

2.2. VIGO-PONTEVEDRA. LA REGIÓN URBANA DE LAS RÍAS BAIXAS

2.2.1. Perfiles urbanos y vocación supramunicipal

Alrededor de las ciudades de Vigo y Pontevedra se organiza uno de los mayores espacios urbanizados de la Comunidad y el que experimentó en su conjunto un mayor crecimiento demográfico durante las últimas décadas, situación que se mantiene en la actualidad. En conjunto, esta Región urbana constituida por las dos ciudades principales junto con municipios situados en ambas rías, tiene una población superior a 600.000 habitantes según los datos de 2009.

Se trata de un ámbito urbano con un enorme potencial de desarrollo, que debe aprovechar las oportunidades que le otorgan su tamaño, su dinamismo y su estratégica ubicación geográfica.

El fortalecimiento de esta Región urbana tiene una importancia decisiva para el futuro de Galicia por su dimensión demográfica y económica y el potencial de innovación de este territorio. Se trata, además, de un espacio que ocupa el centro geográfico del Eje Atlántico que articula el espacio principal de la Eurorregión Galicia-Norte de Portugal. Esta ubicación estratégica, junto a su dimensión urbana y a su elevada accesibilidad, hacen de Vigo el punto clave para configurar la futura cocapitalidad de la Eurorregión.

Vigo y Pontevedra son ciudades muy próximas que experimentan dinámicas territoriales diferentes, pero tienen perfiles urbanos complementarios. Se percibe una gran oportunidad para dotar de coherencia territorial este espacio complejo.

A. Vigo

Vigo es el municipio de Galicia con mayor número de habitantes y un importantísimo centro industrial que ha experimentado un fuerte crecimiento, de forma que en treinta años ha duplicado su población a la vez que este crecimiento se expandía por un amplio entorno metropolitano. Vigo se ubica en el centro del espectacular paisaje de su ría, con una configuración morfológica que da a la ciudad y a sus proximidades el atractivo de un impresionante mirador hacia el

mar, pero que también impone restricciones y condicionantes importantes a la estructura urbana y a sus relaciones con el entorno, de modo que la topografía de este conjunto territorial fragmenta y condiciona ampliamente los modelos de ocupación del territorio y el trazado de las infraestructuras que articulan el conjunto del área urbana, afectados por una deficiente planificación y un crecimiento urbano desordenado, que necesita ser corregido para alcanzar los niveles de calidad urbana que su competitividad económica exige.

Su fortaleza económica deriva de la potencia de algunos sectores clave, como el automóvil, la pesca, el naval o las industrias transformadoras, todos ellos con una creciente diversificación y una estructura productiva muy integrada en los mercados internacionales. El puerto domina el frente marítimo de la ciudad y constituye un espacio clave para la economía regional con su Zona Franca, las instalaciones asociadas a las actividades pesqueras, los astilleros y un tráfico de contenedores que es el más importante de los puertos gallegos. Además, el puerto también está llamado a desempeñar un importante papel futuro en el desarrollo turístico, especialmente como escala para los cruceros internacionales.

Frente a este dinamismo económico, aparece un panorama urbano menos positivo. La rapidez del crecimiento urbano ha conducido a una situación de déficits de infraestructuras, equipamientos y servicios, así como a problemas urbanísticos. Las nuevas propuestas en la fachada costera pueden significar una profunda transformación de la imagen y del perfil urbano y económico de Vigo en los próximos años. Es necesario seguir avanzando en una mejor integración puerto-ciudad, en las infraestructuras de conexión interna de la Región urbana y de su Área urbana inmediata, en la mejora de los espacios de la ciudad con mayores déficits de calidad y estructura y en una mayor dotación de equipamientos necesarios para satisfacer las necesidades de la población como puede ser el caso en el nuevo hospital de Vigo.

En este sentido, probablemente, el fenómeno más significativo es el extraordinario crecimiento en diseminado que se desarrolla por las laderas del entorno municipal y que alberga casi 60.000 habitantes. Esta situación se expande hacia los ayuntamientos del entorno (Redondela, Mos, O Porriño, Nigrán, Baiona y Gondomar) dificultando los procesos de desarrollo urbano ordenado y la creación de



Región urbana Vigo-Pontevedra

infraestructuras y equipamientos capaces de mejorar la calidad y la eficiencia del espacio urbano. Asimismo comporta una fuerte huella ambiental y una gran ineficiencia del sistema, con exagerado consumo de suelo, muy elevados costes para los sistemas de depuración y distribución de agua, saneamiento y recogida de basura, generación de una movilidad insostenible, incremento de los riesgos tecnológicos, contaminación difusa y, en definitiva, pérdida de calidad de vida.

Es importante reforzar el carácter de la ciudad como ámbito capaz de acoger eventos de rango internacional para mejorar su oferta deportiva, turística y cultural que contribuyan a su proyección exterior y al aumento de su atractivo urbano y de su desarrollo económico.

Para una mejor dotación y gestión de servicios se contempla la posibilidad en estas DOT de la creación de un Área urbana centrada en la ciudad de Vigo y que esté conformada por los municipios inmediatos a la ciudad y que se concibe como un ente de cooperación supramunicipal de carácter voluntario con una vocación de planificación de infraestructuras, servicios y equipamientos básicos, transporte, suministro de agua, saneamiento, recogida de basura, planeamiento urbanístico o política de vivienda, entre otros. La delimitación exacta del ámbito de esta área urbana funcional será fijada en un Plan territorial integrado (PTI), en el que los municipios podrán contribuir con sus voluntades tanto de integración como de planificación.

B. Pontevedra

La capitalidad provincial ha llevado a la ciudad de Pontevedra a una especialización terciaria y administrativa con un crecimiento urbano menos dinámico. Así, el magnífico centro histórico sigue siendo un importante referente urbano y uno de los espacios de excelencia de la ciudad junto con el espectacular paisaje de la ría y el valle del río Lérez. El crecimiento urbano de Pontevedra se ha irradiado sobre los municipios costeros de su entorno, que presentan especializaciones locales (actividades portuarias en Marín, turismo en Sanxenxo, turístico-residencial en Poio), y actuaciones previstas como es la salida de Ence de la ría prevista



La ciudad de Pontevedra

para 2018. En su conjunto configura un espacio difuso, denso, desestructurado, extenso y complejo, con una fuerte presencia de urbanización espontánea.

Pontevedra dispone del suficiente atractivo urbano y de una calidad de vida elevada, que son factores clave para permitir un papel más activo en su entorno urbano. Su posición sobre el Eje Atlántico y las oportunidades derivadas de situarse a medio camino entre Vilagarcía y Vigo, conformando un corredor urbano Vigo-Pontevedra, son factores que dibujan una estrategia de progresiva participación en una gran región urbana al sur de la Comunidad. Gran parte de su fortaleza económica radica en dos factores: el ser centro rector de una rica área de desarrollo endógeno evolucionado (pesca y acuicultura, viñedo y productos de huerta y turismo) y en el puerto de Marín, que dispone de modernas instalaciones.

