

FORO METROPOLITANO CORUÑA 3.0

CICLO: Reinventar la Ciudad Metropolitana del siglo XXI

Séptimo Debate.

NUEVAS ESTRATEGIAS PARA LA CIUDAD METROPOLITANA DEL FUTURO: CORUÑA 2030.

Promueve: Asociación Metropolitana 3.0

Organizan: Sporting Club Casino de La Coruña y Asociación de Jóvenes Empresarios.

Participantes en el debate:

Andrés Precedo Ledo: Geógrafo y Profesor Mercantil.

Carlos Sánchez-Tembleque Ponte. Economista.

Ignacio Ferreiro González. Arquitecto.

Gael Sánchez Rivas. Ingeniero de Caminos.

El acto tuvo lugar el jueves 28 de abril a las ocho de la tarde en el Casino-Sporting Club (calle Real).

INTRODUCCION: POR UNA CIUDAD METROPOLITANA GLOBAL.

Andrés Precedo Ledo.

Cuando hicimos la presentación oficial de la Asociación, decía que hacía falta recuperar la visión creativa de los líderes políticos, empresariales y sociales que nos precedieron, para mirar el futuro de la ciudad con ambición. Esa ambición que es propia de los visionarios pero que sin ella las ciudades se van aletargando y úes oportunidades se van diluyendo. Algo así es lo que está pasando en La Coruña actual, una ciudad falta de proyecto y carente de ideas. Solo la ambición de algunos empresarios es capaz de mantener a la ciudad y su área metropolitana en la posición que le corresponde en el conjunto de la red urbana española, y que en la actualidad ha retomado desde el punto de vista empresarial, pero que no ha estado acompañada del liderazgo político, social y cultural preciso para dar el paso a una Ciudad Creativa global. Entonces había situaciones que permitían mantener la esperanza, algunas se truncaron, pero otras pudieron culminarse; sin embargo ahora la decisiones que afectan a la ciudad se toman desde fuera y no encuentran capacidad de reacción, por lo que la ciudad sigue la inercia de los tiempos, pero sin asumir el protagonismo que le corresponde. Por eso es ahora el tiempo de la sociedad civil y en ese tiempo nuestra Asociación quiere jugar un papel dinamizador. Por eso este debate lo hemos enfocado pensando en retomar ideas anteriores y añadir otras nuevas para articular un nuevo escenario metropolitano.

1.-EL ESCENARIO ACTUAL SE HA QUEDADO PEQUEÑO.

Andrés Precedo.

Dentro de la temática del debate, la situación actual viene marcada por dos hechos:

1. **El avance de las infraestructuras.** Muchas de las propuestas debatidas en anteriores ocasiones hoy están ya en la agenda de los políticos. Según nuestra información el proyecto del nuevo puente da Pasaxe y sus enlaces esta ya a punto de licitarse, la conexión de la vía ártabra con la autopista está redactándose, su prolongación a Lorbé es inminente, y el enlace de Sada está pendiente de un acuerdo con los ciudadanos. El Vial 18 solo depende de la resolución de una alegación planteada para tener el proyecto encauzado, la cuarta ronda no tiene el apoyo del concello de Arteixo, que, cabalmente, propone en su lugar suprimir el peaje en los enlaces actuales que cubren las necesidades de conexión necesarios sin construir otro nuevo, la resolución del enlace de la autopista con Alfonso Molina está ultimándose con un enfoque más sostenible, y el ministerio está estudiando al supresión del by pass de Betanzos y algunas mejoras en el trazado para ganar tiempo en el viaje a Ferrol, e incluso los alcaldes del área metropolitana C10 están pensando en activar el **tren de cercanías y redactar un nuevo plan de infraestructuras**. Son demandas que vienen reclamándose por diversos colectivos, también por nosotros desde un principio, y que ahora parece que al fin entraron en la lista de las demandas políticas, aunque eso no quiere decir que su acometida sea tan inmediata como la ciudad necesita. Pero, en todo caso, ya no es momento para continuar el debate sobre los mismos temas.

2. **La ampliación del espacio metropolitano.** La actual dinámica expansiva de la economía urbana está dibujando un nuevo espacio funcional de carácter metropolitano. **La Comarca Metropolitana (C10) formada por diez municipios es ya una visión reducida de la realidad y se hace necesario ampliar el enfoque de su organización espacial, pudiendo diferenciar entre lo que podemos denominar la aglomeración urbana consolidada (C10) y el área metropolitana funcional (C20) como espacio tendencial.** Además, se están produciendo importantes cambios en la propia ciudad desde el punto de vista de las infraestructuras y del sistema de movilidad general que demandan una nueva visión de la movilidad y el transporte público en el área metropolitana actual y ampliada. Todo ello se puede resumir del siguiente modo:
 - a) Por un lado asistimos a una **ampliación de la periferia funcional** hacia espacios exteriores, principalmente por el aumento de los desplazamientos diarios pero también por el traslado de empresas de la ciudad hacia localizaciones donde la oferta de suelo, y el precio, son más convenientes para acometer las necesarias ampliaciones, como es el caso de Carballo, Cerceda, Ordes, Curtis-Teixeiro, y Coirós. Desde este punto de vista se hace más necesario pensar y debatir nuevas propuestas para nuevas infraestructuras.

- b) Además, hay otro tema antiguo que puede recuperar actualidad y que nosotros desde la asociación siempre hemos defendido en un escenario de medio largo plazo: la configuración de la Región Urbana Ártabra (DOT Galicia) **O Ciudad Ártabra que cubra le territorio que rodea la Golfo Ártabro, entre Carballo y Ferrol y que hoy constituye una región económica cada vez más integrada.** Por eso, ahora es un buen momento para revisar con una visión más amplia propuestas que, como la que hizo Albalat para la Ciudad de las Rías, aportaban un escenario de futuro que nunca debería haberse relegado, y que ha encontrado en los discursos localistas una justificación política para dejarla postergada como una buena idea pero nada más.

