

5ª Mesa Redonda: Vertebración Territorial, Movilidad y Accesibilidad

Purificación Gallego Martín
Maestra y Geógrafa
Vocal de FUNDICOT

1. Objetivos y composición de la Mesa

Se pretende provocar un debate en esta Mesa sobre todas aquellas interrelaciones que hay entre el sistema de transportes, la movilidad, la accesibilidad, la política territorial y la ordenación del territorio. El territorio es al final relación y la relación la dan la movilidad, el transporte, la intercomunicación y desde hace, prácticamente, 150 años con los sistemas telemáticos. Hasta entonces eran los desplazamientos físicos lo que facultaba a que la gente tuviera interrelaciones y esto es lo que termina creando los territorios. Se ha querido enfocar esta Mesa de forma que, más allá de principios generales, entrar en el debate de una serie de cuestiones que son paradigmáticas de la interdependencia que hay entre accesibilidad, movilidad y ordenación del territorio.

La Mesa estuvo compuesta por el moderador, **Vicente Dómine Redondo**, ingeniero de caminos y vocal de FUNDICOT. **Berta Arcay Vilas**, subdirectora general de Infraestructuras de Transporte de la Xunta de Galicia. **Carlos Nardi Ortiz**, ingeniero de caminos. Profesor Titular de Urbanística y O.T. Universidad de A Coruña. **Ignacio Ruiz Latierro**, director general de Ordenación del Territorio. Gobierno del Principado de Asturias. **Arcadio Gil Pujol**, coordinador del Comité de Ciudades del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.



Imagen 1. Integrantes de la Mesa. De izquierda a derecha: Vicente Dómine (moderador), Berta Arcay Vilas, Carlos Nardi Ortiz, Ignacio Ruiz Latierro y Arcadio Gil Pujol. Elaboración propia.

2. Introducción al tema de la Mesa

Para comenzar la sesión **Vicente Dómine** como moderador reflexiona sobre lo que es la ordenación del territorio. Para él, la ordenación del territorio es una disciplina increíblemente valiosa para la sociedad porque no es otra cosa que adaptar una racionalidad en nuestro entorno colectivo aplicando los principios de la buena técnica, de la buena ciencia y del interés general. Esto es, en la práctica, la ordenación del territorio.

1975 es una fecha que cambió muchísimas cosas, había muchas esperanzas antes de esa fecha y esas esperanzas en buena parte se empezaron a materializar y a plantear. Y empezó una etapa en donde se creía firmemente que entre estos cambios había que aplicar nuevas políticas urbanas, regenerar nuestras ciudades, plantear un territorio mejor, más equilibrado. Y ahora, medio siglo después, es un buen momento para hacer algún tipo de balance. Dónde estamos, hacia dónde vamos, qué hemos conseguido, dónde hemos fallado y dónde tenemos que mejorar.

Para conseguir esa racionalidad en el territorio, para ordenar debidamente el territorio, no solo se debería hablar de planificación, no solamente, de análisis. El balance nos indica que tenemos especialistas increíblemente competentes en materia de análisis, en materia de planificación; todas las comunidades autónomas, en una medida o en otra, han demostrado los efectos de esas capacidades y por lo tanto está bastante conseguido. Desde luego puede haber debates sobre la idoneidad de una tipología, unas directrices, unos objetivos, una forma de planteamiento de los instrumentos de ordenación del territorio, tanto a escala interurbana como escala municipal. Recordemos que el planeamiento urbanístico tiene por objeto la ordenación del territorio municipal, por lo tanto, se refiere también a los escenarios metropolitanos y urbanos.

Pero simplemente el análisis, la planificación no logra la ordenación del territorio, para ello necesitamos otros dos elementos adicionales que son la regulación y la disciplina. Y hay que decir que ahí empezamos a flaquear. Quizá no hemos sido capaces de encontrar una vía jurídica adecuada para ordenar nuestros territorios de acuerdo con el análisis y la planificación y mucho menos para implantar una disciplina adecuada para que esta regulación se cumpla. Así, nos enfrentamos al gran problema, el cual, estamos empezando a ser los últimos de Europa en resolverlo, que es el marco de gobernanza del territorio. En nuestro país, tenemos un mapa de gobernanza que es constitucional, de la Constitución de 1812, y que no hemos cambiado en gran parte.

Es difícil conseguir que haya equipos municipales, políticas firmes, una buena gobernanza del territorio y especialistas en las diversas materias, cuando tenemos densidades de población con escalas de menos de 30.000 habitantes. Y, lo que se ha conseguido en una ciudad como Santiago de Compostela con 100.000 habitantes, probablemente, en territorios menos densos, no será posible. Más del 90 % de nuestro territorio está en municipios de menos de 1.000 habitantes. Con lo cual, tenemos un serio problema de gobernanza en el 90 % de nuestro territorio. Bien, esto nos indica que tenemos que mejorar en materia de gobernanza y de una regulación eficaz y una disciplina eficaz.

Pero aún nos falta algo más para una buena política territorial y es la acción territorial. La acción territorial significa donde debemos de actuar positivamente sobre los territorios para adecuarlo a las nuevas necesidades, a los nuevos objetivos, para rectificar, reponer, restaurar los elementos que son distorsionantes y para proteger y valorizar los elementos que entendamos que sean positivos.

En otra sesión de este Congreso se ha planteado una línea de acción territorial interesantísima que es la recuperación ambiental de un territorio y, por ejemplo, en la Comunidad Valenciana están inmersos como respuesta a las riadas del 24-O en una acción de recuperación territorial creando un sistema de parques metropolitanos. Es una actuación sectorial que interviene en el territorio con la voluntad de mejorarlo.

En nuestro país se ha hecho muchísima acción territorial. En los últimos 50 años hemos dedicado una media bastante superior al 2 % del PIB en capital público infraestructural, en intervenciones territoriales de todo tipo. Pero da la impresión de que no lo hemos hecho muy armónicamente, ni de una forma equilibrada, ni coordinada y en ocasiones se ha hecho de una manera que ha sido evidentemente contraproducente para los objetivos que se querían alcanzar, en principio. De manera que este país tiene un problema de la acción territorial, de cómo estamos interviniendo en el territorio para conseguir los modelos que queremos. Y esto puede tener lecturas muy diferentes en materia urbana, en materia metropolitana, en materia interurbana y en los diversos ámbitos sectoriales en los que podemos enfocar la acción territorial. Da la impresión que en materia de infraestructuras, en materia de movilidad, en materia de accesibilidad, se han hecho abundantes cosas en España, pero no todas van en relación con los objetivos que se han planteado desde hace 50 años y algunas claramente erróneas respecto a aquellos objetivos que nos podemos marcar.

Por otra parte, la ordenación del territorio constitucionalmente está transferida a las comunidades autónomas, con unos límites, incluidos en la Constitución, porque el Estado se reserva, para él mismo, una serie de acciones territoriales esenciales para la configuración de los territorios, así que el principal ordenador de nuestro territorio es el Estado. Es el Estado con sus políticas de infraestructura, con sus políticas agrarias, sus políticas económicas, con sus políticas de ayuda a la vivienda, y es el Estado con sus políticas sociales; y todas esas políticas tienen efectos muy diferentes en los diversos territorios, en las diversas comunidades y en los diversos elementos del sistema de ciudades. Por lo tanto, el gran actor de ordenación del territorio es el Estado.

Los que habéis tenido experiencia en la política territorial directa desde una comunidad autónoma o desde un ayuntamiento, habéis visto que elementos esenciales para ese concepto que teníais del territorio, para ese modelo de progreso que teníais para los territorios que estabais trabajando, se han visto seriamente controvertidos por políticas estatales que no iban en esa línea. Nuestro Estado, además, no ha logrado una capacidad de coordinación adecuada en las competencias sobre esos mismos territorios de las administraciones estatal, autonómica y local. No lo hemos logrado, con algunas excepciones. Por ejemplo, el consorcio de Santiago es una institución que se significa por su permanencia, por su constancia en el tiempo, por los logros que ha conseguido, pero sobre todo porque es un foro en donde se hablan cosas de forma institucional. En vuestra práctica, en cada una de las áreas, en infraestructuras o no, en cada uno de los territorios, hemos tenido acuerdos, convenios, pero bastante efímeros, en general, bastante variables en el tiempo.

