documentación de las personas encuestadas en el Aeropuerto



Como ya hemos visto anteriormente los resultados del cruce de tiempo de permanencia y documentación muestran claramente un avance hacia la consecución del NIE de un **42,22 %** entre las personas que llevan más de 5 años en España y un **9,52 %** para aquellos que han permanecido un corto tiempo en el país.

Situación de empadronamiento

Tabla 9. Realidad del empadronamiento de las personas encuestadas en el Aeropuerto

¿Estás empadronado/a?					
	Fuera de Madrid	En Madrid	NO empadronado	NS/NC	**TOTAL**
HOMBRE	13	55	21	18	**107**
MUJER	4	16	4	6	**30**
Total	**17**	**71**	**25**	**24**	**137**
%	***12,41%***	***51,82%***	***18,25%***	***17,52%***	***100,00%***

Hasta un **64,23 %** de las personas entrevistadas indicó estar empadronada en algún municipio, alcanzando hasta el **51,82 %** los casos que indicaron estarlo en la ciudad de Madrid. Sin embargo nos encontramos de nuevo una alta tasa de personas (**17,52 %** de los casos) que no contestaron o indicaron no conocer su situación de empadronamiento. Este hecho puede limitar su acceso a recursos municipales o a políticas de inclusión.

Tabla 10. Cruce del empadronamiento con lo historia vincular de las personas encuestadas en el Aeropuerto

CRUCE DE EMPADRONAMIENTO Y HISTORIA VINCULAR CON MADRID					
	Fuera de Madrid	En Madrid	NO empadronado	NS/NC	**TOTAL**
Sin vinculación con Madrid	12	10	11	8	**41**
Con vinculación con Madrid	2	28	8	6	**44**
NS/NC	3	33	6	10	**52**
Total	**17**	**71**	**25**	**24**	**137**
%	***12,41%***	***51,82%***	***18,25%***	***17,52%***	***100,00%***

El cruce de los datos de empadronamiento con la vinculación con la ciudad de Madrid muestra alguna inconsistencia fruto, como ya hemos indicado, de la variabilidad en la comprensión de este hecho. La falta de conciencia o concreción de la situación o lugar de empadronamiento es habitual de todas formas en personas habituadas a la movilidad geográfica o que se encuentran en una gran situación de incertidumbre en cuanto a su alojamiento.

Acceso al sistema sanitario

En cuanto al acceso sanitario, **51,09 %** contaba con tarjeta sanitaria, mientras que **34,31 %** declaró no tener acceso efectivo a atención médica primaria al no disponer de dicha tarjeta. Este hecho puede suponer un problema importante en un grupo de población con habituales

problemas sanitarios prolongados y de cuidado irregular. Solamente 53 personas **(38,69 %** de los casos) contestaron que no tenían ningún problema de tipo sanitario.

Contactos con entidades sociales

El **40 %** de las personas entrevistadas había tenido contacto reciente con alguna entidad del tercer sector o servicios sociales. Los cuestionarios preguntaban sobre las ayudas recibidas o las peticiones realizadas pero las respuestas fueron de una variabilidad muy amplia y hasta la fecha no se han depurado las mismas. En las sucesivas preguntas sobre la asistencia recibida para buscar una alternativa habitacional, o para encontrar fuentes de ingreso, etc. Se suceden las respuestas que recogen un cierto descontento o indiferencia al impacto su papel podría tener para dar respuesta a su situación.

El uso de los recursos sociales es desigual ya que mientras que hasta el 67,88 % decían acudir habitualmente a comedores sociales, solamente el 10,95 % acudían a centros de día. Hasta un 43,80 % de las personas entrevistadas decían usar las Casas de Baños como recursos habituales para asearse. El resto parecían utilizar las propias instalaciones del aeropuerto o en función de recursos económicos puntuales y contactos, acudían a habitaciones o alojamientos de conocidos o puntualmente en pensiones.