2.-SENTAR LAS BASES DE UN PROYECTO METROPOLITANO PARA LA CORUÑA COMO CIUDAD MEDIA GLOBAL.

Andrés Precedo Ledo.

En los anteriores debates, los ponentes pusieron de manifiesto que en la fase actual y en el escenario metropolitano presente, era más importante invertir en intangibles que en capital físico, como es el caso de los equipamientos y las infraestructuras. Esta afirmación estaba basada en que el nivel de infraestructuras proyectadas era suficiente, y ahora el objetivo debía ser completar las infraestructuras iniciadas y dotar de contenido y hacer más rentables y eficientes los equipamientos existentes, porque en algunos casos **hay situaciones de subutilización, como ocurre con Expocoruña.** La **necesidad de promover nuevos encuentros feriales** fue en el debate un tema recurrente, retomando la idea de un **Certamen internacional de Industrias Tics** o crear espacios de encuentros para actores de redes virtuales. Con todo, quedan muchos objetivos sin concluir, y, por eso, resulta imprescindible hacer un esfuerzo para **cerrar el mapa actual de infraestructuras del área metropolitana para resolver los desfases** existentes. Y, entre estos, uno de los principales déficits apuntados fue, una vez más, el referente a la accesibilidad y la movilidad.

Sin embargo, estas conclusiones son válidas en lo que se refiere al actual entorno metropolitano, pero, tal como se ha dicho, este espacio funcional se encuentra en fase de ampliación, debido **al efecto expansivo** reciente de nuestro entorno económico (efecto Inditex principalmente), ya que muchas **empresas** se están trasladando a la periferia para renovar o ampliar sus instalaciones y los **flujos económicos y personales** también están expandiendo su radio de acción. El resultado es que, mientras aún no se pudo cerrar la malla viaria anterior, estamos asistiendo a la configuración de un nuevo escenario metropolitano.

Al mismo tiempo, los nuevos movimientos en las Cámaras de Comercio, que previsiblemente llevarán a la integración del área ferrolana y la coruñesa en una única entidad, y a medio plazo la necesidad de coordinar los dos autoridades portuarias buscando una mayor rentabilidad, mediante la especialización y complementariedad de las dársenas, unidas al incremento de los flujos interempresariales y laborales entre las dos áreas urbanas, unidos a compartir el mismo espacio universitario, son factores que

introducen un nuevo contexto, más favorable que el anterior, para retomar la idea de la región metropolitana Coruña-Ferrol como un tercer escalón territorial .

Y es a estos nuevos escenarios territoriales a los que debemos orientar los grandes proyectos de futuro, como desde los inicios venimos defendiendo en la Asociación Metropolitana, sabiendo que el futuro solo se conquista cuando se aborda con proyectos ambiciosos e ideas globales.

Sin embargo, frente a estas realidades, el debate político actual sobre el área metropolitana sigue instalado en un marco ya superado por la realidad económica y social de la ciudad. Se sigue pensando en el área metropolitana del siglo XX, la C10 (formada por los diez municipios de la Comarca), cuando el nuevo espacio funcional se ha ampliado a un nuevo escenario, el C20, el área metropolitana ampliada, y cuando otras ciudades trabajan ya en la configuración de la Ciudad Metropolitana del siglo XXI, aquí se sigue mirando a un espacio metropolitano ya desbordado. Y no es de extrañas porque la escasa inversión pública ha ido postergando o aplazando actuaciones que hace tiempo deberían estar terminadas. Por eso tenemos que movernos en dos planos; por un lado, superar este retraso con una apuesta decidida y recuperar el futuro con un proyecto ambicioso por una nueva Ciudad Metropolitana. Esta es la cuestión que planteamos ¿Cómo debe ser el área metropolitana de A Coruña en la Galicia del 2030? ¿Y en la Europa del futuro?

Para dar respuesta a estas preguntas hay que abordar tres temas: el modelo de movilidad, la planificación estratégica del desarrollo territorial, las grandes infraestructuras vertebradoras y el modelo de movilidad sostenible. Como el primer aspecto ya ha sido esbozado en debates anteriores, en este debate vamos a hablar de las otras dos.

2.1.- Por una movilidad sostenible.

Expondré a continuación algunos comentarios que desarrollan la mayoría de las ideas que en este y en los anteriores debates se han suscitado. Empezaré por la movilidad urbana centrándome en un doble planteamiento.

- a) En primer lugar, y dentro del escenario metropolitano coruñés actual, es ya un hecho comúnmente aceptado, la necesidad de dar respuestas innovadoras para **reducir el excesivo uso del automóvil en los desplazamientos dentro de la ciudad y entre el centro y la periferia metropolitana**, actualmente muy por encima de la media de las ciudades europeas y españolas de nuestro tamaño, y
- b) **Debatir cual debe ser el papel del automóvil** en los sectores urbanos centrales para hacer compatible la peatonalización con la dinamización económica, y cuáles son **los sistemas de movilidad alternativos**.

Por eso, seguir haciendo planes municipales de movilidad es ya un anacronismo. Hay que replantear la movilidad urbana en todo el espacio metropolitano como un todo, para hacer compatible la accesibilidad con una apuesta por la sostenibilidad y por la **reducción de la sobrecarga de coches que padecen, no solo el centro urbano, sino también los subcentros metropolitanos de actividad** (núcleos urbanos, grandes polígonos empresariales, espacios de ocio). Y ese replanteamiento solo tiene una

dirección: primar el transporte público, y en particular **el tren metropolitano** para que articule la periferia y para que llegue **al centro de la ciudad**.