Una de las cosas que no se puede permitir una buena política territorial es no ser persistente en el tiempo, debe ser fiel a sus principios básicos durante los tiempos que permite la actuación a veces de grandes actuaciones o de grandes propuestas de ordenación. Por lo tanto, tenemos un problema de políticas estatales que a lo mejor no nos llevan al modelo territorial que queríamos.



Imagen 2. Vicente Dómine. Moderador de la Mesa. Autor: Julian Bueno Risco.

En este contexto, se plantean varios elementos para el debate, dentro de esa idea de ir a lo concreto, para saber de lo que estamos hablando.

El primero de ellos es la política ferroviaria. La política ferroviaria que se ha venido desarrollando en España desde hace 35 años, prácticamente desde el año 92, que hay un cambio de tendencia muy importante, aproximadamente año 90-92, y que se implanta una nueva política ferroviaria que es la que estamos viviendo hasta ahora, que no ha estado plasmada, si lo estuvo en su día en dos planes, de existencia más o menos efímera, pero que no responde a ninguna planificación. Es la política ferroviaria que los partidos mayoritarios han decidido desarrollar en este país.

Nos preguntamos si esa política ferroviaria y particularmente la relativa a la alta velocidad, ha conseguido que España, primero prospere y, además, hayamos contribuido de alguna manera a la convergencia con Europa en materia de progreso, no solamente en PIB y en renta per cápita y en valores cuantificables, sino en valores de cultura del desarrollo, del progreso integral de una sociedad.

Sobre todo, preocupa si esa política ferroviaria de los últimos años ha conseguido un Estado más equilibrado, en donde el conjunto del sistema de ciudades tenga potenciales, al menos semejantes, para progresar en su nicho de potencialidades, para establecer una línea de desarrollo de sus territorios o para cumplir sus objetivos particulares o; sobre las diversas regiones, comunidades autónomas, comarcas; han tenido esa atmósfera de equilibrio en relación con la política ferroviaria y con otras muchas políticas. Es verdad que al final hemos conseguido una red viaria más o menos equilibrada, pero nos queda mucho para conseguir una red de servicios ferroviarios equilibrada.

Pero, además, se ha optado por un modelo de alta velocidad radial, es realmente una red de accesos a Madrid. Y no es el único modelo posible, el resto de países, no tanto en Francia, han optado por unas redes malladas que distribuyen los potenciales por todo el territorio y que no solamente cuidan los ejes radiales, sino que cuidan las conexiones entre los diversos elementos que forman la malla.

Teóricamente hablamos del mallado del territorio y hay un consenso casi generalizado, que eso contribuye bastante, no solamente al equilibrio general del territorio, también, a la atención a lo que se ha venido denominando la España vacía, pero no hemos caminado hacia una red mallada. Tenemos la red más larga del mundo tras China, pero para que exista un efecto sobre el territorio debe de haber servicios ferroviarios, no solo infraestructura ferroviaria. Es una broma decir que tenemos un sistema de alta velocidad mejor que el de Alemania o mejor que el de Francia. Tenemos más kilómetros de infraestructura de nueva planta, pero tenemos muchos menos kilómetros de interrelaciones diarias que se hacen entre los diversos núcleos. Y eso es la verdadera medición de la efectividad de una acción infraestructural, de una acción sobre el territorio para lograr su equilibrio. Y, además, curiosamente, en el momento que estamos, defendiendo el tema del ahorro de energía, de la frugalidad energética y por descontado de la mitigación del cambio climático, hemos decidido que nosotros corremos con nuestros trenes más que los alemanes. Los alemanes han capado la velocidad de los trenes porque a partir de 250 km/hora hasta 350 km/h el consumo energético crece exponencialmente.

Así que el orgullo por nuestra red ferroviaria, es un orgullo que no debemos de trasladar a la red de servicios que estamos dando al país y al equilibrio que estamos contribuyendo a crear en todo el país. Evidentemente la centralización de potenciales en diversas áreas tiene consecuencias que todos conocemos: el mercado de la vivienda, la tracción de inversiones, o el que haya una ciudad central que esté hablando de tener 10 millones de habitantes. Esto forma parte de un país que ha optado por una política desequilibrada en materia de infraestructura ferroviaria y en materia de servicios ferroviarios.

Otra cuestión importante de la que hay que hablar es del Corredor Cantábrico, que ya tratamos en el anterior Congreso de ordenación del territorio, y del Corredor Atlántico. El Corredor Cantábrico es un Corredor bimilenario que nace cuando hubo relaciones de cabotaje, en etapa romana, entre los diversos puertos que se iban planteando en la cornisa cantábrica. Y el Corredor Atlántico, también, ahí está la Torre de Hércules para definir ese sistema de dos Corredores territoriales que se iban formando respecto a las relaciones simplemente de cabotaje. Hace 30-40 años se consiguieron redes de carreteras, pero, en estos momentos, no tenemos idea de cuál es la decisión de la administración del Estado sobre un elemento que siempre hemos pensado que es clave para la configuración de Corredores territoriales, que es las relaciones ferroviarias. Los compañeros hablarán en la Mesa para ver qué proyectos hay, qué perspectivas hay, pero lo que es cierto, que parece, que no hay una hoja de ruta de consolidación de los dos Corredores territoriales dotándoles de alguna infraestructura que creemos que es clave.

También se ha errado en política ferroviaria en materia de mercancías. En relación a la lucha contra el cambio climático, hay que hacer números, en los 40-50 países de Europa y los 27 de la Unión Europea, es muy fácil comparar los algunos coeficientes. En España seguimos anclados en menos del 5 % del transporte de mercancías por ferrocarril. Una cifra que está muy por debajo de la media europea y mucho más de grandes países como China e India. Llevamos 40 años sin resolver el tema y por lo tanto diariamente miles de camiones soltando una cantidad increíble de contaminantes. Y es una cuestión que no tenemos una idea muy clara de cómo la vamos a solucionar a través de la electromovilidad. Hay un problema muy serio que influye, asimismo, en la potencialidad de los territorios, en la creación de empleo, en la creación de riqueza y la competitividad del conjunto del país y de cada uno de sus territorios.

Otro gran problema, es la contribución del ferrocarril a la estructuración de los espacios metropolitanos y de las regiones metropolitanas. En España la red de Cercanías de Renfe es magnífica e importante su creación, pero, desde los años 90, no ha habido grandes novedades y, por lo tanto, la articulación de nuestras regiones metropolitanas tiene problemas. La articulación de los Corredores a escala de región, a escala de movimientos cotidianos hemos avanzado poco.

Hay, además, otra posibilidad de debate en torno, muy relacionado con la anterior, al papel que deben de jugar las estaciones de los sistemas de alta velocidad respecto a la vertebración de los espacios metropolitanos, a la articulación con el resto del sistema de transporte. No se sabe si las estaciones, que se han ido implantando en las diversas ciudades con la llegada de la alta velocidad, se combinan con la posibilidad de tener servicios regionales, -por ejemplo, entre Coruña y Oporto con frecuencias mucho más bajas y precios razonables, lo que se llama AVE regional-; si las estaciones han sido diseñadas para eso; si han sido diseñadas para el incremento de las cercanías; si han sido diseñadas, junto con la comunidad autónoma y los ayuntamientos, para articular el sistema de transportes y se han querido convertir en un centro de actividad urbana para que la vida gravite más en torno al transporte público.

Otro asunto a considerar que puede ser sintomático de estos problemas que la gobernanza real crea en los modelos que deseáramos, es la Ley de Movilidad. Ha quedado aprobada definitivamente la Ley Estatal de Movilidad, pero ¿éste va a ser un instrumento real para cambiar el modelo de movilidad de nuestras ciudades y de nuestras áreas metropolitanas?

Contiene muchos elementos que ya habían sido reflejados en leyes autonómicas, pero al parecer no tiene la pieza esencial, que es asimilarlos a Europa, donde hay un sistema aprobado por ley, con un nivel de perduración en el tiempo que permita hacer políticas a medio plazo de la financiación del transporte metropolitano.