Tabla 11. Respuestas a la pregunta sobre el acceso a comedores sociales

¿Comes en algún comedor social?			
	No	Sí	**TOTAL**
HOMBRE	35	72	**107**
MUJER	9	21	**30**
Total	**44**	**93**	**137**
%	***32,12%***	***67,88%***	***100,00%***

Tabla 12. Respuestas a la pregunta sobre el acceso a las Casas de Baños

¿Haces uso de las Casas de Baños para asearte?				
	Sí	No	NS/NC	**TOTAL**
HOMBRE	49	23	49	**107**
MUJER	11	10	11	**30**
Total	**60**	**33**	**60**	**137**
%	***43,80%***	***24,09%***	***43,80%***	***100,00%***

Tabla 13. Respuestas a la pregunta sobre el acceso a centros de día

¿Acudes a algún centro de día?			
	No	Sí	**TOTAL**
HOMBRE	98	9	**107**
MUJER	24	6	**30**
Total	**122**	**15**	**137**
%	***89,05%***	***10,95%***	***100,00%***

6. Conclusiones

Sobre el número de personas y su estabilidad en el Aeropuerto…

En base al trabajo de campo realizado, se constata que a finales de marzo y principios de abril de 2025 pernoctaban de forma habitual en el Aeropuerto de Barajas un elevado número de personas, superando alguna noche las 400 personas. La variabilidad de esa cifra en los recuentos posteriores hace pensar que fue estacional y por causas puntuales (aumento de la temperatura, mayores ingresos disponibles por ser comienzo de mes o acontecimientos deportivos concomitantes que retrasaron la llegada de algunas personas al Aeropuerto son algunas de las consideraciones que se reportaron informalmente al equipo de voluntariado). Convendría de todas formas analizar si tras el cierre de la Campaña de Frío del Ayuntamiento de Madrid y a lo largo del mes de abril hubo un aumento de nuevo hasta alcanzar las cifras iniciales.

Tanto los resultados del recuento, por ejemplo la presencia de bultos y maletas, como algunas de las variables correspondientes al dilatado tiempo de pernocta previo en el Aeropuerto, hacen pensar que la población que duerme en el Aeropuerto, aunque cambiante en un cierto porcentaje, se mantiene durante prolongados tiempos. Más de la mitad de las personas encuestadas llevaban más de 6 meses en el Aeropuerto.

Esto supone un hándicap por la cronificación de algunos procesos y las resistencias que se podrán encontrar al cambio de situación si la propuesta alternativa no es adecuada, pero también una oportunidad, hasta ahora perdida, de poder acompañar de manera prolongada a un número más que estimable de dichas personas y con ello poder realizar intervenciones que se basen en la confianza, el análisis personalizado de riesgos y oportunidades y la provisión de alternativas adecuadas al perfil de cada persona.

El hábito extendido de salida durante el día y retorno nocturno a las instalaciones aeroportuarias para el cobijo y pernocta hace pensar que existe ya un cierto arraigo generalizado en recursos de máxima emergencia y baja exigencia desde los que se podría trabajar dicha intervención si en el Aeropuerto no se pudiera dar la misma.

Sobre el perfil general de las personas encontradas…

Los datos no permiten concluir en un único perfil en el grupo de personas estudiadas sino más bien la conclusión en este aspecto es que no se puede sostener el argumento de la pertenencia en bloque del grupo a una única realidad. Ni el factor migratorio, ni la vinculación con Madrid, ni mucho menos un perfil de persona deteriorada y cronificada como han querido mostrar algunos medios, obedece a la realidad del grupo.

El grupo, tremendamente heterogéneo, exige la máxima coordinación y compromiso de todos los niveles de la administración. Igual que no se puede sostener que la falta de políticas y/o servicios de emergencia social en el entorno explica la presencia de dichas personas en el

Aeropuerto, tampoco lo hace la falta de acceso a servicios del ámbito de la migración y el Ministerio de Inclusión. El fallo sistémico de las políticas de acogida e integración además de múltiples factores de tipo idiográfico o posibles factores no normativos y no identificados hacen del grupo del Aeropuerto un claro ejemplo del necesario abordaje global de las políticas de acogida/emergencia e integración así como otras más específicas como la de vivienda, acceso a la salud mental y la garantía de rentas, que pueden explicar los procesos de movilidad descendente y la cronificación en esta situación de deterioro.

El factor de extranjería es una variable claramente explicativa de un porcentaje alto del grupo, pero en general hablamos de personas de las que no se explica su situación de sinhogarismo por procesos migratorios recientes sino por la debilidad del escudo social para alcanzar a estos perfiles y su deriva a situaciones de exclusión en trayectorias de integración fallidas hasta la fecha.

Es relevante indicar que en un porcentaje muy alto, alrededor de 7 de cada 10, son personas en edad laboral aunque casi 5 de esos siete se encuentran en edades avanzadas y complicadas para el reingreso al mercado laboral. Más allá de la necesidad de estudiar y acompañar a cada persona, sí parece lógico pensar que garantizar ingresos por alguna medida de protección social sería una política más efectiva que proceder a procesos de inserción por empleo.