Algunos aspectos importantes para el futuro de Pontevedra son regenerar y valorizar su fachada litoral hacia el Lérez y su conexión con Marín y lograr una articulación más estrecha con los asentamientos más dinámicos de su ría, que constituyen su ámbito de influencia directa y que necesitan para mantener su desarrollo de un centro de referencia más potente y dinámico, especializado en la prestación de servicios y en la acogida de dotaciones y equipamientos de cierta dimensión, como es el caso del puerto Marín-Pontevedra y el nuevo hospital de Pontevedra.

En el caso de Pontevedra, igual que en las restantes principales ciudades de Galicia, también se contempla la posibilidad de la formación de un Área urbana con funciones semejantes a las apuntadas para el Área urbana de Vigo y que podrá ser definida por su correspondiente PTI.



Imágenes correspondientes a la ciudad de Vigo. Vuelo aéreo de 1956-1957 y ortofoto PNOA 2008, respectivamente





Imágenes correspondientes a la ciudad de Pontevedra. Vuelo aéreo de 1956-1957 y ortofoto PNOA 2008, respectivamente



2.2.2. Las claves de la estrategia de la Región urbana

El aumento de la dimensión y de las funciones urbanas de este ámbito supramunicipal, de fuerte concentración demográfica, residencial, productiva y económica, resulta esencial para algunas de las estrategias territoriales más importantes de Galicia:

- Constituye la Región urbana del sur de la Comunidad, con evidente potencial para desempeñar un papel esencial en la prestación de servicios a un espacio muy dinámico y con un importante sistema productivo, que se caracteriza por su elevada integración en los mercados internacionales. El mantenimiento de la competitividad de las actividades económicas en este territorio va a demandar en los próximos años un armazón de servicios productivos cada vez más complejo y una apuesta por la I+D+i que sólo puede encontrarse en Áreas urbanas de cierto tamaño y diversificación.
- La Región urbana de Vigo y Pontevedra cuenta con un importante soporte urbano. El litoral de la provincia de Pontevedra presenta una elevada densidad demográfica junto con un potente sistema urbano de ciudades con tamaños entre los 20.000 y los 300.000 habitantes. Este espacio es una de las zonas con mayor crecimiento demográfico y económico de Galicia y uno de los ámbitos más dinámicos de todo el norte peninsular. Con todo, la falta de estrategias territoriales integradas impide aprovechar oportunidades de futuro importantes.
- La Región urbana de Vigo-Pontevedra puede actuar como elemento de integración entre las zonas en proceso de crecimiento del norte de Portugal, sobre las que ya se proyecta, y el sistema polinuclear de ciudades de Galicia. Para ello tiene una posición geográfica privilegiada en el centro de gravedad de la denominada Euroregión Galicia-Norte de Portugal y equidistante de los Espacios metropolitanos de puerto y A Coruña-Ferrol.

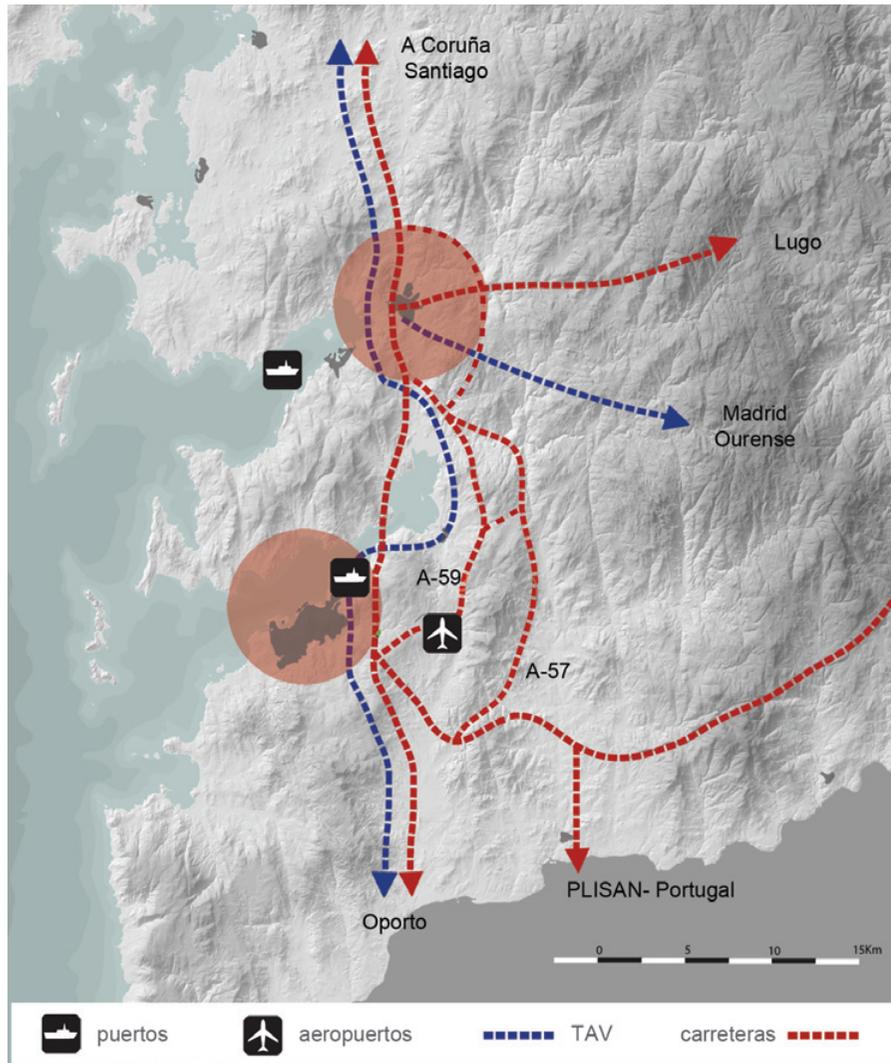
Para que esta Región urbana pueda efectivamente desarrollar sus funciones se requiere una mayor integración entre las diferentes ciudades y pueblos que la conforman.



Puente de Rande, Vigo

En los apartados siguientes, se propone un conjunto integrado de iniciativas y de proyectos clave para conseguir un esquema de coherencia territorial para este ámbito supramunicipal de Vigo y Pontevedra bajo la denominación de “Región urbana de las Rías Baixas”.

Se pretende mejorar la capacidad competitiva de este espacio aumentando su atractivo y calidad ambiental, avanzar hacia la conformación de un único mercado de trabajo y mejorar las opciones globales de desarrollo para este espacio privilegiado del sistema urbano de Galicia.