Parece que el Estado ha legislado movilidad, cuestión, constitucionalmente, trasladada a las comunidades autónomas, pero no lo ha hecho para crear un sistema de financiación estable de transporte metropolitano. Por lo tanto, cada uno de los técnicos que han trabajado en transporte metropolitano, desde las comunidades autónomas, desde los ayuntamientos, en transporte urbano, pues habrán visto que el lanzar políticas a medio-largo plazo que permitan que el transporte público sea de verdad el almacén de la movilidad, pues chocan con marcos inestables. A veces no se quiere dinero, a veces lo que se quiere son medidas de cualquier tipo que solventen una financiación a medio-largo plazo. Por ejemplo, nuestros vecinos franceses tienen una ley de imposición de cargas sobre los recibos de la contribución territorial urbana para financiar transporte metropolitano. Pero, aquí, seguimos sin tener un marco estable para el transporte metropolitano, que es lo que se esperaba tener de una ley de movilidad estatal.

Ha dado un paso importante el Ministerio de Transportes, creando un ámbito dentro de él de Movilidad, pero Hacienda ha vuelto a decir que esto no era tarea del Estado y seguimos sin tener un transporte público que esté correctamente financiado y que pueda prender políticas a medio-largo plazo de infraestructuras, de material móvil y de políticas tarifarias estables que lo conviertan en el centro de la movilidad de las diversas ciudades del país. Parece que lo que se aspiraba para este modelo territorial en temas tan esenciales como un cambio radical en las políticas climáticas y energéticas urbanas, pues sigue sin tener un paso adelante.

Y finalmente, se ha querido poner encima de la mesa un tema que es muy diferente, pero no por ello menos importante, el Camino de Santiago. El Camino puede ser el mejor procedimiento para que la gente comprenda el territorio. Hay mucha gente que nunca ha andado 200 km recorriendo un territorio y viendo realmente lo que es, con sus problemas, con sus ventajas, con su tiempo, con su climatología, con su gente. La experiencia del moderador en el camino fue sobre todo una experiencia de reconocimiento territorial y de ver como un elemento puede crear un paisaje cultural y vertebrar el territorio. Pero, aún estamos en espera de que esto se consolide como un bien de interés cultural y no solamente eso, como un paisaje cultural, que estabilice todo lo que se ha hecho en la mayor parte de los municipios de forma excelente, pero que también tiene problemas que aún siguen sin resolver. Los caminos han sido siempre los que han definido el territorio desde tiempos históricos y por eso, ese respeto patrimonial a nuestra red de caminos históricos tiene mucho que ver con el comprender que las buenas políticas en materia de infraestructuras, en materia de movilidad son decisivas a la hora de cambiar los territorios.

3. Síntesis de las intervenciones de los ponentes y debate

Berta Arcay, es funcionaria del cuerpo de ingenieros de Caminos del Estado y actualmente lleva las responsabilidades de la Subdirección General de Infraestructuras de Transporte de la Xunta de Galicia. Con su presentación, ha pretendido abordar la relación de la ordenación del territorio con la movilidad y la accesibilidad. Hizo un repaso por actuaciones que se llevan a cabo en la Dirección General de Movilidad y se centró en el papel de las estaciones intermodales y la movilidad sostenible. La ordenación del territorio, que busca un equilibrio en desarrollo económico, social y ambiental, es donde cobran, como herramientas clave, un papel muy importante, la movilidad y la accesibilidad, ya que todos los ciudadanos tienen igualdad de derecho de acceder a las oportunidades de movilidad. Una buena ordenación del territorio debería pasar por una menor dependencia del vehículo privado, favoreciendo la movilidad sostenible. Y se debe priorizar el transporte público y una movilidad activa, que es aquella que además promueve modos no motorizados.

El diseño de las ciudades y las regiones influye en los patrones de movilidad y viceversa, y es aquí donde cobran importancia las estrategias públicas que se deben desarrollar para que se reduzcan las necesidades de viajes, sobre todo de larga distancia, y fomentar modos activos como bicicleta, caminar. Son ventajas que estas modalidades suponen de reducción de emisiones de contaminantes y tráfico, así como, de promover estilos de vida activos. Es importante, a su vez, la accesibilidad, para que todos los grupos de población, tanto las personas con discapacidad, mayores o jóvenes, tengan igualdad de oportunidades a la movilidad y a los servicios.

Centrándose en la Dirección General de Movilidad de la Xunta de Galicia, que es el órgano encargado de planificar las políticas en materia de transporte, se aprobó una Estrategia Gallega de Movilidad en 2024 y surgía un escenario marcado por las necesidades de movilidad, donde hay un cambio de patrón en la movilidad fruto, principalmente, del cambio climático. Este escenario, también, se ve marcado por la pandemia del COVID que conllevó unos cambios en los hábitos globales de desplazamiento; por el conflicto armado con Ucrania; y por la crisis del combustible; que llevó a replantearse un modelo nuevo de movilidad para moverse de forma segura y sostenible, un modelo funcional, que se centró en intentar invertir la pirámide de movilidad, promover los recorridos peatonales, en bici y en transporte colectivo y siempre intentando desplazar el vehículo privado.

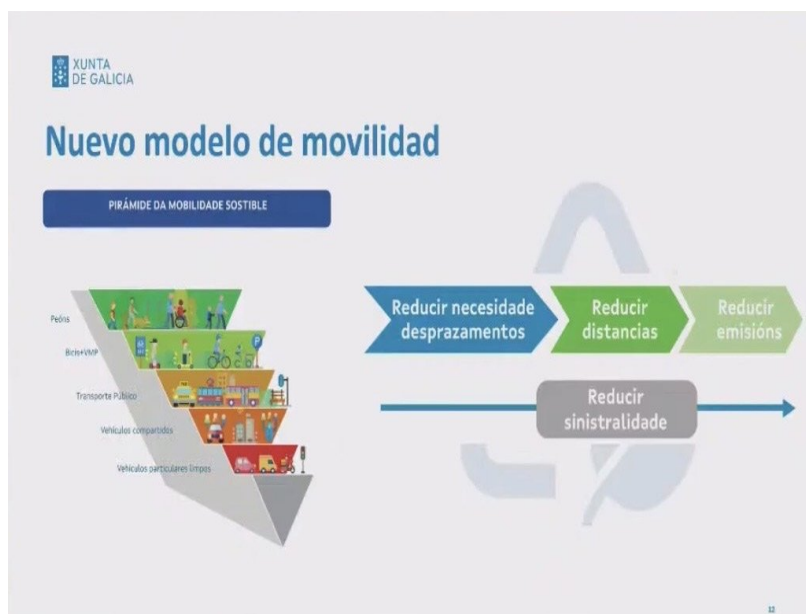


Figura 1. Nuevo modelo de movilidad en Galicia. Fuente Presentación de Berta Arcay. 5ª mesa redonda del XII CIOT

Esta estrategia establece unas reducciones globales, como disminuir la siniestralidad 100%, también las emisiones, y se centra en una serie de objetivos como es el fomento de la intermodalidad y el papel clave que juegan las estaciones intermodales.

Se han ejecutado por parte de la Xunta terminales de autobuses integradas dentro de las áreas intermodales de las principales ciudades gallegas. Y se quiere recalcar el papel que tienen las estaciones, tanto en lo que respecta a la movilidad sostenible: porque es un espacio común de intercambio de modos de transporte de viajeros por autobús y ferrocarril; como en la vertebración del territorio: ya que favorece una red capilar que conecta tanto el núcleo urbano de la ciudad con el entorno rural más inmediato, y, además, también con el comarcal y el regional.

La llegada de la alta velocidad a Galicia favoreció que la población empezara a percibir el transporte público como una alternativa más económica y eficiente frente al transporte privado en la media distancia. Las estaciones juegan un papel integrador en el paisaje urbano, mejoran la permeabilidad de la ciudad y también responden a tendencias de movilidad social porque hay una demanda creciente de los servicios ferroviarios. Están en funcionamiento estaciones intermodales en Santiago, Vigo, Orense y Pontevedra; se está ejecutando en A Coruña, en el momento del Congreso, y está proyectado para Lugo en 2026.