La mayoría de las ciudades ya han acometido esta adaptación, y el reciente Acuerdo del Clima de París, que están suscribiendo todos los gobiernos garantiza que este debe ser el enfoque de la movilidad en las ciudades del futuro. Y hemos de reconocer que en este sentido A Coruña y su área metropolitana están muy atrasadas.

2.2.-Las nuevas escalas metropolitanas.

Ya hemos dicho que seguir pensando en un plan para la actual **Comarca Metropolitana (C10) formada por diez municipios, como se anunció, es también una visión reducida de la realidad y se hace necesario ampliar el enfoque de su organización espacial. Es cierto que en la aglomeración metropolitana (C10) bastaría, como antes se ha dicho, con cerrar el actual mapa de infraestructuras para asegurar la accesibilidad, pero si pensamos en el futuro (C20) hemos de ir más allá en la previsión de las necesidades. Y ese es nuestro propósito.**

En este escenario surgen nuevos planteamientos, que son estrategias necesarias para anticiparse al futuro y evitar como en estos años ha ocurrido, que las inversiones vayan detrás de las necesidades y se destinen a resolver los problemas en lugar de preparar el futuro. **Estas son nuestras principales propuestas:**

- 1. Prolongar la Vía Ártabra desde la autopista hasta la autovía.**
- 2. Proyectar nuevas conexiones transversales rompiendo el modelo radial actual.**
- 3. Como tantas veces hemos dicho desde la Asociación (Xose Carlos Fernández, José Ángel Roca, Ignacio Ferreiro) implantar el tren metropolitano optimizando el anillo ferroviario ya existente (puerto-Pocomaco-Arteixo), y aprovechando el trazado de Uxes hasta Ledoño (parque logístico) y Cerceda (polígono empresarial, parque acuático, y grandes empresas).**
- 4. La revisión de la red viaria transversal para que la autovía A6 deje de ser un vial perimetral para convertirse en un nuevo eje distribuidor del área metropolitana ampliada C20,**
- 5. Y plantearse una nueva autovía libre de peaje entre la ciudad y el eje atlántico, como puede ser la prolongación de la tercera ronda por Cerceda hasta Ordes para convertirla en un tramo de la autovía Coruña-Santiago-Vigo, en sustitución de la N550 actual.**

En tercer lugar, y pensando en el horizonte del 2030, es oportuno dar contenido real a la figura de la Región Urbana Ártabra, entre Coruña y Ferrol, incluida en las DOT de Galicia, aprobadas por el Parlamento, pero que debe ser ampliada a las comarcas de Bergantiños y Betanzos.. Para su consolidación es necesaria, como primera medida, lograr una reducción de los tiempos de desplazamiento, lo cual favorecería las ligazones económicas y los flujos personales en el espacio metropolitano del futuro. Este es para nosotros el escenario para la Galicia del año 2030, conjuntamente con la Región Urbana de Rias Baixas, entre Vigo, Pontevedra y Vilagarcia, y que ya ella entrando en la agenda de los dirigentes políticos de esas ciudades En este contexto parece interesante **retomar la idea del puente sobre la ría de Ares, entre la costa de Lorbé y la de Area, para conectar la Vía Ártabra con**

la autovía de Mugardos_y sus conexiones con la red actual de vías de alta capacidad, pudiendo incluso pensarse incluir en la misma plataforma un trazado ferroviario de alta velocidad conectado al eje atlántico, dejando el trazado ferroviario actual como un tren de cercanías. Una propuesta que resolvería la desconexión del área funcional formada por las comarca de Ferrolterra, Eume y Ortegaleira de las redes de accesibilidad y conectividad exterior, e integra el área urbana de Ferrol en el corredor de velocidad alta del Eje Atlántico ferroviario. **Obras como esta se están acometiendo en los grandes estuarios con ciudades cercanas, como ocurre en el país de Gales, en Normandía, o en la Bahía de Cádiz.**

Aunque estando, como estamos, acostumbrados a pensar proyectos cortoplacistas y con una visión local, retomar este tema pudiera aparecer una cuestión utópica, pero si vemos lo que se está habiendo en otras ciudades con situaciones parecidas a la nuestra, comprobamos que este puede ser un buen momento para retomar el debate.. Como referente podemos citar, y sin que ello suponga entrar en confrontación alguna, el reciente acuerdo de los alcaldes de Vigo y Pontevedra para promover una autovía libre entre las dos ciudades y un tren de cercanías. **En nuestro caso seguimos instalados en la problemática de la movilidad en un área metropolitana que ya en la actualidad se ha quedado pequeña.**

Bastaría con sumar el potencial del sistema portuario ártabro actual, el de los grandes astilleros y centros de reparación de la ría ferrolana, los grandes centros productores de energía (Reganosa, Endesa, Union Fenosa, Repsol, Bioetanol), las grandes empresas establecidas en el área, el enorme potencial turístico, y las grandes infraestructuras, entre las que un lugar esencial corresponde al aeropuerto, y añadir el tamaño demográfico resultante, para darse cuenta que estamos ante uno de los grandes polos económicos españoles, y para pensar en crear una metrópoli europea de tamaño medio que ocupase el vacío existente entre Bilbao y Oporto. Una opción estratégica que aportaría una gran oportunidad para los habitantes y para todos los gallegos. Es una oportunidad que no debemos perder y este es el momento.

2.3.-Hace falta una nueva visión, pero también nuevos actores.