Conexiones exteriores

2.2.3. Infraestructuras supramunicipales y de conexión exterior

A. La circunvalación de la Región urbana

El proceso de integración en la Región urbana de las Áreas urbanas de Vigo y de Pontevedra y la valorización de sus potencialidades en el marco más amplio del corredor Atlántico y del sistema de ciudades de Galicia requieren una mayor eficacia en los grandes sistemas de conexión viaria para completar la funcionalidad que proporciona la autopista del Atlántico AP-9 y la autovía de las Rías Baixas como gran eje de estructuración del sur de Galicia y de comunicación con la Meseta.

El desarrollo de la nueva autovía A-59 entre Vigo y Pontevedra permitirá dar un soporte de mayor eficacia a los recorridos de rango metropolitano en la Región urbana. En esta misma clave también se plantea la circunvalación de Pontevedra.

La nueva autovía A-57 supondrá una gran variante como alternativa al eje Atlántico y que permitirá reducir la congestión en algunos entornos urbanos y abrir nuevas posibilidades de comunicación.

La ampliación de capacidad de la AP-9, y en concreto la ampliación del puente de Rande, junto con la conversión en autovía del actual corredor de O Morrazo constituyen otro de los proyectos estratégicos para mejorar la movilidad entre los dos lados de la ría de Vigo y cohesionar el espacio en el interior de la Región urbana. Hacia el sur, las mejoras de las conexiones se producirán con las nuevas autovías Vigo-O Porriño y Tui-A Guarda.

Al mismo tiempo, con el objetivo de coordinar las necesidades y soluciones viales de las áreas de influencia de Vigo y Pontevedra se están realizando los planes sectoriales de la red viaria de Vigo y Pontevedra y sus respectivas áreas de influencia.

B. Las vías de movilidad sostenible

El enorme crecimiento del entorno urbano de Vigo, desarrollado sobre un hábitat rural preexistente altamente fragmentado, y la intensidad alcanzada por los procesos de urbanización difusa generaron una estructura viaria poco eficaz, en la que los tráficos de largo recorrido se mezclan con los desplazamientos metropolitanos y dentro del ámbito de la Región urbana, y en la que los accesos a la ciudad central y a espacios estratégicos, como el aeropuerto y el puerto, se caracterizan por su falta de eficacia y una importante congestión.

Acciones como el desarrollo de la A-59 y la nueva autovía Vigo-O Porriño permitirán reducir el impacto de infraestructuras hoy insertas en tejidos urbanos, como ocurre en Mos, donde se podría eliminar alguna de las barreras urbanas que hoy condicionan su desarrollo con un proyecto de humanización de la actual A-55.

Además, se propone la progresiva adecuación de algunas de las que hoy son infraestructuras sólo para automóviles a vías de movilidad sostenible. La propuesta que se plantea consiste en cambiar la sección y la funcionalidad de estas infraestructuras y transformarlas de manera que incorporen diversas funciones simultáneamente a la de vía urbana, orientadas a la integración en su sección de los modos de movilidad alternativa, así como, cuando sea posible, los valores ecológicos existentes: carril para bicicletas, vía de transporte colectivo, permeabilidad transversal, soporte de actividades urbanas de densidad intermedia, etc. Este planteamiento es abordable en la conexión entre Vigo y Baiona a través de la PO-325 y de la PO-552, entre Pontevedra-Sanxenxo-A Lanzada a través de la PO308 y entre Pontevedra y Marín a través de la PO-12 y la PO-11.

Estos nuevos viales, más blandos, se completarían con las acciones de mejora de la fachada litoral a través de itinerarios peatonales de bajo impacto para disfrute y mejora a lo largo de la costa desde A Guarda hasta Sanxenxo.

C. Las nuevas líneas de alta velocidad ferroviaria

En un territorio tradicionalmente marcado por las deficiencias de sus infraestructuras ferroviarias, la posta en marcha de las futuras líneas de alta velocidad su-

pone un cambio radical. La prolongación del eje Atlántico de alta velocidad hasta Oporto significa una oportunidad de enorme trascendencia. Se generan de este modo posibilidades de relación de alta calidad que permiten valorizar oportunidades singulares de la Región urbana como centro de negocios, atractivo litoral, calidad de vida y oferta residencial y turística de forma mucho más accesible.

La conexión por alta velocidad de la región urbana con los demás nodos urbanos de la fachada atlántica de la Euroregión supone una oportunidad histórica para reforzar los vínculos entre los espacios urbanos que lideran este espacio emergente, creando posibilidades de integración y de generación de sinergias y complementariedades que estuvieron ausentes hasta ahora en la relación entre estos nodos urbanos. Se crea de este modo un corredor de transporte de pasajeros que, con tiempos de viaje muy reducidos, permite interconectar entre sí las principales capitales de la Euroregión y reforzar los procesos de integración de Galicia con Portugal y que en el caso de Vigo permitirá convertir lo que hoy es una estación en fondo de saco en una estación intermodal pasante con mayores interconexiones y frecuencias.

La conexión con Madrid a través de la variante de Cerdedo es otra de las actuaciones principales para comunicar este espacio metropolitano con Madrid en un tiempo de recorrido competitivo.

La concepción de las estaciones de alta velocidad como grandes intercambiadores modales ampliamente conectados con el conjunto de sistemas de transporte metropolitano y en la totalidad del ámbito de la región urbana es esencial para asegurar que los efectos dinamizadores de este nuevo elemento de conexión se trasladen al territorio con todo su potencial. Se trata además de una oportunidad histórica para la integración de los espacios ferroviarios en los tejidos urbanos de Vigo y Pontevedra y de los restantes asentamientos por los que discurren. Las actuaciones expuestas para mejorar la permeabilidad de las vías y la integración ferroviaria permitirán eliminar cicatrices en los tejidos urbanos y crear nuevos elementos de renovación e integración urbana.

La infraestructura ferroviaria convencional hasta ahora utilizada quedará liberada de una buena parte de los servicios de viajeros de tipo regional y de



Puerto de Marín

larga distancia. De esta forma, esta infraestructura puede especializarse en el tráfico de mercancías o bien, teniendo en cuenta su relativa proximidad a los asentamientos de población, aprovecharse para ofrecer sobre ella servicios ferroviarios de cercanías. En esta línea, las nuevas soluciones técnicas basadas en los ferrocarriles ligeros (*tranvitrines*), podrían poner en comunicación los grandes núcleos urbanos con el Área urbana sin solución de continuidad.