En concreto, en la ciudad de Santiago, en la terminal de autobuses, aparte de conectar las dos estaciones, se ejecutó una pasarela de conexión que mejora la permeabilidad de la ciudad entre los barrios de Pontepedriña y el Ensanche, con lo cual es un área urbana donde se centran polos importantes, y conecta, un barrio, que estaba desplazado, un barrio históricamente más marginal, con el centro de la ciudad. Tiene un componente integrador con una plaza para intercambio social.

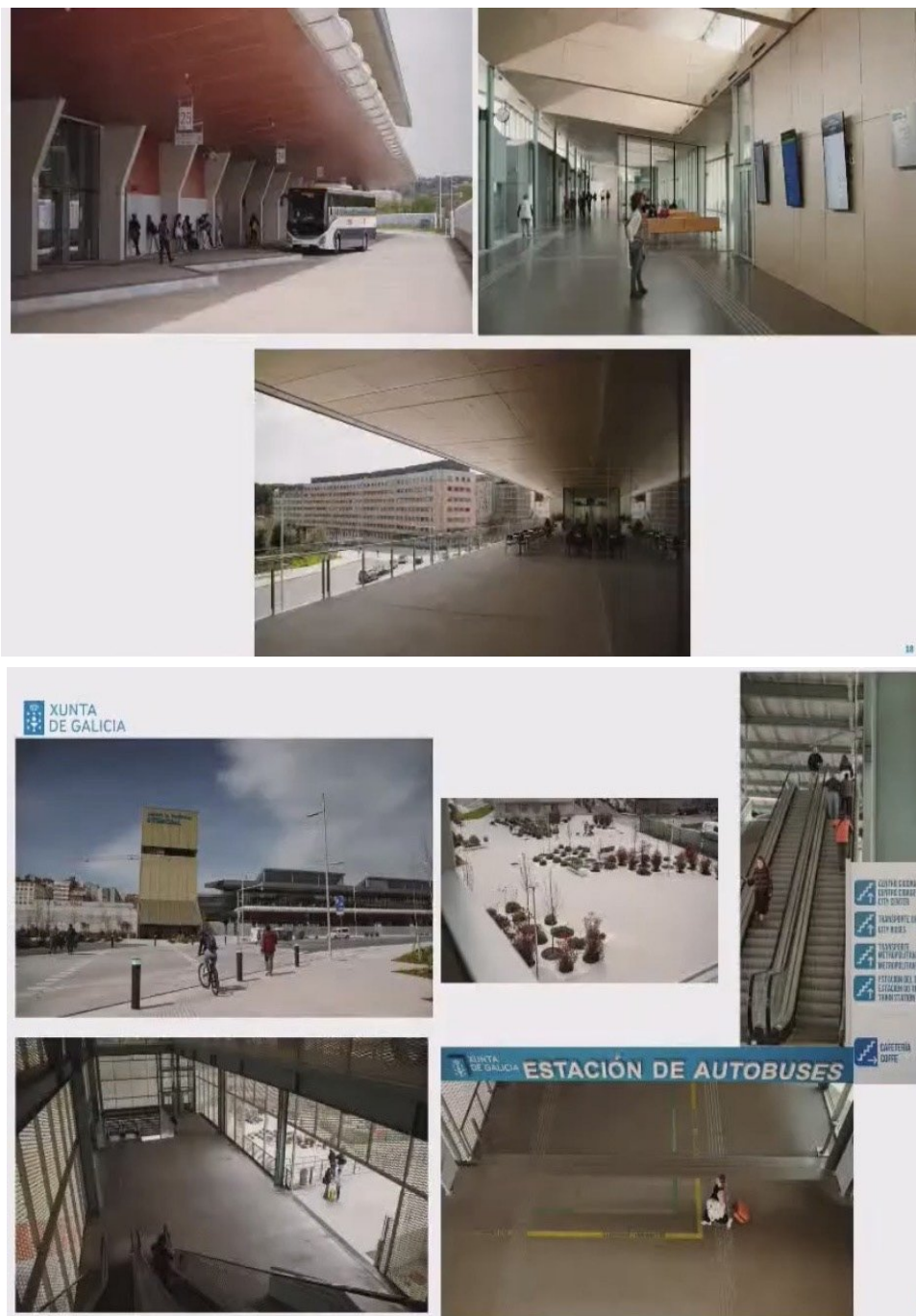


Figura 2. Imágenes de la estación intermodal en la ciudad de Santiago. Fuente: Presentación de Berta Arcay. 5ª mesa redonda del XII CIOT

Este modelo se ha seguido también en otras ciudades como Vigo, donde está el Centro Viaria. La estación tiene un acceso directo desde la P9, también permite la salida a través del túnel de Lepanto, con salida directa hacia la autopista. En el interior de las estaciones, se tiene en cuenta la accesibilidad con recorridos portátiles. La madera está muy presente siempre como material sostenible en los edificios. En el caso de Vigo, desde la salida hacia dársenas en la planta superior, se juega con la naturaleza, un espacio abierto, luminoso para mejorar el confort de los usuarios.

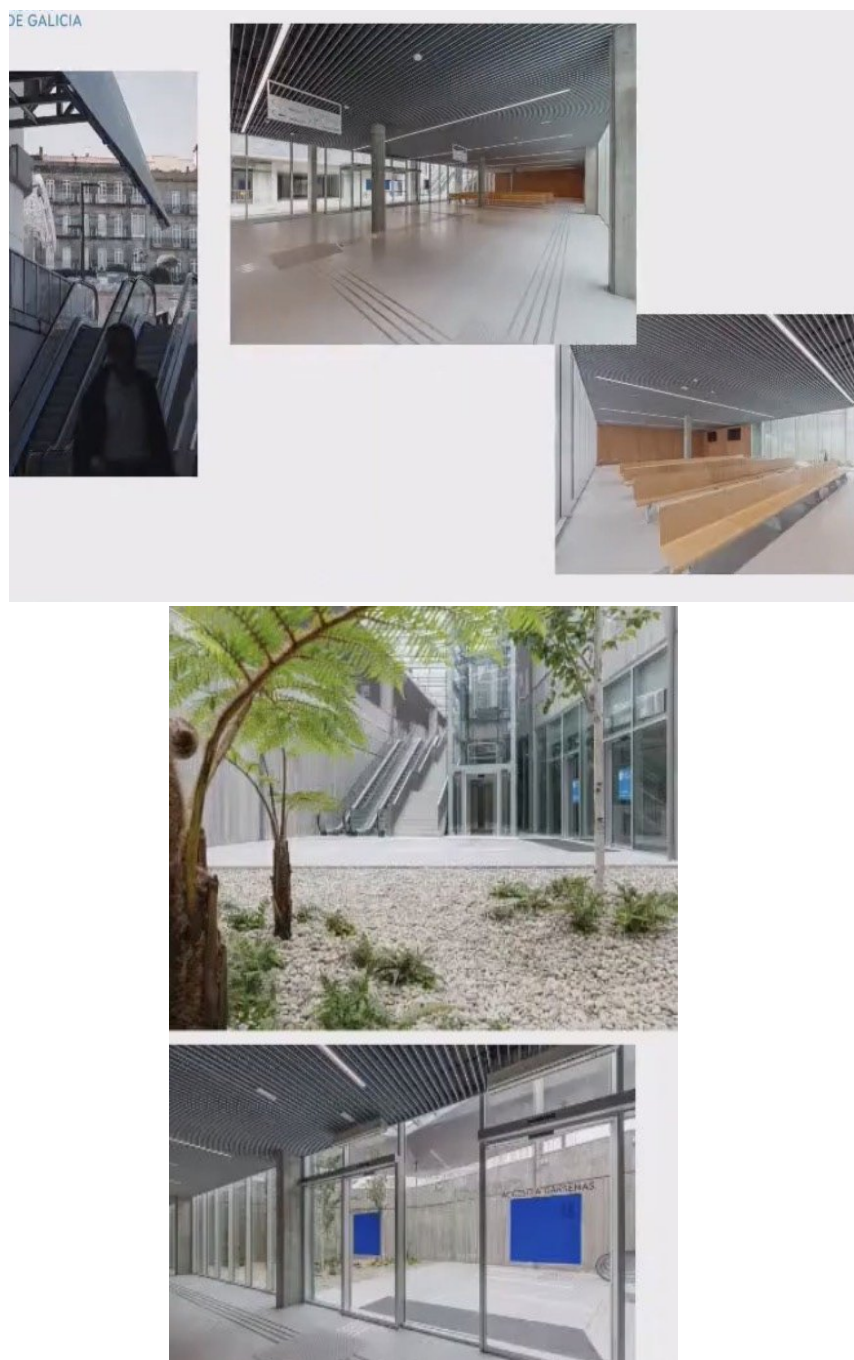


Figura 3. Imágenes de la estación intermodal en la ciudad de Vigo. Fuente: Presentación de Berta Arcay. 5ª mesa redonda del XII CIOT