En resumen, se sigue pensando en el área metropolitana del siglo XX, C10 , cuando el nuevo espacio funcional se ha ampliado a un nuevo escenario, el C20, y cuando ya otras ciudades de dimensiones semejantes a la nuestra trabajan ya en la configuración de la ciudad metropolitana del siglo XXI, ampliando el número de municipios integrantes para adaptarse a la nueva realidad funcional.

Nuestra respuesta se encuadra, tal expuse en el primer debate de este ciclo, en promover la constitución de un ente de cooperación privado-público, siguiendo el modelo alemán de las regiones metropolitanas, y que tomando como referente teórico , la recomendación europea de crear nuevos escenarios metropolitanos compartidos basados en la cooperación, para alcanzar la masa crítica necesaria de competitividad, tal como se recoge en la Estrategia Territorial Europea de 1999, donde se dice que , las ciudades próximas de mediano tamaño deben plantear estrategias de cooperación e integración para formar regiones más metropolitanas más

competitivas y mejor posicionadas internacionalmente. Como referente en España podemos citar el caso de la Ciudad Astur, entre Oviedo, Gijón y Avilés. **En nuestro caso la ampliación del área metropolitana y la formación de la Ciudad Ártabra son situaciones encadenadas que requieren un largo proceso de reflexión y debate. .**

Un escenario posible que retoma y actualiza la idea pionera e innovadora de la *Ciudad de las Rías de Albalat*, pero que a diferencia de entonces, ahora puede plantearse como una realidad territorial, económica y social en proceso de consolidación. La decisión de llevarla adelante depende solo de creer en nuestro futuro o conformarse con la inercia actual. **Para avanzar en esta idea, propongo, una vez más, crear un foro de diálogo para evaluar esa posibilidad. EL FORO ÁRTABRO.**

Creemos que es posible dar una respuesta positiva a una ambiciosa opción de futuro como esta, pero, además del Foro, podemos también empezar por pensar propuestas también ambiciosas para **configurar nuevos espacios de movilidad que sirvan de base para la formación de la nueva metrópoli.**

Nuestra sensación es que mientras los empresarios y los teóricos hemos ido por delante, los políticos se han quedado atados por la dependencia excesiva de otras administraciones, por intereses ajenos a nuestra ciudad o a por su propia ideología, lo cual ocurre cuando los intereses de grupo se ponen por encima de los intereses de la ciudad y de todos los ciudadanos.

La Coruña de hoy carece de un proyecto ambicioso y se sigue pensando la ciudad con la visión del siglo XX, sin intentar recuperar el atraso acumulado. Mientras tanto, otras ciudades donde las decisiones han ido por delante y los proyectos también, están ya instaladas en el debate de la ciudad metropolitana del siglo XXI. Ese es el caso de ciudades como Bilbao, Oviedo, Porto, por citar algunas de nuestro entorno, y más próximos a nosotros. El caso de Vigo es el más elocuente: ya está en marcha el gobierno metropolitano, donde a los 14 municipios inicialmente integrados se están sumando otros hasta completar el área de los 24, y donde el espacio de movilidad se está adaptando a esa nueva realidad política y territorial, con proyectos ambiciosos en el ámbito del transporte público y en la movilidad en general. Y este es el camino que nosotros debemos también emprender, porque un espacio económico donde las infraestructuras no son suficientes para resolver el efecto limitativo derivado de las barreras a la movilidad existentes, en términos de tiempo, de coste y de facilidades, se convierte en un espacio metropolitano disfuncional. Y como ese es el caso de A Coruña actual, y como el horizonte de nuestro proyecto de Ciudad Metropolitana 3.0, está planteado, desde el principio, con la visión ambiciosa y moderna que la economía urbana demanda, y que los ciudadanos necesitan, este debate adquiere una especial relevancia y por eso pretendemos que, tras los debates de situación anteriores, sea el arranque de la presentación, en diferentes formatos, de lo que puede ser La Coruña del futuro.

3.-UN PUENTE PARA LA CIUDAD ARTABRA: ¿QUE BENEFICIOS ECONOMICOS SE PUEDEN ESPERAR DE UNA CONEXIÓN CORUÑA-FERROL MEDIANTE PUENTES?

Carlos Sánchez-Tembleque Ponte.

El área metropolitana real, como se ha señalado, va más allá de la que configuran el reducido término municipal de La Coruña con los 9 municipios de la comarca. La dinámica empresarial de la comarca que es el motor económico de Galicia es mucho más amplia, y su influjo abarca las comarcas de Ferrolterra, Eume-As Pontes, Betanzos, y Bergantiños-Carballo, esa es la llamada por Andrés Precado LA CIUDAD ÁRTABRA. Estamos hablando de 5 comarcas Coruña (400/470 km), Ferrol (160/624 km), Bergantiños (69/743 km²), Betanzos (39/677 km²), Eume (26/539 km²). En total 700 mil habitantes y 3.000 km². (La provincia de Coruña tiene 8.000 km² y 1.132 mil habitantes)

Se trata de un territorio extenso que rodea el golfo ártabro, entre Carballo y Ferrol y que hoy constituye una región económica cada vez más integrada. Estamos hablando de 5 comarcas cuyo peso viene definido por los siguientes datos económicos: 700 mil habitantes, el 27% de la población gallega; 3.000 km², el 10,3% de la extensión de Galicia; el 28,8% del PIB de Galicia; casi la mitad, el 49,5 %, del valor añadido neto o facturación de las empresas ubicadas en Galicia, y el 45% de los ingresos de las empresas gallegas. Son datos más que elocuentes para justificar la configuración de una región urbana, que, sin duda, **favorecería una mayor integración económica, por el efecto de las sinergias resultantes, por las economías de escala y por el incremento de los flujos empresariales y personales en este espacio metropolitano.**