Sobre el factor extranjero...

En general hablamos de personas, tal y como hemos indicado, que no proceden de procesos migratorios recientes o que puedan ser calificadas como recién llegadas (sólo el 15,44 % indicaron haber llegado a España hace menos de 6 meses y solamente serían 3 de cada 10 los que se encuentran en periodo de "irregularidad" ante la posibilidad de un arraigo).

De las personas extranjeras cabe indicar que son en su mayoría latinoamericanas por lo que no existiría barrera idiomática aparente.

Sobre la vinculación con la ciudad de Madrid...

Ni la existencia de empadronamiento, ni la relación formal establecida con entidades de la ciudad, son buenos mecanismos para determinar la vinculación existente con el entorno de la ciudad de Madrid o de la región. El empadronamiento es una política de escasa exactitud en poblaciones con alta movilidad y con periodos de pernocta prolongados en la calle o en condiciones de vivienda no adecuadas.

Por otro lado, no parece ser un grupo en el que se generalice el anclaje previo existente con procesos de acompañamiento prolongados y exhaustivos con los recursos de la ciudad, bien sen públicos o privados, pero al mismo tiempo sí hacen uso, un gran número de ellos, de los servicios de baja exigencia y la tendencia parece ser a transitar o vivir por diferentes áreas urbanas en las que van encontrando tanto esos recursos formales como relaciones informales y pequeños trabajos.

Sea como sea en la encuesta más de la mitad de las personas respondieron sí estar empadronados en la ciudad por lo que parece ser necesaria una respuesta desde el ámbito local.

7. Recomendaciones

Desde la Mesa por la Hospitalidad, aun entendiendo la complejidad del problema, consideramos que es responsabilidad de las diferentes administraciones públicas trabajar conjuntamente para ofrecer alternativas adecuadas a las personas que están pernoctando en el Aeropuerto de Madrid, como mínimo en las situaciones de mayor vulnerabilidad. Desde nuestro punto de vista, abordar esta situación requeriría tanto de medidas a corto plazo como de actuaciones a medio y largo plazo.

Recomendaciones generales:

1. Desde nuestra consideración la solución de esta realidad pasa por soluciones estructurales, del modelo de sociedad, del escudo social y de las políticas de integración, que exceden la realidad de este grupo. Es por ello que la solución no pasará por la desaparición completa de estas personas, pero sí creemos que se puede aspirar a reducir ampliamente el grupo y mejorar con ello su situación.
2. Rechazamos de plano cualquier medida que vaya dirigida a la expulsión del grupo o de personas aisladas ya que eso no desembocaría más que en el agravamiento de su situación y en un empeoramiento de las posibilidades de recuperación. Creemos que se debe activar algún protocolo de salida con alguna garantía de ayuda incluso para aquellas personas que tengan perfiles más disruptivos.
3. A la vista de la heterogeneidad del grupo, de la diversidad de perfiles que conlleva diversidad de itinerarios de acompañamiento… reforzamos nuestra idea de que la solución debe pasar por la colaboración técnica y política de cinco administraciones públicas:
    - **Ayuntamiento de Madrid:** como municipio de referencia para muchos de ellos, como entidad local con competencias en emergencia social; debiera dar un paso adelante en la ampliación de recursos de emergencia para dar respuesta a esta realidad. Tensionar más la red actual ya saturada no sería solución de ningún tipo ni para el grupo de Barajas ni para las personas que ya están en la ciudad a la espera de respuesta desde los recursos municipales o la red de entidades.
    - **Ayuntamientos aledaños:** la ausencia de recursos alternativos de emergencia en los municipios aledaños es un problema estructural de la región, que sobredimensiona la exclusión de la capital y no permite distribuir responsabilidades y posibilidades de generar soluciones. La realidad de Barajas puede ser una situación idónea (por el sentido "transitorio" del lugar) para forzar un paso adelante de los municipios y de sus políticas sociales y de emergencia.
    - **Comunidad de Madrid:** el papel de esta administración se puede dar en tres sentidos: primero, las políticas de integración son las principales movilizadoras de los procesos de recuperación de las personas en situación de sinhogarismo, fortalecerlas es solución indispensable para resolver el problema estructural al que nos referíamos anteriormente. Además, el gobierno regional puede desarrollar

labores de coordinación entre diferentes municipios y por último, podría apoyar económicamente algunas de las iniciativas que se implementen.