En A Coruña está en ejecución. Aquí, también, se integra el área intermodal, tanto la estación de autobuses como la estación de ferrocarril que se está construyendo por ADIF, juega un papel la integración urbana, ya que el Concello está urbanizando tanto la Avenida de la Sardiñeira como la Avenida del Ferrocarril. La conexión de la ciudad es una pasarela de conexión que sale al mismo nivel de la Avenida de la Sardiñeira y que conecta con la estación del ferrocarril y con la Avenida del Ferrocarril. En Lugo, igualmente, se está ejecutando la estación de autobuses a la par que la estación ferroviaria. Actualmente, la vía supone una barrera importante entre el barrio del Sagrado Corazón que quedará perfectamente conectado e integrado, además con una gran plaza urbana, con la parte alta de la ciudad.

Aparte del transporte público, se pretende con una política activa, el mejorar la movilidad con desplazamientos no motorizados. Aquí se centra en actuaciones con sendas peatonales y ciclistas, y aparcamientos disuasorios. Estos aparcamientos se intentan conectar con la red de transporte público y con sendas. El objetivo es siempre desplazar el vehículo privado, y contribuir así a zonas de bajas emisiones en las ciudades. Un ejemplo puede ser, en el área de Vigo, en Pontevedra, un aparcamiento disuasorio conectado con la red de transporte público.

Otro ejemplo, son las sendas en el entorno de las principales vías dentro de la ciudad. En Santiago, además, tenemos un tramo de la estación intermodal que conecta con el edificio administrativo de San Caetano y también el tramo de acceso al Hospital Clínico Universitario de Santiago. Al final lo que se pretende es que el ciudadano, desde que sale de su casa, a través del intercambio modal en las estaciones, continúe con estas sendas que los acercan a puntos de trabajo, centros de estudio o puntos en común de ocio social.



Figura 4. Imágen del acceso peatonal al Hospital Clínico Universitario. Fuente: Presentación de Berta Arcay. 5ª mesa redonda del XII CIOT

Se lleva también una importante mejora en la accesibilidad y la conectividad de las paradas de autobús, precisamente para fomentar el empleo y desplazar el vehículo privado. Se han destinado también fondos europeos al igual que en las estaciones, para condicionar tanto carriles de parada como nuevos refugios para proteger a los usuarios. Se han dotado de carriles de espera y se han reforzado las paradas para que se puedan usar de forma segura por parte de los usuarios.

Otras ayudas que pretenden potenciar también la movilidad activa, son el programa E-bici para ayuda de bicicletas eléctricas; ayudas al sector de transporte concretamente en el taxi para la adquisición de vehículos eléctricos; y descuentos en el transporte público como son las tarjetas orientadas a gente joven y más 65 años, con determinados viajes gratuitos al mes.

Y finalmente, mencionar también el tema de mercancías y, aquí, dentro de la mejora de la seguridad viaria, un papel importante en la seguridad es mejorar las condiciones de los transportistas. El transporte por carretera de mercancías es un sector clave y, sin embargo, hay una carencia

importante de áreas de estacionamiento seguras y protegidas. Se pretende crear una red autonómica de aparcamientos seguros que se integre dentro de la nacional y la primera se inauguró en enero de 2025 promovida por la Asociación de Empresarios del Polígono de San Cibrao das Viñas, con espacios con cierre, videovigilancia, además espacios diferenciados con perspectiva de género, porque se han hecho espacios diferenciados tanto para hombres como para mujeres, con control de accesos también individualizado para el acceso a los vestuarios de mujeres, integrando la perspectiva de género.



Figura 5. Imágen de un área de estacionamiento seguro y protegido. Fuente: Presentación de Berta Arcay. 5ª mesa redonda del XII CIOT

Carlos Nardi es ingeniero de caminos, profesor titular de urbanística y O. T. de la Universidad de A Coruña, especialista en paisaje, autor de libros dedicados a la caminería histórica, (tema que nos permite conocer la historia de nuestros territorios a través de los caminos), y director de la revista Obras Públicas. Hace su presentación bajo el lema: “Santiago como paradigma”, un ejemplo de lo que supone la ordenación del territorio en Galicia.

El sistema urbano fundamentalmente se apoya en dos regiones urbanas o dos áreas metropolitanas que es Coruña-Ferrol y Vigo Pontevedra. Sin embargo, a partir de los años 90, se está apostando, posiblemente por parte de la comunidad autónoma, por una centralidad en torno a Santiago. Y esto crea una contradicción importante en relación a la red viaria.

Esta es una hipótesis que puede ser polémica, pero intenta desarrollarla a través de una serie de planos e imágenes, en donde se observa que, en lugar de apostar por una ordenación del territorio apoyada en el sistema urbano, se está apoyando en el sistema rural y rural-urbano, y esto es un error que viene ocurriendo desde los años 90.

El primer plano es de Santiago a finales del siglo XVI. El origen de Santiago son tres aldeas, pasada por una vía romana y es en los caminos donde tiene su importancia, cuando Santiago tenía nueve puertas. La conexión de Santiago con el exterior y con los puertos de mar o con el interior es lo que crea una estructura urbana. Los caminos han sido tremendamente determinantes y no entendemos ninguna estructura urbana de ninguna ciudad sino es desde el papel de soporte que han jugado los caminos y luego el ferrocarril y los puertos, por tanto, las obras que hacen los ingenieros son fundamentales en lo que es la construcción del territorio.



Figura 6. Plano de Santiago de Compostela en el S. XVI y S. XVII Fuente: Presentación de Carlos Nardi. 5ª mesa redonda del XII CIOT

A continuación, aborda el papel que, en su momento, en el siglo XVII jugaba Santiago, siendo una ciudad extrema, era la principal ciudad de Galicia, tenía una centralidad respecto a las relaciones con Galicia, incluso con conexiones con Europa que venían del peregrinaje ya desde el siglo el siglo X-XI, por lo que se va creando una estructura, una red viaria, de conexión con Europa que se centraliza en esta ciudad extrema, por tanto, prácticamente hasta el siglo XVIII Santiago es la principal ciudad de Galicia.

Pero Santiago tiene un problema, que es que no tiene mar, aunque en su momento se hizo un intento a través de la primera línea de ferrocarril que se construyó en Galicia en el año 1872, que era la de conectar Santiago con la ría de Arousa. Es una operación no del todo fracasada puesto que no se continúa. Entonces, en ese momento, se dieron cuenta de que las ciudades que iban a crecer en Galicia eran las ciudades que tenían puerto, las ciudades que tenían mar.

Santiago ha sido una ciudad de paso y es una ciudad de paso en relación al Camino Real. En el siglo XVIII se hacen fundamentalmente dos nuevas carreteras. Una es la que viene desde Madrid, el Camino Real que venía de Madrid y la otra es el Camino transversal que unía la Galicia norte a la sur, de Coruña con Vigo y que pasaba por Santiago. En un plano del XVIII, se muestra el plano de López Freire, ya han desaparecido las murallas, el Camino transversal se está apoyando en el espacio de las propias murallas, y es una ciudad que está creciendo de forma suburbana, pero se sigue manteniendo, fundamentalmente, en el centro histórico.