Pero para que esta realidad pueda configurarse como un verdadero espacio metropolitano, uno de los primeros retos es el diseño del transporte metropolitano. Aunque en anteriores intervenciones ya se ha hecho referencia a las propuestas, las retomaré como base de una evaluación económica de su impacto. Dos son las líneas de actuación necesarias:

- a) **PRIMERO DESARROLLAR DE UNA VEZ UN SERVICIO FERROVIARIO DE CERCANÍAS**, lo que en el futuro podría ser un metropolitano, así como aumentar las frecuencias del autobús. El servicio ferroviario de cercanías debe aprovechar la infraestructura existente Coruña-Culleredo-Cambre-Betanzos-Ferrol hacia el este y hacia Arteixo, con el nuevo ramal que se construirá al puerto exterior, convergiendo ambos en la nueva estación intermodal y otras posibles centralidades en el propio municipio central, como Ferreiro y Gael propusieron.

Habría que preparar las estaciones que ya existen con aparcamientos de coches y en su caso construir algunas nuevas para crear una red de nodos intermodales de ámbito local, como en su momento propuso Carlos Nárdiz. Incluso podría complementarse con la utilización de catamaranes de alta velocidad adaptados a las condiciones de la costa.

ESTE PLANTEAMIENTO DEBERÍA HABERSE HECHO YA HACE AL MENOS UNA DÉCADA: porque no es más que aprovechar las actuales infraestructuras existentes mejorando trazado y frecuencias. Con todo, la distancia resulta excesiva con la línea

actual, ya que no deja de ser un inmenso rodeo de 50/ 60 km. Para dos ciudades y dos puertos que en línea recta están a 19,2 km.

b) En segundo lugar, debemos pensar en un ESCENARIO NO A DEMASIADO LARGO PLAZO PARA LOS PROXIMOS 10 AÑOS.

Bajo esta perspectiva, se debe acercar esa distancia, y para ello retomo una idea ya publicada y conocida como es una conexión mucho más directa que acercaría la comarca ferrolana a la coruñesa **TANTO EN KILOMETRAJE COMO EN TIEMPO: la idea de los puentes uno, imprescindible, entre Lorbé y Ares y otro, posible, entre Mugardos y Ferrol y sus conexiones con la red actual de vías de alta capacidad. Otros expertos, como Xosé Carlos Fernández, han expuesto en este mismo ciclo otra alternativa: sustituir los puentes por túneles bajo la ría, como están haciendo en Noruega. Sea como fuere, lo importante es acercar las dos ciudades por tren.**

La construcción de una comunicación conjunta carretera/tren mediante estos puentes supondría un acercamiento de los actuales 50/60 km (autopista/tren) a unos 25/25 km y en tiempo 45´carretera/25´autopista /70´minutos tren a 15´carretera /10´minutos tren, lo que significa un acercamiento entre un 50/60% de la distancia carretera/ferrocarril; es decir, estamos hablando de reducir a menos de la mitad esa distancia en kms. , y a la tercera parte en tiempo y si hablamos del tren la reducción en tiempo sería 7 veces menos (de 70 minutos actuales a menos de 10).

La clave es calcular cuánto aumentaría el PIB de estas comarcas “solamente” con el acortamiento del tiempo y de la distancia en kms. Se trata de calcular es el aumento de todas las variables económicas mencionadas con un buen transporte público y privado con una mejora clara en la movilidad. Para ello, he realizado un pequeño estudio comparativo basándome en otras áreas metropolitanas europeas de parecidas condiciones, donde se han construido puentes para unir dos ciudades próximas. Son los casos del puente de Saint Nazaire (68 mil habitantes) y Nantes (282 mil habitantes) en el Loira, el puente de Iroise que conecta Brest (143 mil habitantes) y Quimper (63 mil habitantes), los puentes del Servent en Gales que une la localidad galesa de Monmouthshire y la inglesa de South Gloucester (también localidades de menor tamaño que las de las comarcas de Coruña o Ferrol).

Aunque no es fácil encontrar datos he logrado recabar información sobre del impacto económico al cabo de 5/10 años de su construcción y en la mayoría de los caso se habla de un crecimiento a consecuencia de la mejora de la conectividad que en el peor de los casos no baja del 10% de crecimiento del PIB de las comarcas en las que se mejora la conectividad. Si solamente hablamos del PIB de las comarcas de Coruña+Ferrol, es decir 12.991 mm de euros o el 24% del PIB de Galicia, sin contar las comarcas de Bergantiños, Betanzos y Eume, estamos hablando de un crecimiento del PIB en 5/10 años de 1.300 millones de euros, solamente por el aumento de la conectividad por la construcción de estos puentes, es decir el 2,4% del PIB de Galicia.

Lógicamente este es un estudio preliminar, pero el coste de los puentes que acabo de mencionar, de tamaño medio de 1 o 2 km, puede suponer de 100 millones de euros, entonces este retorno de 1.300 millones sería muy superior al del hipotético coste de los puentes.

Además es muy probable que Europa apruebe un plan de inversiones públicas para contrarrestar la crisis de su periferia y en caso de que se lograra que este proyecto contara con los apoyos suficientes podría ser fácilmente financiado por Europa. Ahí tenemos el segundo puente en la Bahía de Cádiz que da servicio a comarcas mucho menos importantes que de las que estamos hablando.

Un proyecto como este, sin duda alguna contribuiría a convertiría a la ciudad ártabra en la capital económica del norte de España junto con Bilbao, Zaragoza y Barcelona.

2.-INFORME DEL DEBATE: LA GRAVE SITUACIÓN DEL SISTEMA DE MOVILIDAD METROPOLITANA.