D. Estrategias portuarias

La escasa distancia entre los puertos de Marín y Vigo genera la oportunidad de una creciente cooperación entre ambas infraestructuras. El extenso puerto de Vigo ve limitados posibles crecimientos futuros como consecuencia del desarrollo urbano de su entorno, del avanzado estado de antropización del borde litoral y de la alta presión sobre la ría. Muchas de sus instalaciones actuales presentan sus mejores oportunidades en la progresiva integración con el espacio urbano, acogiendo dotaciones y funciones ligadas a una nueva oferta urbana. El puerto de Marín, aunque dependiente del movimiento generado por la planta de celulosa, tiene interesantes posibilidades de crecimiento como se ha puesto de manifiesto en los últimos años con el tráfico de contenedores. Coordinar las actividades portuarias y la especialización de cargas y actividades

de los puertos de Vigo y Marín en el contexto del conjunto de estrategias para la Región urbana aparece como una de las actuaciones clave para el futuro de este territorio. La importancia de las actividades económicas relacionadas con el mar y el desarrollo de este ámbito como centro logístico exigen un compromiso constante por mejorar y mantener la competitividad de las actividades portuarias y esto va a exigir una mayor dimensión y flexibilidad para ambas instalaciones. Los diferentes instrumentos de ordenación y planeamiento con incidencia en los puertos deberán contemplar una ordenación “en profundidad” que garantice que las primeras franjas desde el borde costero sean ocupadas exclusivamente por aquellas instalaciones que tienen una dependencia ineludible del mar.

Especial importancia tienen las actuaciones de potenciación del puerto de Vigo hacia una infraestructura eficaz e innovadora. En este sentido es fundamental la consolidación de Vigo como el principal puerto pesquero de Europa en pesca congelada y como un potencial puerto de carga y descarga de contenedores y mercancías Ro-Ro, así como de escala de transatlánticos turísticos, por lo que es preciso ordenar sus instalaciones y reforzar las infraestructuras logísticas, en especial, las relacionadas con aeropuerto y con la de Salvaterra-As Neves (PLISAN), con vocación de convertirse en el “puerto interior” de Vigo.

Otro elemento para su proyección futura es la posible consolidación de Vigo como la cabecera de la futura autopista del mar entre España y Francia, lo que supondría un enorme fortalecimiento de la actividad portuaria y de las actividades económicas asociadas al puerto vigués.

Por su parte, el puerto de Marín debe potenciarse como motor económico de Pontevedra y el Morrazo como ámbito territorial en el que ejerce una mayor influencia. Asimismo, también tiene posibilidades y proyectos para mejorar la integración urbana puerto-ciudad, y debe recuperar parte del protagonismo en la actividad pesquera, como flota y descargas de pesca fresca y congelada.

En definitiva, la potenciación, complementariedad y racionalización del sistema portuario de la Región urbana es uno de los elementos fundamentales que pueden incidir en un mayor desarrollo general, tanto en los planos territorial como urbano, económico y social.

E. Estrategias aeroportuarias

El aeropuerto de Vigo (Peinador) se encuentra a 9 kilómetros del centro de la ciudad de Vigo, en terrenos de los municipios de Redondela, Vigo y Mos. Tiene una pista de aterrizaje de 2.400 metros de longitud y 45 metros de ancho. En los últimos 10 años este aeropuerto ha experimentado un gran crecimiento, posibilitando que en este período de tiempo casi triplique el número de pasajeros.

En una región urbana de fuerte dinamismo económico, su aeropuerto constituye hoy la infraestructura de comunicación exterior principal. Su funcionalidad requiere impulsar su adaptación a futuras demandas de tráfico aéreo, entendidas dentro de un sistema aeroportuario más amplio y complejo como es el gallego, y considerando en este marco las previstas en su Plan director, para dotarlo de infraestructuras e instalaciones con capacidad para atender la demanda existente y planificada con el mejor nivel de calidad y seguridad en sus servicios, que deberá acompañarse de mejoras proporcionales en la prestación de servicios de transporte supramunicipal, y la creación en su entorno próximo de áreas de actividad económica y logística.

F. Sistemas de transporte de la Región urbana

La puesta en marcha del Plan de transporte de la Región urbana es un paso decisivo hacia la configuración de un sistema de transporte integrado para el conjunto del Área como un elemento básico de articulación, eficacia, sustentabilidad y calidad de vida en este espacio. Es muy importante definir el esquema de transporte colectivo como estrategia básica de integración, sustentabilidad del desarrollo y potenciación de espacios clave en el funcionamiento de la Región urbana. En el ámbito ferroviario, el desarrollo de servicios de cercanías entre Vigo y Pontevedra y a lo largo del valle del Louro aparece como una posibilidad para lograr efectivamente un espacio metropolitano más integrado. Esta propuesta requiere diseñar servicios de alta frecuencia y gran atractivo que permitan conectar los espacios centrales de ambas ciudades y los núcleos intermedios.

Intermodalidad, interconexión, concepción integrada de los diferentes sistemas de transporte, sistemas tarifarios integrados y prioridad al transporte colectivo aparecen como los conceptos básicos que deben garantizar a medio y largo pla-

zo una movilidad sostenible en el espacio supramunicipal y uno de los elementos más importantes para la efectiva consolidación de la Región urbana de las Rías Baixas como el gran nodo urbano del sur de Galicia en el centro de la Eurorregión.

En esta estrategia puede ser importante la propuesta de desarrollo de un metro ligero en Vigo que dote de una alta accesibilidad por transporte colectivo los corredores con mayor demanda de movilidad de su Área urbana. La implantación de este sistema de transporte de capacidad intermedia debe constituir una oportunidad para ordenar, jerarquizar y vertebrar la red de transportes metropolitana del Área urbana, facilitando al máximo la intermodalidad de una forma transparente para el usuario, a través de un sistema tarifario integrado y único.