Figura 7. Plano de Santiago de Compostela de López Freire en el S. XVIII. Fuente: Presentación de Carlos Nardi. 5ª mesa redonda del XII CIOT

En un cambio de escala, se aborda el tema de la densidad de población. ¿Qué es lo que ocurre en Galicia? En Galicia lleva concentrándose la población en todo el eje litoral, el eje que va desde Coruña-Ferrol, Santiago es de alguna manera territorio de paso, y Vigo-Pontevedra, por tanto, entre la Galicia norte y la Galicia sur. Mientras se va produciendo un proceso de desertización progresiva más allá en las villas y ciudades del interior. Esto es la realidad de lo que está ocurriendo, desde el punto de vista de la ordenación del territorio en Galicia, en donde la Galicia interior, que es la Galicia más rica, Orense era la ciudad de una riqueza intelectual impresionante, pues se va todo concentrando en torno al litoral.

Este proceso se ha ido dinamizando a través de un eje que es la autopista del Atlántico, conectando la Galicia norte y la Galicia sur, ha ido potenciando la movilidad en todo este eje y la propia Autonomía ha ido construyendo vías para conectar la autopista del Atlántico con lo que era la otra Galicia, que es la Galicia del sistema litoral, primero a través de vías rápidas y luego a través de vías que transforman en autovías. Por tanto, hay una accesibilidad fundamental en Galicia que es la autopista del Atlántico y luego ese complemento de accesibilidad a través de estas vías que están conectando con el litoral.

Y al mismo tiempo cuando a finales de los años 80, los años 90, se piensa en las dos autovías de Galicia, se piensa que los dos extremos es Coruña y Vigo. Por tanto, todavía en los años 80, incluso al principio de los años 90, se tenía claro que los dos extremos del sistema urbano, desde el punto de vista de la movilidad, de las autovías, por tanto, de especialización, eran éstos, Coruña-Ferrol y Vigo-Pontevedra, y que Santiago era una especie de territorio de paso dentro de este eje del Corredor Atlántico, pero no una ciudad de destino de las carreteras respecto al exterior.

En Galicia tenemos dos regiones urbanas. Una es Coruña-Ferrol. Coruña no crece, pero sí están creciendo los municipios del área metropolitana. Prácticamente la población de Coruña, a partir de la industrialización que se produjo en los años 60, sigue siendo la misma del orden de 240-250.000 habitantes y lo que crecen son los municipios del área metropolitana. Lo mismo ocurre en Ferrol, que ha ido perdiendo población y lo que ha crecido son municipios, como Narón, limítrofes con el propio Ferrol.

Aquí hay una especie de región urbana, cuando hay más de dos ciudades, en donde hay una continuidad de urbanización a través de los municipios del litoral con muy mal urbanismo, es decir, excepto un municipio como Oleiros, que ha sabido parar procesos de destrucción urbana, en la región urbana de Coruña-Ferrol ha habido muy mal urbanismo. Ha sido un urbanismo suburbano fundamentalmente apoyado en las carreteras y en lo que algunos han llamado el urbanismo familiar. Donde, más allá de las propias carreteras, no existe capacidad de gestión y por tanto se ha ido desarrollando fundamentalmente en torno a ellas. Sí se ha creado una cierta urbanización, aquí tenemos del orden de 450.000-500.000 habitantes que conforman una realidad urbana que hay que ordenar evidentemente, pero los planes territoriales es una asignatura pendiente y aquí no se van a hacer.

Independientemente de que lo se recoge en las leyes de ordenación del territorio desde la ley del 2011, aquí no hay voluntad para ordenar el territorio más allá de los municipios. Y como modelos en Galicia, tenemos Allariz y Santiago. Santiago sí hizo un buen plan general en el año 88, un buen plan especial también en el mismo año por parte de un equipo magnífico, pero más allá de estas ciudades, Santiago, Oleiros o Allariz, ya mencionadas, la verdad es que el urbanismo ha sido una asignatura pendiente de este territorio. Lo mismo nos ocurre en la región urbana de Vigo-Pontevedra, en donde ha habido una ordenación y también apuestas por la movilidad. Pontevedra ha sido una ciudad que apostó en los años 90 claramente por la movilidad, por ir separando el vehículo privado y por lo menos mantener el centro histórico, ganando espacio de aceras y limitando la velocidad de las calles.

Y en el caso de Vigo se ha hecho, lo que llaman Vigo vertical, (se recogía en un número de la revista obras públicas). Es una ciudad con grandes pendientes y ha habido esta apuesta en este sentido. El Halo también es parte de esa apuesta por la movilidad. Pero, alrededor, lo que tenemos es un crecimiento suburbano, crecimiento en torno a las carreteras de acceso que no es mostrable ni enseñable como modelo de urbanismo que se pueda hacer. Ha habido planes, pero esos planes no han tenido capacidad de gestión más allá de las carreteras.

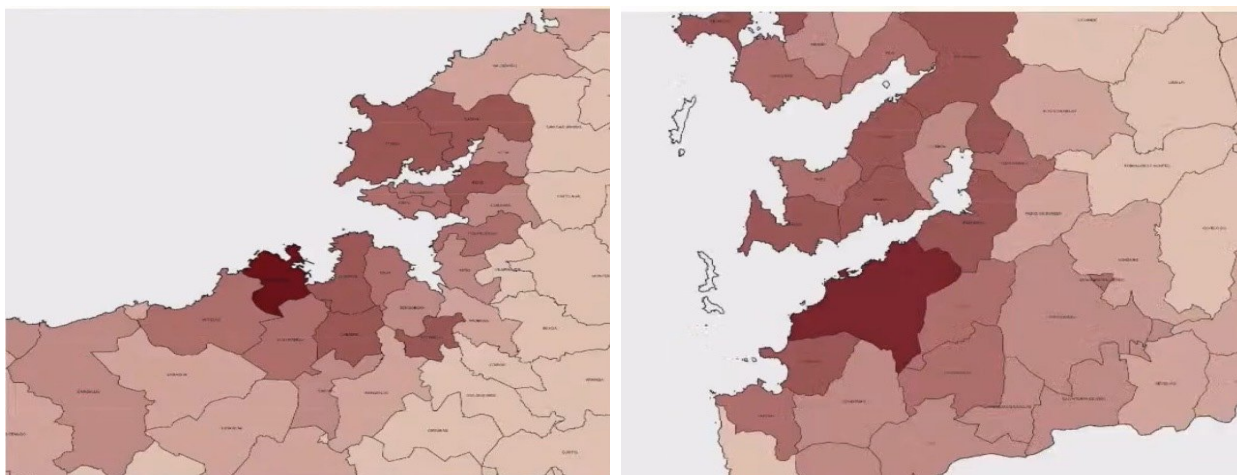


Figura 8. Regiones urbanas en Galicia. Galicia norte y sur. Fuente: Presentación de Carlos Nardi. 5ª mesa redonda del XII CIOT

Ha habido un planeamiento fundamentalmente apoyado en la licencia directa en torno a lo que era la red viaria, tanto estatal, como autonómica, como local, aunque, es un área urbanizada que se extiende también hasta Vilagarcía de Arousa. Por tanto, tenemos aquí una región urbana que es un

atractor en este sentido de lo que es la Galicia sur. Así, existe Galicia norte-Galicia sur, que reúne el orden de 550.000 habitantes, mientras que Santiago es una ciudad que no crece, está creciendo Ames, que es un municipio de alrededor, está creciendo Teo, pero no crece la propia ciudad y tiene del orden de 100.000 habitantes. Por tanto, esta es la realidad urbana del sistema urbano de Galicia.

Sin embargo, desde los años 70, lo que era el avance del Plan director territorial de Galicia del año 79, se dieron cuenta de esa necesidad, de esa apuesta, por el sistema urbano. Y aquí hay dos áreas que eran el área uno, ponían también la zona de Lugo, que llamaban industrial terciario, y un sistema, que era el sistema litoral, que en Galicia tiene mucha fuerza por las rías, y el resto aparecía como un sistema rural en el cual prácticamente también estaba Santiago. Por tanto, hay una Galicia urbana, una Galicia atractora del dinamismo de la propia ciudad conectada. En el año 79 se estaba construyendo la autopista del Atlántico, ya había tramos de la misma, ya estaba lo que era la parte norte y sur y ya había un cambio en este sentido de movilidad, aunque no estaba la parte central.