Andrés Precedo, Carlos Sánchez-Tembleque, Gael Sánchez e Ignacio Ferreiro.

Además de los temas planteados, y, dentro del actual espacio metropolitano (C10) era necesario introducir un nuevo debate que sirviera para sugerir nuevas propuestas en el plano de la movilidad interior y la conectividad exterior, porque no es posible hablar de infraestructuras sin plantearse su papel para la mejora de la movilidad. Sobre esta cuestión trataron la mayoría de las intervenciones suscitadas en el debate, entre las cuales destacaré las aportaciones de dos ponentes. **Gael Sánchez e Ignacio Ferreiro.**

Gael Sánchez centró su intervención acerca del enfoque que debe adoptar este tema. Destacaré algunas ideas:

1. En un área metropolitana, al abordar el tema de la movilidad, es necesario previamente o simultáneamente, según la situación, tener en cuenta primero las desigualdades que se presentan en el territorio, atendiendo a los usos del suelo y también a las conectividad, sabiendo que son las infraestructuras las que distribuyen los desplazamientos y determinan, en parte, los usos del suelo y los asentamientos.
2. La parte física de las infraestructuras básicas ya está construida, con matices, y ahora hay que trabajar otros aspectos relacionados. El más importante, es las densidades demográficas en un área donde conviven zonas muy pobladas con otras prácticamente vacías, pero que las personas que vivan en éstas deben de tener los mismos derechos de movilidad. Es aquí donde surge entonces la importancia de las estrategias públicas que se utilizan en el marco del vehículo privado.
3. El planteamiento territorial y urbano con una visión metropolitana en un espacio municipal fragmentado, exigen una fuerte coordinación urbana que mejore la movilidad, que promueva escenarios más sostenibles, y donde se proyecten nuevos corredores comarcales.

Pero, además de estas acertadas consideraciones generales de Gael Sánchez, hay otros temas puntuales que es necesario revisar, como los siguientes:

- a) **En la ciudad estamos asistiendo a una transformación muy importante de las redes de circulación, con actuaciones tales como la peatonalización de Ciudad Vieja- La Marina-Los Cantones, lo cual suscita un nuevo debate y posibilita propuestas innovadoras en lo relativo a la conectividad entre el centro de la ciudad y la periferia, un exigencia vital para promover la dinamización del centro**

histórico y anticiparse a su posible involución. No olvidemos que mientras la oferta de bienes y servicios, especialmente los personales y de ocio, se concentran en la Ciudad Central, la demanda se asienta en la periferia del área metropolitana, donde pronto vivirá el 40% de la población residente. De no acometerse las acciones adecuadas podemos llegar a una situación disfuncional que dificultaría el acercamiento de la demanda a la oferta, lo cual en una ciudad de servicios, como es la Ciudad Central (municipio de A Coruña) podría ser dar lugar a una situación indeseada. Máxime cuando los grandes centros comerciales y de ocio se ubican más cerca de la demanda y con mejor accesibilidad general.

- b) En segundo lugar el grave problema del transporte de viajeros por autobús en el área metropolitana y su llegada al centro de la ciudad, obliga a pensar en nuevas fórmulas, al igual que es necesario reducir el impacto del actual sistema de autobuses en el tejido de la ciudad histórica (Ciudad Vieja y Pescadería). Todo ello requiere pensar nuevas propuestas
- c) Asimismo, las nuevas infraestructuras y el proyecto de la estación intermodal abren de nuevo el debate sobre la necesidad de **actualizar el sistema de transporte público de viajeros en la ciudad y el área metropolitana**. El sistema actual es absolutamente disfuncional y es preciso replantear toda la estrategia y de hacer nuevas propuestas.
- d) También hay un fuerte retraso en infraestructuras de conexión transversal que faciliten la accesibilidad entre el sector oriental y el occidental del área metropolitana (A18, Variante del temple, conexión vía ártabra). Pero es aun la situación del transporte público que debería conectar las áreas residenciales con los lugares de trabajo. Este es una cuestión fundamental para reducir la sobrecarga de la red viaria actual y para reducir los tiempos y el consumo de energía en los desplazamientos.
- e) Por otro lado, **Ignacio Ferreiro** puso de manifiesto como la estación intermodal y la recuperación del frente portuario abren nuevas posibilidades para mejorar la movilidad por ferrocarril y acercar la población la centro histórico para promover su dinamización, , con propuestas tales como una terminal de viajeros en el centro (muelle de la Batería), el intercambiador de san diego, o el anillo ferroviario metropolitano, en el que se incluiría el acceso ferroviario al puerto exterior. Además-añadió- la implantación de transporte metropolitano en el muelle de Baterías sería un alternativa a la demanda de que los autobuses metropolitanos puedan llegar a la ciudad, donde las posibilidades de penetración son reducidas, siendo el ferrocarril la mejor alternativa.
- f) Es importante reproducir la defensa que **Ignacio Ferreiro** hizo de la necesidad de apostar por un modelo de movilidad urbana sostenible en el centro de A Coruña, poniendo el ejemplo de otras ciudades. Esta fue su argumentación:
 - 1) La construcción y la entrada en funcionamiento de la estación de autobuses en 1975 y la imposibilidad de llegar al centro en autobús metropolitano supusieron la pérdida de la mitad de los usuarios, aunque como se seguía priorizando el transporte privado esta cuestión no fue suficientemente valorada. Ahora, las tornas han cambiado. La ciudad ha crecido fuera del término municipal, y esto hace que la imposibilidad de llegar a La Coruña, provoque que el 90% de los desplazamientos sean con vehículo privado. Es por ello necesaria la creación y disposición de un área

de regulación con una explanada de estacionamiento para que el transporte metropolitano llegue al centro de la ciudad.