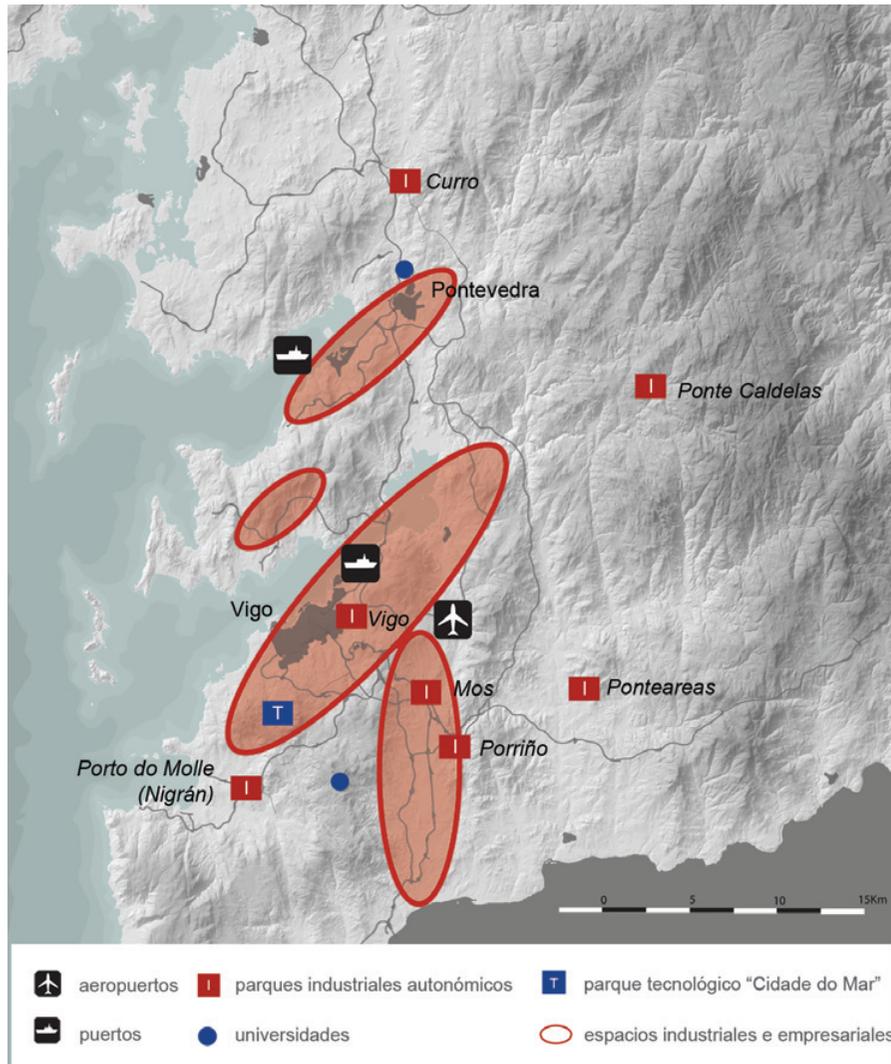
El transporte marítimo también puede y debe desempeñar un papel importante en la movilidad metropolitana. Se trata de un modo de transporte de gran interés, pues no demanda ocupación de suelo ni grandes infraestructuras y permite procesos de integración metropolitana en condiciones atractivas. Es necesario ofrecer condiciones atractivas de este servicio en la Ría de Vigo y en Pontevedra tanto para atender las demandas permanentes como las estacionales. El transporte de ría debe formar parte del diseño intermodal y de interconexión del Área metropolitana, incluidos los sistemas tarifarios integrados.

La clave para el éxito de este modo de transporte estará en configurar una oferta de transporte atractiva para los ciudadanos: desarrollando intercambiadores que permitan una fácil conexión entre los puntos de embarque y desembarque con los restantes sistemas de transporte colectivo metropolitano y de la Región urbana, mejorando las frecuencias y el tiempo de recorrido, consiguiendo una integración tarifaria con el transporte metropolitano y urbano de autobús y desarrollando aparcamientos disuasorios accesibles en las terminales marítimas.

2.2.4. Espacios para actividades innovadoras

A. El parque industrial y la plataforma logística de la Eurorregión

El sector logístico asociado a las nuevas tecnologías es uno de los que más rápidamente está creciendo en la nueva economía. Se trata de un conjunto de actividades que resultan esenciales para que los mercados locales de



Espacios para actividades innovadoras

consumo y las actividades productivas se benefician de su participación en la economía global, y es un factor estratégico para la competitividad empresarial y la atracción de nuevas inversiones.

La posición de la Región urbana Vigo y Pontevedra en el centro de gravedad del corredor urbano Ferrol-Oporto y las oportunidades creadas por la dotación de infraestructuras y la estructura económica de esta área son condiciones idóneas para ubicar aquí una gran plataforma logística de nueva generación, que se constituya en centro organizador de las funciones de distribución del puerto de Vigo hacia su *hinterland*.

La plataforma Salvaterra-As Neves significará un importante avance en esta estrategia que va a requerir nuevos desarrollos compatibles en el futuro. En este sentido, el trazado de la futura autovía A-57 va a generar nuevas oportunidades de ubicación de este tipo de plataformas. En algunos puntos, la morfología del territorio permite desarrollar este tipo de actividades, muy consumidoras de suelo y que demandan unas condiciones topográficas favorables. Se trata de un área que dispondrá de buena accesibilidad y que ocupa además una posición estratégica en relación con los otros modos de transporte al situarse en el entorno inmediato de los puertos de Vigo y Marín, y también del aeropuerto de Vigo.

La existencia de un amplio espacio, como este que se propone, para el desarrollo de las actividades industriales y logísticas de futuro de la Región urbana facilita el proceso de renovación urbana de Vigo y la paulatina relocalización de actividades incompatibles con su situación en las áreas centrales de la ciudad.

Es importante que estas futuras plataformas logísticas e industriales incorporen todos los servicios que requiere la nueva economía, telecomunicaciones, fibra óptica, hoteles, centros de empresas, etc. En la construcción y puesta en marcha de estos grandes espacios de concentración de actividades deberán aplicarse siempre los principios de la ecología industrial (empresarial). Estas grandes plataformas deben complementarse con instalaciones de menor escala con ubicaciones más centrales en el ámbito territorial da Región urbana, como Mos o O Morrazo.