En cuanto, al ferrocarril tenía dos extremos fundamentalmente que era Coruña y era Vigo. Es verdad que en su momento, el ferrocarril del XIX, que tenía su bifurcación en Monforte, pero la compañía que era de Medina del Campo, Zamora-Orense, que no había obtenido la concesión en el XIX, consigue a través de un plan de ferrocarriles del año 26, plan de urgente construcción, hacer una línea directa a Galicia que el destino final no era Santiago, pero pasaba por Santiago, también por Orense, iba también hacia Coruña, porque Coruña y Santiago quedaron sin comunicación en todo el siglo XIX. El sistema urbano fundamentalmente estaba apoyado en estas dos ciudades.

Cuando, en el 2011 se aprueban las directrices de ordenación del territorio, se hacen un tipo de mapas que muestra en su presentación, un tipo de mapas que son intencionados. ¿Por qué cree que es intencionado? Porque no hay jerarquía en la red viaria, no existe la autopista del Atlántico, no existe la autovía del norte, ni la autovía del sur, que se habían construido ya, estamos en el 2011, y aparece una nueva centralidad en torno a Santiago, es decir, cómo desde la comunidad autónoma, por tanto, es una apuesta política, aparece una nueva centralidad, que no estaba hasta los años 90. Y ésta es la gran contradicción que quería reflejar.

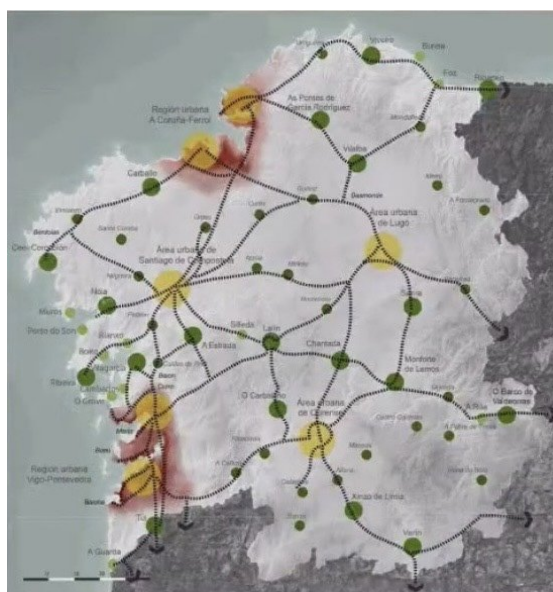


Figura 9. Mapa de Galicia en 2011. Fuente: Presentación de Carlos Nardi. 5ª mesa redonda del XII CIOT

Esta situación, tiene consecuencias también en el ferrocarril. En Santiago, es evidente lo que es el centro histórico, y algún desarrollo que se ha producido como el barrio de Fontiñas, también, el crecimiento de los municipios del área metropolitana, pero mantiene la población de unos 100.000 habitantes. Tiene una debilidad desde el punto de vista industrial y es que es una ciudad que no puede crecer en este sentido, más allá de lo que han crecido Ames y Teo. Y es una contradicción que hay en el sistema urbano de Galicia.

Sí es el paso de la autopista del Atlántico. En su momento se hace una ronda interior en donde transforma lo que era la ronda del Camino Real, prolongando los dos extremos y hay una complementariedad entre lo que es la autopista del Atlántico y la ronda interior que se construye en los años 90 y está recogiendo las carreteras de acceso.

¿Qué ocurre con el ferrocarril? En el año 2020, cuando el Ministerio de Obras Públicas apuesta por la transformación de la red viaria, el destino final del ferrocarril en Galicia es Santiago. Santiago que se complementa con una especie de T con lo que es el eje entre Coruña y Ferrol.

En su momento hubo dudas respecto a esta transformación de la red viaria. Así, se apuesta, independientemente de nuestra riqueza portuaria, por un ferrocarril para los viajeros, es decir, no se apuesta, como ha ocurrido en el caso de Asturias con un ferrocarril mixto, sino por un ferrocarril para los viajeros con un destino final en Santiago, (aunque aparece un radial hacia Pontevedra, pero esto no se ha construido ni posiblemente se construirá). Esto, hace que los viajeros de Vigo tengan que subir a Santiago y de Santiago salir hacia la Meseta, y que ciudades como Lugo, como Ferrol, no tenga un ferrocarril de media velocidad ni de alta velocidad.

Por tanto, desde el papel del ferrocarril como elemento articulador de las ciudades en Galicia es un fracaso, y es un fracaso desde el punto de vista de la articulación del territorio.

No fue así cuando se planteó en su momento un estudio que hizo una consultora gallega en el año 2000, en donde se planteó desde el punto de vista del mismo coste para un ferrocarril que iba hacia el norte, que hubiera comunicado todas las ciudades de Galicia y hacia el sur, y por tanto bifurcándose en Monforte. La alternativa del ferrocarril del XIX si se planteó en su momento, pero se apostó políticamente porque el destino final del ferrocarril fuese Santiago.

¿Qué consecuencias ha tenido? Se han tenido que hacer unos viaductos maravillosos y ha cambiado la accesibilidad por ferrocarril. No se ha sido capaz de articular el sistema urbano, puesto que a Ferrol tardarán décadas hasta que llegue el ferrocarril de media distancia, Lugo no tiene tampoco ferrocarril de media distancia y Vigo tiene que subir hacia Santiago y están pidiendo un acceso directo hacia Orense. Por lo tanto, esta contradicción del ferrocarril desde el punto de vista del sistema urbano donde se apuesta por una ciudad media y no por dos regiones urbanas está teniendo contradicciones.



Figura 10. Imágenes de Viaductos de ferrocarril em Galicia. Fuente: Presentación de Carlos Nardi. 5ª mesa redonda del XII CIOT

Por último, Galicia está en un Corredor que fundamentalmente es el Corredor Atlántico, que es un espacio competitivo respecto a otros Corredores a nivel europeo, incluso desde el punto de vista de las inversiones. Antes se ha mencionado que la región urbana de Coruña-Ferrol tiene unos 450.000 habitantes; la región urbana de Vigo-Pontevedra tiene alrededor de 500-550.000 habitantes; en Oporto la región urbana es del orden de 2 millones de habitantes, hablando de algunas ciudades de este Corredor. Si apostamos, desde el punto de vista de la accesibilidad desde el exterior, lo lógico hubiera sido que los atractores fundamentales fuesen la región urbana de Coruña-Ferrol y Vigo-Pontevedra, y si se pretende un ferrocarril que tuviese un papel articulador, apostaríamos también por la continuidad a Oporto. Esto se debatió, incluso el propio Ministerio de Obras Públicas tuvo dinero para hacer el tramo correspondiente entre Vigo y Tui y para que los propios portugueses continuasen hasta Oporto. En este momento se está reflexionando sobre este papel que puede jugar el ferrocarril que sigue el eje Atlántico como elemento de interrelación fundamental entre las ciudades.

En definitiva, se quería plantear esta contradicción entre la accesibilidad y el sistema urbano que existe en Galicia y en donde, posiblemente, ha habido una distorsión política de lo que debería haber sido lo lógico desde el punto de vista de la accesibilidad.

Ignacio Ruiz, ingeniero de caminos, ha sido ingeniero municipal de Oviedo, decano del Colegio de Asturias y actualmente director general de ordenación del territorio del Principado de Asturias. Trató, en su intervención, del Corredor Atlántico por su interrelación que tiene tanto con Asturias como con Galicia.

Qué es esto de un Corredor y de dónde viene. Los orígenes vienen del Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea del año 2011. En el año 2011 ya se quería reducir las emisiones de efecto invernadero en un 60 % y se quería lograr una transferencia al ferrocarril o a la navegación fluvial del 30 % del transporte de mercancías por carretera para el 2030 y del 50 % para el 2050, pero estamos ya en el año 25 y todavía no hemos pasado del 4 % del transporte por mercancías.

Además, se quería completar una red europea de ferrocarriles de alta velocidad manteniendo una densa red ferroviaria que fuera atravesando los principales ejes de transporte de pasajeros para que en 2050 la mayor parte de éste, de media distancia, se realizara por ferrocarril; disponer una red de transporte básica y multimodal plenamente operativa con una red de alta calidad y capacidad en el año 2050; y conectar todos los aeropuertos y puertos con la red ferroviaria, garantizando que todos los puertos de mar estén suficientemente conectados con el sistema ferroviario de transporte de mercancías, también para el 2050.