“Existen numerosos casos-dijo- y no hace falta irse a otros países para apreciar ejemplos. Ciudades como San Sebastián, Santander, Pamplona, Burgos o Cádiz han visto mejorar las condiciones de movilidad de sus ciudades y áreas metropolitanas por llevar a cabo políticas e infraestructuras acordes con la demanda existente. Nuestra ciudad cuenta con un espacio portuario que permite esa centralidad. Otras ciudades como Málaga o Las Palmas de Gran Canaria, con una morfología urbana similar, han desarrollado planes magníficos. El caso de la ciudad andaluza, con una estación principal de autobuses periférica, hizo que dos años después se construyera una subestación que albergara el transporte metropolitano. Este podría ser un buen modelo para La Coruña. Pero nuestra área comarcal-prosiguió- se quedó a la cola, debido a una falta total de alternativas al uso del transporte privado “.

También, en su intervención, **Sánchez-Tembleque** trató el tema de la movilidad y alertó de una de las consecuencias que sería conveniente evitar: “yo voy a hablar de la movilidad exterior que también es crucial para el municipio cabecera de comarca porque esta ciudad corre el riesgo de convertirse en una *Pontevedra* o en una *Venecia*, con un despoblamiento galopante (En la ciudad de los canales solo viven 57.000 habitantes cuando hace cincuenta años se acercaban a los doscientos mil). La movilidad exterior entre el municipio central y la comarca es la tabla de salvación contra el despoblamiento de la Coruña y la pérdida de dinamismo económico.

Bajo esta premisa, añadió otra interesante idea: “poner en marcha la movilidad del transporte público de la comarca ampliando las fronteras del área metropolitana. A muchos de los que están aquí les podría parecer un tanto absurdo plantear el tema de la movilidad y al mismo tiempo la ampliación funcional de la actual dimensión comarcal cuando la actual situación de la movilidad de esta área metropolitana configurada en los oficiales y ridículos 9 municipios actuales es sencillamente calamitosa. Por eso, puede parecer anecdótico que nos pongamos a hablar de transporte metropolitano en una comarca ampliada de 20 municipios cuando no hemos sido capaces de implementar un transporte no digo ya del siglo XXI sino del siglo XX en la actual configuración de la comarca. Para que esto no vuelva a ocurrir, creemos que, con la experiencia adquirida, se debe plantear el problema del transporte metropolitano ya desde una perspectiva de comarca ampliada, porque si planificamos y se pone en marcha un sistema de transporte interurbano sólo para Coruña, Olerios, Arteixo, Bergondo, Sada, Cambre, Abegondo, Miño y Carral, cuando lo vayamos poniendo en funcionamiento veremos que el traje se va a quedar pequeño al instante”.

En resumen, estos planteamientos de los ponentes tienen mucha relevancia por dos razones.

Primera, y como ya expuse en el comienzo de este informe, “por la necesidad de dar respuestas eficaces **para reducir el excesivo uso del automóvil en los desplazamientos dentro de la ciudad y entre el centro y la periferia**, muy por encima de la media de las ciudades europeas y españolas de nuestro tamaño, y también por la necesidad de debatir cual debe ser el papel del automóvil privado en los sectores urbanos centrales, para hacer compatible la accesibilidad con una apuesta por la sostenibilidad y por la reducción de

la sobrecarga de coches que padece la ciudad a favor del transporte público, y que la mayoría de las ciudades ya han acometido”. Pero también hay que tener en cuenta que en estos temas es preciso buscar un difícil equilibrio, porque cuando las soluciones son demasiado rígidas es la ciudad misma la que sale perjudicada. Un ejemplo lo tenemos en una realidad constatada estos días en la ciudad de Santiago. Allí donde se acometió una modélica rehabilitación física o arquitectónica de su centro monumental, no se supo valorar con el mismo énfasis acompañar el plan de peatonalización con un proyecto de revitalización. El resultado es que la excesiva peatonalización de los espacios centrales ha generado un grave vaciado residencial y económico del centro, tanto por la disminución de la población como por la deslocalización del comercio y los servicios hacia zonas más accesibles. Se calcula que desde el año 2000 la pérdida de habitantes está en una media anual del 1% como una tendencia constante.

En definitiva, a pesar del avance de las infraestructuras, el sistema de movilidad centro-periferia en el área metropolitana actual presenta graves carencias, y lo que es peor, no existe una entidad de coordinación del transporte público supramunicipal que tenga competencia para planificar el transporte público metropolitano. El transporte metropolitano convenido entre la Xunta y las empresas de transporte, la competencia de la Compañía de tranvías en el transporte del municipio de A Coruña, el nulo interés del operador ferroviario en poner en marcha el tren metropolitano o de cercanías, y la suma de los intereses implícitos en esta situación hace que el área metropolitana y la ciudad coruñesa presenten uno de los peores patrones de movilidad de España, de ahí su posición en la parte baja de las ciudades europeas en lo que a la sostenibilidad y a la movilidad se refiere.

Y si esto ocurre en el limitado espacio metropolitano actual, resulta innecesario decir que la situación es absolutamente negativa si se mira hacia un nuevo escenario metropolitano. Una vez más la realidad ha ido por delante de la planificación y de la política. Un mal diagnóstico para una ciudad que quiera seguir una línea de superación y aspire a convertirse en una metrópoli europea moderna y, por eso, eficiente y sostenible. A la vista de esta situación cabría pensar en la inutilidad de pensar en nuevos escenarios cuando el que tenemos presenta tan graves carencias; pero a pesar de este diagnóstico es conveniente no quedarse en las carencias y seguir avanzando en las ideas de futuro, que por otra parte sustentaron buen aparte del debate.