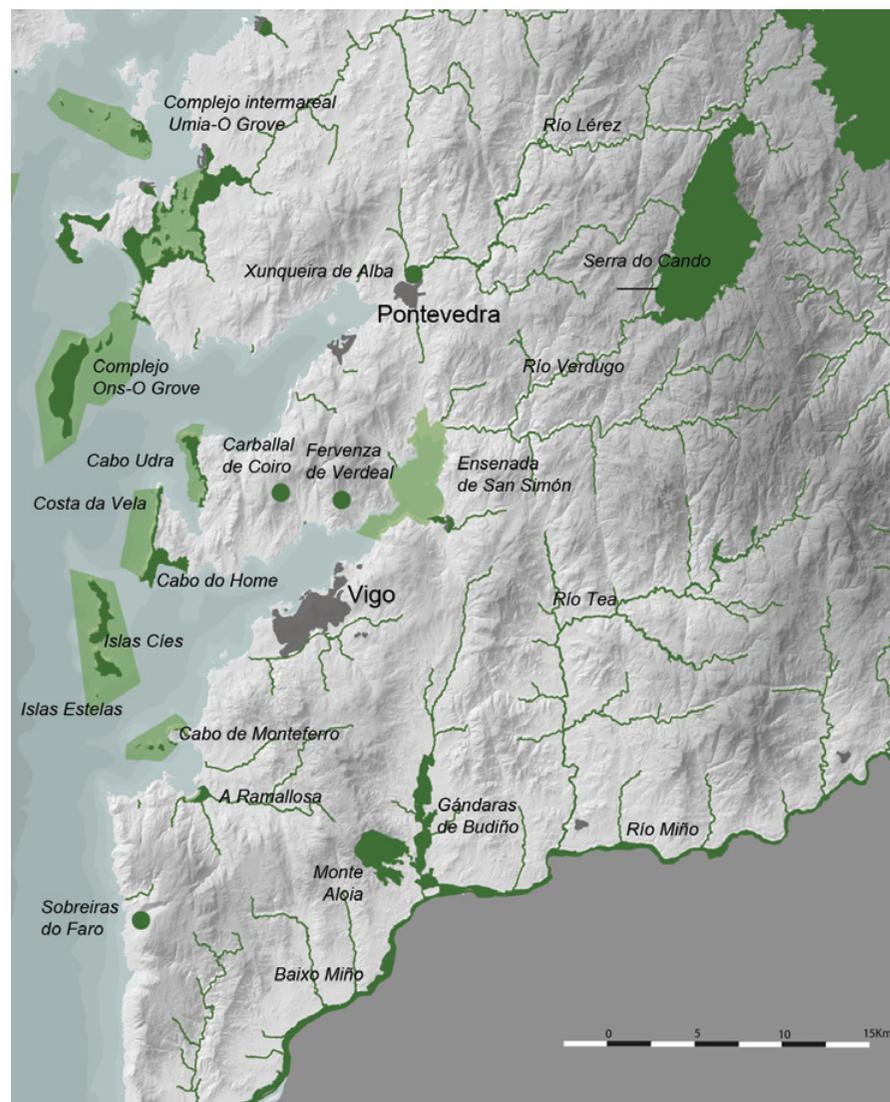
B. Apuesta por la innovación y la investigación: Ciudad del Mar y CITEXVI

La Universidad de Vigo ha alcanzado en sus pocos años de historia altos niveles de calidad e innovación, logrando posiciones de referencia en diversos campos y generando externalidades positivas en el ámbito de la Región urbana. Destacan los altos niveles de calidad y especialización en las diversas ingenierías y en el ámbito de las ciencias marinas con las importantes sinergias del fuerte e internacionalizado tejido empresarial y de la existencia en Vigo de otros organismos públicos de investigación en la temática marina.

Por ello, una de las apuestas importantes debe centrarse en el fortalecimiento de infraestructuras y proyectos vinculados a I+D+i que permitan mantener distintas actividades productivas en la vanguardia tecnológica y dar el salto desde un modelo sustentado en la competencia en costes laborales hacia un modelo basado en la calidad y la generación de valor añadido. En esta línea debe desempeñar un papel importante el proyecto de la Ciudad del Mar, situado alrededor de las instalaciones de la antigua ETEA. Este espacio se debe configurar como un gran centro científico y tecnológico concentrando los diferentes centros de investigación marina, creando una base permanente de los buques oceanográficos y haciendo de Vigo un referente internacional en relación con las ciencias del mar, con capacidad para atraer y generar conocimiento y desarrollo en este ámbito, proyecto en el que concurre el Campus de Excelencia Internacional “Campus do Mar” concedido a la Universidad de Vigo.

Otro proyecto singular en esta línea es el que se impulsa alrededor de la Universidad de Vigo con la Ciudad Tecnológica de Vigo (CITEXVI) y que permitirá que el campus de Vigo se proyecte al exterior en investigación y en la transferencia de conocimientos a las empresas.

Por otra parte, se debe seguir potenciando el sector biotecnológico y farmacéutico, muy bien posicionado estatalmente, con importantes empresas en la Región urbana, en especial en el área industrial de O Porriño.



El sistema verde de la Región urbana



Cabo de Monteferro e Illas Cíes

2.2.5. El sistema verde de la Región urbana

La posición y las características de las principales zonas de interés ambiental existentes en la Región urbana favorecen la ubicación de grandes espacios orientados a la protección de la naturaleza, así como otros susceptibles de acoger actividades de ocio, actuando como elementos de integración supramunicipal y de reforzamiento de la calidad y del atractivo del conjunto de este espacio.

En este ámbito se localizan espacios naturales de enorme valor, entre los que destaca el Parque nacional marítimo terrestre de las Islas Atlánticas de Galicia y distintas áreas protegidas pertenecientes igualmente a la Red gallega de espacios protegidos: parque natural del monte Aloia, parque natural de las islas Cíes y los Lugares de importancia comunitaria y Zona de especial protección de los valores naturales de cabo Udra, Costa da Vela, ensenada de San Simón, islas Estelas, río Lérez, A Ramallosa, Gándaras de Budiño, O Baixo Miño, junto a otros entornos de singularidad ambiental o paisajística como Monteferro, O Carballal de Coiro o la Fervenza de Verdeal.

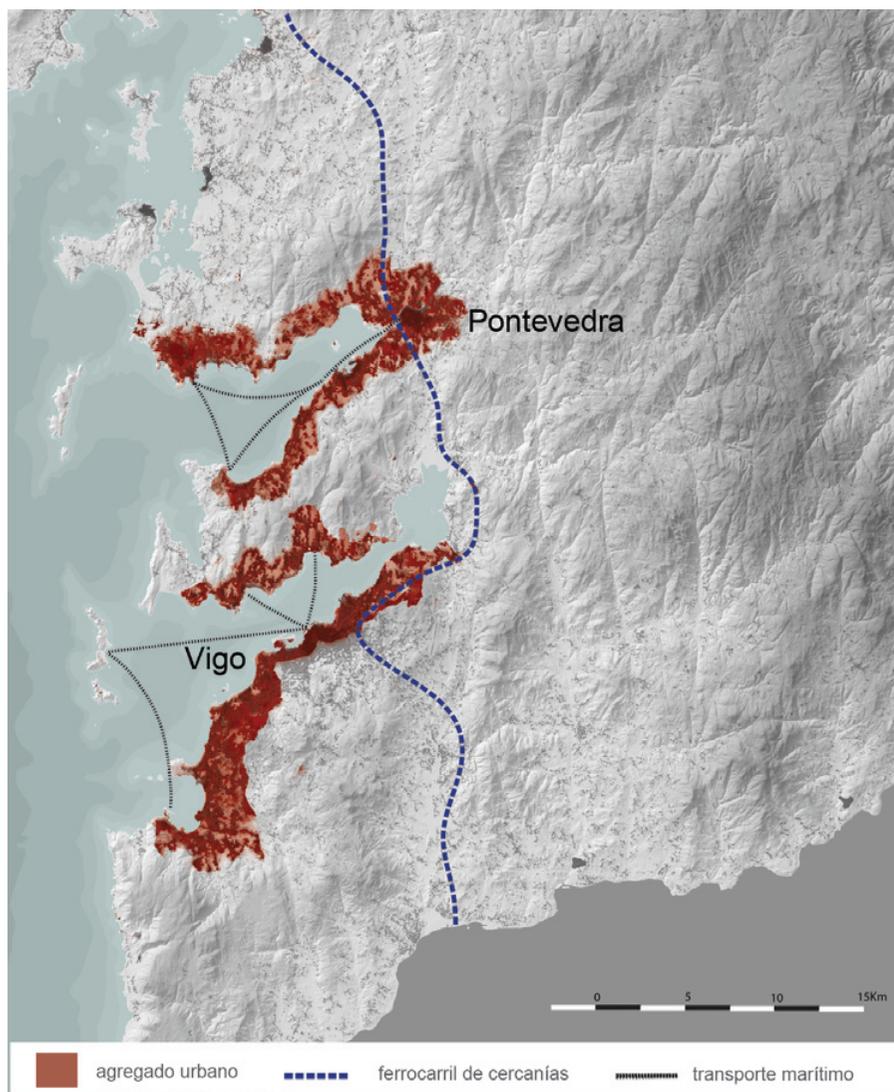
Se trata de elementos singulares, que por su valor ambiental deben ser objeto de una adecuada protección y mejora, pues constituyen referentes de excelencia ambiental para el conjunto de la Región urbana.