- **Gobierno central:** sin duda tiene responsabilidad en todas aquellas personas recién llegadas o que no hayan podido acceder a recursos de protección internacional o ayuda humanitaria. A pesar de que no sea el grupo mayoritario, sí hay algunas personas de ese perfil. Es fundamental además que se comprenda desde la Delegación de Gobierno el necesario apoyo integral que la capitalidad de Madrid exige para sus efectos de atracción a realidades como la de Barajas. Tanto la movilización de recursos como la posible coordinación de políticas estatales o de soluciones fuera de la región pueden ser acompañadas desde estructuras gubernamentales.
- **AENA:** por último, la empresa gestora del Aeropuerto tiene dos papeles fundamentales tanto en la humanización de la gestión aeropuertaria como en el intento de evitar la proliferación de bulos y desinformación en torno a las personas en situación de sinhogarismo. Una política de no expulsión y colaboración activa además del apoyo con recursos a las soluciones que se establezcan serán pasos que garanticen una buena coordinación del resto de administraciones.

A corto plazo:

4. **Evitar medidas dirigidas a expulsar a las personas del Aeropuerto** mientras no se pongan en marcha alternativas adecuadas, pues desplazará los problemas a otras zonas, agravando la situación de las personas, especialmente de aquellas más vulnerables y con menos habilidades para buscar alternativas.
5. **Crear una mesa de coordinación estable entre las diferentes Administraciones Públicas y AENA** para abordar el problema, delimitando qué situaciones puede apoyar cada una de las administraciones con cierta flexibilidad para evitar enfrentamientos que bloqueen la búsqueda de soluciones.
6. **Aumentar la presencia estable de servicios sociales en el horario en que las personas pernoctan en el aeropuerto**, posibilitando un mayor conocimiento de las diferentes situaciones y posibilitando la búsqueda de soluciones adecuadas en cada caso.
7. **Ofrecer desde los diferentes municipios implicados alternativas de alojamiento** que puedan ser valoradas por las personas como una alternativa mejor que permanecer en el Aeropuerto.
8. **Tejer alianzas con el tercer sector para identificar recursos especializados con los perfiles existentes.**

A medio y largo plazo:

9. Fortalecer las políticas sociales y de vivienda para ampliar el parqué público de vivienda, la inclusión de más grupos y perfiles en políticas de integración activas y el desarrollo de estrategias regionales en el ámbito del sinhogarismo, la convivencia y la inmigración que vayan justamente dirigidas a la respuesta a este tipo de realidades.

10. Establecer en algún o algunos municipios de la región o de la zona aledaña al Aeropuerto, o en varios, recursos tipo No Second Night que permitan una identificación rápida de personas recién llegadas al Aeropuerto procurando una salida ágil de las instalaciones y el inicio de procesos de inserción desde esos recursos alternativos.
11. Establecer algún recurso de baja exigencia en las inmediaciones del Aeropuerto o que tenga una buena comunicación con el mismo con tal fin que se traslade la intervención y acompañamiento sociales a ese recurso y pueda servir de espacio para iniciar procesos de acompañamiento y recuperación y su derivación a recursos más estables.
12. Incrementar la oferta de recursos de pernocta en emergencia desde tipologías colectivas pero con garantía de privacidad y que procuren una mayor intimidad. Si es posible hacerlo tanto en Madrid como en otros municipios.
13. Optimizar procesos en bloque de incorporación a mecanismos del escudo social (bono social de vivienda, IMV, tarjeta alimentos, etc.)
14. Identificar personas que pueden darse de alta en el empleo y favorecer procesos de inserción sociolaboral en bloque en empresas prestadoras de servicios de las administraciones, del propio Aeropuerto, etc.
15. Se requiere una revisión profunda de la política de vivienda en la región ya que si no todas las medidas serán temporales y muy limitadas en el impacto.

8. Bibliografía

Benjaminsen, L., Knutagård, M., Busch-Geertsema, V., & Pleace, N. (2018). *Measuring homelessness and housing exclusion in Europe: Comparative approaches and practices*. European Journal of Homelessness, 12(3), 1–26.

Busch-Geertsema, V., Edgar, W., O'Sullivan, E., & Pleace, N. (2010). *Homelessness and Homeless Policies in Europe: Lessons from Research*. Brussels: European Commission.

FEANTSA (European Federation of National Organisations Working with the Homeless). (n.d.). *ETHOS – European Typology of Homelessness and Housing Exclusion*. Recuperado de https://www.feantsa.org

Toro, P. A., Tompsett, C. J., Lombardo, S., Philippot, P., Nachtergael, H., Galand, B., ... & MacKay, L. (2007). *Homelessness in Europe and the United States: A comparison of prevalence and public opinion*. Journal of Social Issues, 63(3), 505–524.