En Resumen:

UNA NUEVA VISION ESTRATEGICA PARA LA CIUDAD METROPOLITANA DEL FUTURO: CORUÑA 2030.

Andrés Precedo Ledo.

UNA GRAN CIUDAD PARA LA GALICIA DEL SIGLO XXI.

Hace unos meses publiqué en la prensa Regional (La Voz de Galicia) un artículo que de alguna manera resume lo esencial de las propuestas anteriores y las aplica a un proyecto metropolitano de alcance supralocal. Lo reproduzco a continuación:

“El cambio que Galicia necesita para recuperar peso demográfico, incrementar su peso económico y mejorar el bienestar social, solo puede venir de la convergencia entre las iniciativas locales o endógenas y las iniciativas e inversiones procedentes del exterior. Y

en esta ecuación son los puertos marítimos los que, como siempre ha sido, tienen mayor potencial. La razón es evidente. Mientras somos periféricos en los mapas terrestres, formamos un espacio central en los mapas marítimos. De hecho, así como en la Galicia Medieval la innovación llegó por el Camino de Santiago, en la Galicia moderna, la innovación y la creatividad ha llegado fundamentalmente por las ciudades portuarias, donde las nuevas ideas y las nuevas técnicas pusieron en marcha el proceso de desarrollo económico que generó nuestro progreso. Es cierto que también por ellos salieron miles de gallegos que no encontraron aquí las oportunidades que buscaban, como sigue ocurriendo ahora. Muchos regresaron y trajeron nuevas ideas de progreso, pero otros llevaron fuera de Galicia su factor más valioso: el capital humano. Evidentemente también hoy, como ayer, es necesario aportar ideas para invertir esa dinámica y situar a la Galicia Urbana del siglo XXI en el nuevo contexto económico global.

Por eso resulta interesante la iniciativa expuesta en un informe de trabajo del Think Tank Metropolitano de Galicia, que es el núcleo duro de esta Asociación, donde se afirma que en este momento Galicia necesita consolidar un polo económico de competitividad suficientemente fuerte y dimensionado para competir con otros polos metropolitanos que se están planificando en otros países europeos. Los modelos presentados, como El Corredor Metropolitano del Eje Atlántico o el de Galicia Ciudad Única, son de difícil viabilidad más allá de una idea, y su implantación territorial y su sentido identitario es excesivamente complejo y difuso. Queda otra opción: retomar la idea de las Regiones Urbanas incluidas en las Directrices de Ordenación del Territorio de Galicia, y que ya antes fueron objeto de numerosos estudios y propuestas.

Entre las dos posibles, el informe dice que en la actual coyuntura el área metropolitana de A Coruña es el mejor punto de partida, por ser el motor económico y urbano más sólidamente establecido y menos sujeto a las incertidumbres derivadas de coyunturas internacionales adversas, o de decisiones que, al ser tomadas fuera de Galicia, difícilmente pueden ser internalizadas. Y desde este punto de arranque llega la propuesta para la constitución de la Ciudad Ártabra, en el espacio que cubre la región urbana Coruña-Ferrol, como ese gran proyecto que Galicia necesita para crear esa gran ciudad a la que el galleguismo histórico siempre aspiró. Y en el cual muchos de nosotros hace tiempo creemos.

Un territorio que incluye cuatro comarcas de fuertes vínculos funcionales y que ya están unidas por el sistema de transporte metropolitano: Bergantiños (Carballo), A Coruña, Betanzos, Eume (As Pontes) y Ferrolterra. En conjunto aportan casi la mitad del VAB de Galicia (47,9%), y el 38% del empleo, con una población que supera los 700.000 habitantes, y concentra importantes sedes corporativas (Inditex, Zara, Pull and Bear, La Estrella, Abanca, La Voz, R Comunicaciones, Megasa, Navantia etc) una de las principales concentraciones de empresas tic y probablemente el mayor polo de producción energética de España (Repsol, Reganosa, Gas Natural-Fenosa, Endesa), además de un potente sistema portuario cuya coordinación es muy conveniente para rentabilizar las inversiones y optimizar su atractividad exterior. Una plataforma económica y un entorno natural muy valioso susceptibles de sostener esa gran ciudad que nuestra región necesita.

Propuesta operativa final:

Una idea de largo recorrido que, alejada de toda visión localista, constituye un interesante tema de debate para pensar un nuevo modelo de Galicia entendida como una sociedad urbana, y más aún como una Comunidad Metropolitana”. Para llevarlo a la práctica, tal como se recoge no le informe, sería necesario acometer las siguientes acciones.

1º.-Poner en marcha el Foro Ártabro para crear una plataforma participativa que aporte nuevas ideas al proyecto y que preparase una estrategia de cooperación público-privada.

2º.-Proyectar un sistema ferroviario interurbano que acerque las ciudades e integre el área ferrolana en el corredor del eje atlántico y en la red nacional de alta velocidad.

3º.-Estudiar la viabilidad del puente sobre la ría de Ares, incluso pensando en un sistema de financiación privada.

4º.-Crera un foro de cooperación para sentar las bases de la coordinación entre las autoridades portuarias de A Coruña y Ferrol con participación de la Xunta de Galicia.

5º.-Crera un ente asociativo de cooperación público-privada encargado de la planificación estratégica y el marketing territorial de la Región Metropolitana Ártabra.

Probablemente el primer paso deberían darlo so empresarios y las organizaciones empresariales porque la actual situación política hace difícil pensar en la posibilidad de poner en marcha proyectos de este tipo. Ya hay otros referentes y los resultados obtenidos avalan la viabilidad y oportunidad de esta propuesta final.