Se requiere garantizar la conservación y el funcionamiento de estos espacios como ámbitos que enriquecen y potencian el territorio de la Región urbana.

En los ámbitos que, por sus características, puedan ser compatibles con el ocio es preciso ubicar equipamientos (centros de interpretación, control de visitas guiadas...) que permitan una conservación más eficaz de estos espacios, a la vez que cumplir con la función educativa. En las zonas con mayor capacidad de acogida, existe la oportunidad de acondicionar áreas de ocio, que posibiliten disfrutar del territorio por parte de la población y evitar la presión sobre las zonas naturales más valiosas y sensibles. El tratamiento paisajístico de estos espacios, el control de usos en su entorno, el acondicionamiento de itinerarios blandos, de espacios de acogida para actividades recreativas y de ocio concentrado, la preservación de hitos singulares, son acciones orientadas a dar coherencia a este territorio de alta calidad natural y proporcionar una potente y atractiva infraestructura ambiental para el conjunto de la Región urbana.

La calidad ambiental y paisajística del territorio, las posibilidades de actividad asociadas al mar y las nuevas iniciativas de mejora urbana configuran un conjunto de elementos de atracción para el turismo ecológico, náutico y urbano, el cual necesita del desarrollo de una oferta hostelera de calidad para activarse adecuadamente.

En consonancia con todo lo anterior, los Planes territoriales integrados que se desarrollen en el marco de la Región urbana deberán plantear un proyecto de sistema de espacios libres, con integración de áreas naturales susceptibles de dar acogida a tales actividades, con indicación de la funcionalidad de sus elementos y que trate de favorecer la integración en red de todos ellos. Esta planificación deberá ser acorde con los principios de mantenimiento de los procesos ecológicos, conservación de la biodiversidad y de la geodiversidad, uso ordenado de los recursos y aprovechamiento sostenible del patrimonio natural.



Agregado urbano

2.2.6. Iniciativas de articulación en la Región urbana

A. El agregado urbano

El crecimiento urbano de los núcleos de las rías de Vigo y Pontevedra se ha producido fundamentalmente a lo largo de la costa, tanto por la atracción del litoral como porque es aquí donde se concentran los terrenos con condiciones topográficas más favorables para las actividades constructivas. El resultado es un espacio muy atractivo y valioso, pero profundamente alterado por la mezcla desordenada de usos del suelo, y la proliferación de edificaciones dispersas. Es un ámbito carente de estructuras definidas, amenazado por la congestión y en el que los núcleos tradicionales aparecen como los principales elementos de identidad en un continuo urbano difuso que se desarrolla casi sin interrupción. El tratamiento y valorización de los frentes marítimos, formados por los diferentes núcleos que se ubican a lo largo de la costa formando un continuo edificado, constituye una oportunidad para la estructuración y la ordenación del conjunto de un territorio dotado de elevado valor ambiental, paisajístico y cultural.

La propuesta del Agregado urbano se orienta a dotar de coherencia este proceso espontáneo de desarrollo, creando elementos capaces de dotarlo de estructura y calidad, de forma que lo que hoy aparece como una fuente de problemas y deterioro se transforme en un ámbito que constituya uno de los elementos de atracción y de identificación en el ámbito de la Región urbana como un territorio con alta calidad de vida. El Agregado que se propone se organiza en cuatro tramos, que se pueden denominar por las correspondientes riberas: Portonovo-Pontevedra y Bueu-Pontevedra en la ría de Pontevedra; Cangas-Moaña, Vigo-Redondela y Baiona-Vigo en la ría de Vigo.

La estrategia básica consiste en fortalecer la cohesión y la textura de los desarrollos urbanísticos frente al actual modelo difuso, con la inclusión de corredores transversales que articulen el continuo urbano a la vez que le otorgan permeabilidad. Este nuevo tejido urbano, al tener continuidad y una estructura adecuada, resultaría mucho más eficiente desde el punto de vista del transporte colectivo, de la flexibilidad del territorio y de la organización de servicios y dotaciones. Se sugiere, además, la creación progresiva de este Agregado urbano para la recuperación y revalorización del paisaje natural y de los espacios urbanos vincula-

dos a lo largo de nuestro litoral. Una vía, con distintas secciones y carácter a lo largo de su recorrido, pero que tenga como rasgo fundamental su continuidad de todo el continuo urbano y que aporte también un soporte para el establecimiento de un transporte colectivo conectado a los restantes nodos del sistema regional de transportes, tanto terrestres como marítimos.

El Agregado urbano debe conectar entre sí los núcleos tradicionales existentes, incorporándolos a la estrategia de integración del territorio de la Región urbana, y fortaleciendo sus señales de identidad y su oferta urbana como elementos clave de articulación territorial y de generación de áreas de centralidad que reduzcan las necesidades de desplazamiento. La mejora de la calidad urbana de estos núcleos, en particular de los centros históricos y de los espacios portuarios, y una buena oferta hostelera son fundamentales para propiciar una mayor densificación alrededor de eso que reduzca la tendencia a la dispersión. Se requiere una reordenación de usos, y las acciones de recuperación ambiental y paisajística que correspondan, trasladando hacia otras ubicaciones instalaciones y actividades que no necesitan situarse junto al mar y que en la actualidad significan un elevado coste de oportunidad. Es el caso de numerosas actividades industriales, la más importante de las cuales es la gran planta de celulosa que limita la conexión de Pontevedra con la margen meridional de su ría. El saneamiento integral de las rías y la mejora de la oferta náutico-recreativa en los puertos existentes aparecen como elementos con mayor capacidad para diferenciar y dotar de especial atractivo este ámbito.