Edgar, B., & Meert, H. (2005). The ETHOS Definition of Homelessness. FEANTSA.

Fuente-Roldán, I. N. de la. (2023). La realidad conceptual del sinhogarismo: Reflexiones para un abordaje comprehensivo. Cuadernos de trabajo social, 36(1), Article 1. https://doi.org/10.5209/CUTS.81320

INEbase / Nivel y condiciones de vida (IPC) /Condiciones de vida /Encuesta sobre centros y servicios de atención a personas sin hogar / Metodología. (s. f.). INE. Recuperado 26 de abril de 2025

9. Anexo

Entrevista (1ª parte) Persona que entrevista: _____ Zona:

Si la pregunta requiere una opción específica, marcamos con un círculo la respuesta elegida. Si marcamos OTRAS podemos escribir al lado esas otras opciones. Si la pregunta no tiene opciones predeterminadas, escribimos la respuesta proporcionada por la persona.

1. Género	Hombre / Mujer / Otros
2. País de origen	España / Otros
3. ¿Cuál?	
4. Fecha de llegada a España	
5. Documentación	DOI / NIE / Pasaporte / Sin documentación
6. Edad	
7. ¿Desde cuándo duerme en el aeropuerto?	Menos de 3 días / 3 a 7 días / 8 a 15 días / 16 a 30 días / 1 a 3 meses / 3 a 6 meses / Más de 6 meses
8. ¿Por qué duerme aquí?	Sin dinero / Falta de plaza en centros a los que ha acudido / Otros…….
9. ¿Duermes de forma puntual o continuada en el aeropuerto?	-Puntual…. Dónde: Albergue / Pensión / Con familia o amigos / Otro lugar público… -Continuada
10. ¿Dónde residía antes de llegar a vivir en el aeropuerto?	
11. ¿Sales durante el día del aeropuerto?	-Sí…. Dónde vas: Trabajo / Biblioteca / Parque / Centro de Día / Comedor Social / Otro…. -No
12. ¿A dónde vas?	Trabajo / Biblioteca / Parque / Centro de Día / Comedor / Otro…
13. ¿Dónde comes?	Aeropuerto / Comedor Social / Otros…. Indica dónde…
14. ¿Dónde te aseas?	Aeropuerto / Otros…. indica dónde…
15. ¿Dónde estás empadronado?	
16. ¿Qué planes tienes?	Solicitar asilo / Trabajar / Estudiar / Quedarme en Madrid / Salir de Madrid / Otros… ¿cuáles?
17. ¿Está acompañado?	NO / SI… por quién: FAMILIA / AMIGOS
18. ¿Con cuántas personas estás?	Nº Parentesco: Madre / Padre / Hijos / Hermano / Primo / Otros…. Cuántos menores (edades):
19. ¿La persona quiere seguir hablando?	Sí / No
QUIERES DESTACAR ALGO DE ESTA PRIMERA ENTREVISTA	

Entrevista (2ª parte)

Si la persona quiere seguir hablando seguimos con las preguntas

20. ¿Has acudido a alguna entidad social?	Sí / No
21. ¿Cuáles?	
22. ¿Has pedido alguna ayuda?	**SI:** - ¿CUÁL Y A QUIÉN se las has pedido? - CUÁLES TE HAN CONCEDIDO: - CUÁLES TIENES A LA ESPERA: **NO**
23. ¿Tienes tarjeta sanitaria?	Sí / No
24. ¿Tienes algún problema de salud?	Sí… CUÁL / No
25. ¿Has sido víctima de algún delito (robo, agresión, etc.)?	Sí / No
26. ¿Denunció el hecho a la policía?	Sí / No
27. Has contactado o pedido ayuda con alguien del aeropuerto	SI- AENA / SAMUR / POLICÍA / SEGURIDAD / OTROS… cuáles NO
27. ¿Cómo crees que puedes salir de esta situación?	Trabajo / Atención médica / Un comedor social / Un lugar donde asearme / Ayuda de Servicios Sociales / Ayuda de Entidades Sociales / Asesoramiento Jurídico / Otros… cuáles:
28. ¿Qué necesitas para sobrellevar mejor tu situación actual o salir de ella?	
29. ¿Quieres añadir algo más?	

DESDE EL GRUPO QUERÉIS AÑADIR ALGO MÁS….