El resultado debe ser la progresiva generación de un espacio de gran atractivo ambiental y urbano, en el que desarrollar una oferta residencial de media densidad y alta calidad, junto a nuevas dotaciones y la posibilidad de acoger actividades económicas vinculadas al sector servicios, creando condiciones para una progresiva transformación de la segunda residencia en vivienda permanente. El tratamiento integrado de la costa y de las infraestructuras de conexión constituye la referencia sobre la que organizar este Agregado urbano. Es preciso desarrollar progresivamente a lo largo del Agregado una vía de tráfico, que actúe como elemento de soporte y articulación, dotándola de un carácter urbano que facilite su permeabilidad, y que integre los espacios residenciales con carriles especiales para los sistemas de transporte colectivo. Este vial estructurante debe ser complementado con un vial blando

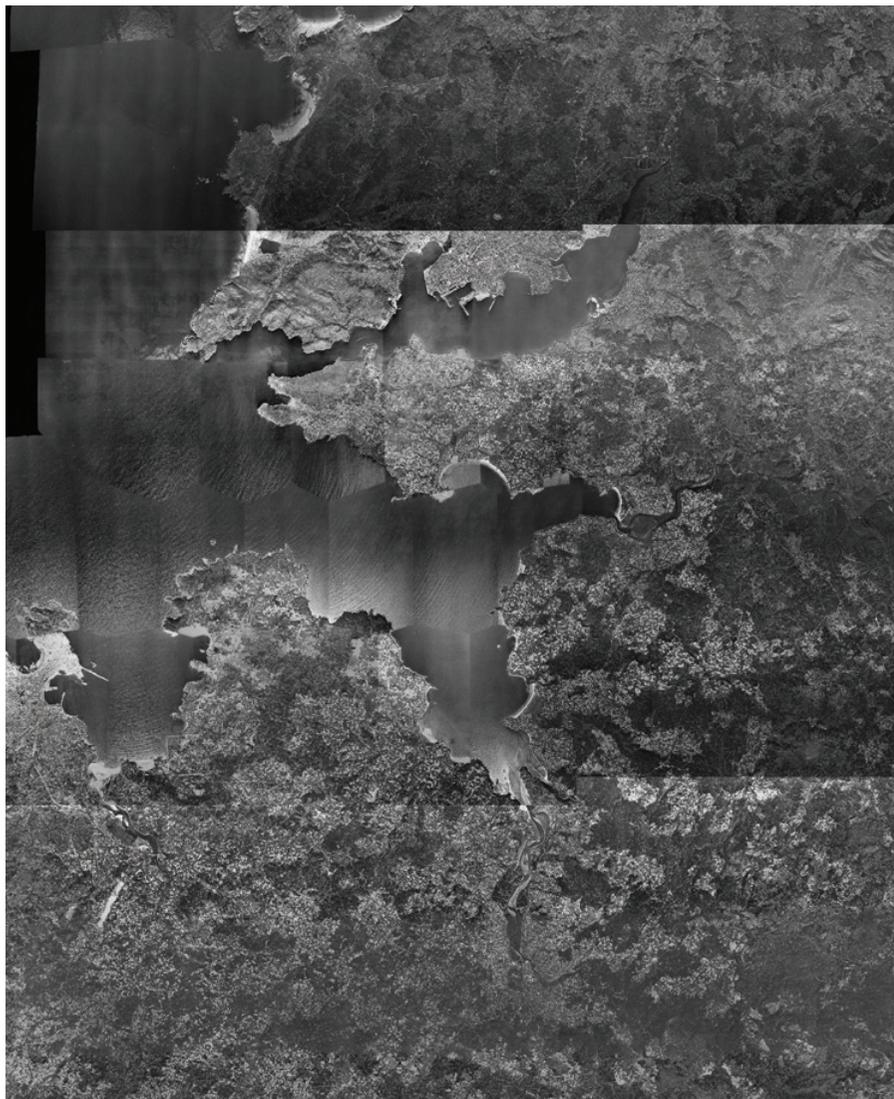
para peatones y bicicletas, que se desarrolle ininterrumpidamente a lo largo de todo el litoral y que se conecte con el sistema de espacios libres y zonas verdes supramunicipales. A largo plazo, se puede exponer un sistema de transporte colectivo ligero que contribuya a estructurar este espacio aumentando su atractivo y reduciendo los niveles de congestión.

En todo caso, las actuaciones mencionadas para el desarrollo del Agregado urbano y su concreción en detalle deberán atenerse a las disposiciones que se recojan en el PTI que corresponda.

Además de esta sección mayoritaria en el frente más costero de la Región urbana, al sur de Vigo se desarrolla un amplio espacio, situado entre la costa y la autopista AG-57, que se caracteriza por una extraordinaria proliferación de la urbanización difusa. Dado el elevado grado de consolidación que ha alcanzado la ocupación de este ámbito, es importante actuar sobre él para mejorar su calidad y orientar adecuadamente futuros crecimientos.

Se propone una estrategia de recualificación de este ámbito que permita dotarlo de estructura y favorecer la aparición de áreas con mayor compacidad y complejidad y mejorar las franjas de contacto entre el espacio ocupado y el espacio natural, así como sus intersticios. Esta iniciativa, que deberá ser contemplada en el PTI correspondiente, se organiza sobre dos líneas de acción principales:

- Por un lado, el desarrollo, sobre el vial rural existente, de una densa red de viales blandos para peatones y ciclistas, que permita dotar de estructura el tejido disperso y mejorar la calidad paisajística y ambiental de este espacio.
- La segunda iniciativa es el fortalecimiento de los núcleos existentes, potenciando sus elementos de identidad (tanto los rurales como los urbanos) y concentrando en ellos la oferta de servicios y los nuevos crecimientos. Se trata así de dotar de carácter un espacio desestructurado, configurando un atractivo ámbito urbano en el que los núcleos tradicionales, y algún otro adicional que se puede crear, definen una estructura urbana policéntrica, a modo de centros de barrio, que acoge dotaciones y una oferta residencial con tipologías más urbanas y se inserta en un espacio predominantemente verde. En este espacio verde se pueden desarrollar e integrar ciertas actividades rurales (existentes o no), como una oportunidad para aumentar la riqueza de usos y que se produzcan nuevas relaciones urbano-rurales complementarias.



Imágenes correspondientes a la región de A Coruña-Ferrol: Vuelo aéreo de 1956-1957 y ortofoto PNOA 2008, respectivamente