Con estas premisas se publicó primero en el año 2013 un Reglamento para el desarrollo de la Red transeuropea que luego ha sido modificado recientemente en el 2024, dónde se han ido introduciendo nuevos ejes, nuevas ciudades y nuevas áreas metropolitanas, pero, en esencia, sigue siendo prácticamente lo mismo. Se plantea como objetivo que “la red transeuropea de transporte reforzará la cohesión social, económica y territorial de la Unión y contribuirá a la creación de un espacio único europeo de transporte eficiente y sostenible, que aumente las ventajas para sus usuarios y respalde un crecimiento integrador”. Un Corredor debe ser un conjunto de infraestructuras condicionadas y pensadas para cohesionar socialmente toda Europa y contribuir a la creación de un espacio único europeo de transporte. Esto se jerarquiza en varias escalas, hay una Red Global que consistirá en todas las infraestructuras existentes y planificadas en la red europea, así como en las medidas destinadas a fomentar el uso eficiente y sostenible de cada uno, desde el punto de vista social y medioambiental de estas infraestructuras, con el horizonte del 2050 para tenerlo todo completado.

Se muestra lo que son, a día de hoy, los Corredores europeos. Si vemos ahí la Península Ibérica, lo que está en amarillo es el Corredor Atlántico, y lo que está en verde es el Corredor Mediterráneo. Estos datos vienen de la presentación del Corredor Atlántico para Asturias que hizo el Comisionado del Corredor Atlántico. El Ministerio, en vez de llevarlo directamente, ha creado un Comisionado y la imagen es la presentación que se ha hecho en Asturias sobre cómo funcionarían los nueve Corredores que hay en Europa y en Asturias concretamente el que nos afecta. Los ejes básicos son las infraestructuras multimodales, esto no va solo de hacer ferrocarriles, de hacer carreteras, de hacer aeropuertos, sino se trata de comunicarlos entre ellos y que den un servicio completo. Hay que considerar tanto el servicio de viajeros como el de mercancías.

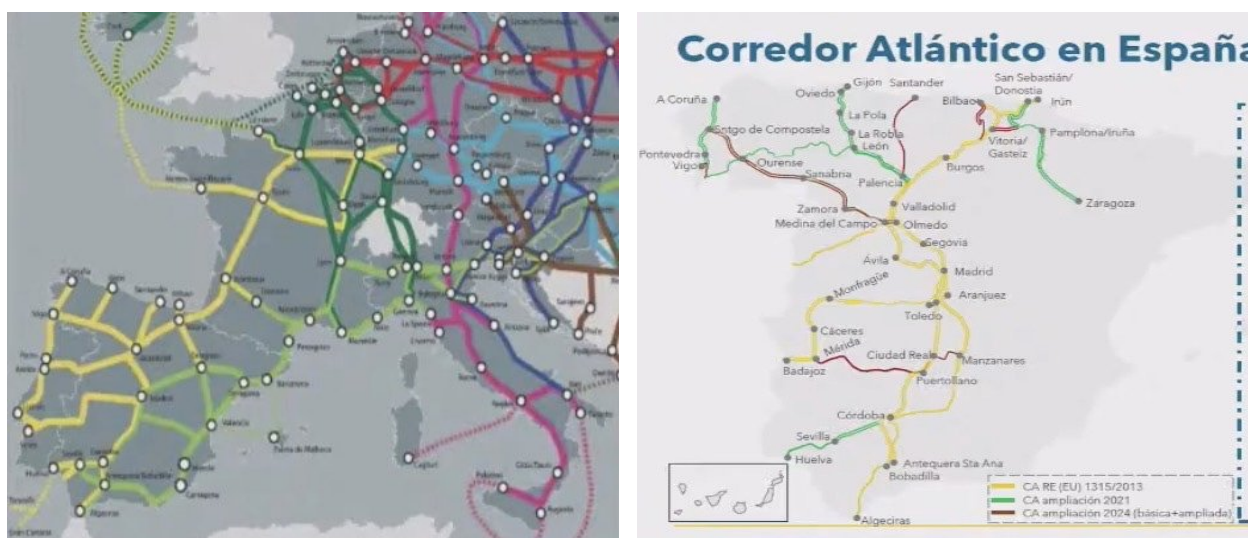


Figura 11. Corredores europeos y Corredor Atlántico. Fuente: Presentación de Ignacio Ruiz. 5ª mesa redonda del XII CIOT2.

En España nos hemos centrado mucho en la red ferroviaria, sobre todo en el servicio de viajeros, y seguimos teniendo el problema de las mercancías, y, por otra parte, se intenta una conexión de nudos urbanos para que sean nuevos centros de intermodalidad y de generación de espacio urbano. Y tiene que ser todo con una visión global desde el punto de vista europeo. Se habla de unos requisitos de interoperabilidad que son muy interesantes sobre todo en el caso de los ferrocarriles, porque la Red global tiene que ser capaz de estar dimensionada en su trazado para llevar trenes o convoyes de 740 m de longitud, que tienen que circular, si son de pasajeros a 160 km/h como mínimo, si son convoyes de mercancías a 100 km/h y que tienen que soportar 22,5 toneladas por eje.

En Europa se ha configurado esta estructura de Red Global con nueve Corredores y como la misma se iba quedando pequeña, no llegaba a muchos sitios y la política empieza a interactuar, pues luego se van creando nuevos escalones de Red básica y de Red complementaria. De hecho, en el primero, Asturias ni tan siquiera estaba considerada. Era, básicamente, llegar hasta Oporto y lógicamente a lo largo de los años se ha ido incorporando tanto Asturias como Galicia.

En el caso de Asturias, la Red básica y hablando del ferrocarril, sería desde la Robla y pasaría por Pola de Elena, como ya llega desde hace solamente 2 años cuando se han abierto los túneles de Pajares. Hasta Pola de Lena, en algún momento, circularemos con ancho europeo, con ancho internacional, de Pola de Lena en adelante hay ciertas incertidumbres, y, en parte, el documento va quitando expectativas, aunque no lo quiere decir explícitamente. Actualmente el cambio de eje se hace del lado sur o del lado de leonés del túnel de Pajares.

En esta Red básica se habla de los kilómetros que tiene, que en total se considera nueve puertos, cinco aeropuertos y da un poco la perspectiva global. También vemos como desde León sale la parte gallega del Corredor Atlántico. Se ha ido evolucionando y a medida que las presiones políticas iban aumentando, pues había una Red básica original, después hubo una ampliación en el año 2021 y una segunda ampliación en el 2024, lo cual ya empieza a dar cierta intuición de que hay poca planificación. Al final nadie tenía una idea original del Corredor, sino que a medida que van saliendo peticiones, pues el Corredor se va ampliando y se va modificando, a demanda, básicamente del que más presión política pueda ejercer.

Los Corredores integran una red de transportes básica, luego tendríamos la Red de transportes global. El primero sería el escalón básico y luego tenemos una red ampliada que es en la que se van incorporando todas estas nuevas ideas que nunca estuvieron planificadas, pero que hay que ir diciendo que se van a hacer y que se van acometer. Por tanto, los Corredores forman parte de la Red básica o de la Red básica ampliada y tienen la importancia de ser estratégicos para el desarrollo del transporte sostenible y multimodal tanto de las mercancías como de los viajeros y para el desarrollo de las infraestructuras interoperables. Esto es, que a partir de ahí quien está incorporado recibe dinero y quien no está le va a ser difícil encontrar la financiación.

A partir de la Red básica y global, en el año 2024 en Asturias aparece también el puerto de Avilés y se le saca ahí un ramal de color negro cuya planificación y tiempos de ejecución en el plan que ha presentado el Ministerio nunca aparece. Está dibujado y ya por lo menos Avilés y su puerto han aparecido en el plan, pero no se ha presentado en Europa.



Figura 12. Red básica y global del Corredor Atlántico en Asturias. Fuente: Presentación de Ignacio Ruiz. 5ª mesa redonda del XII CIOT

El documento que ya tiene más de un año y muestra muchas inconcreciones, no es posible saber de dónde sacan las sumas. Al final hay un listado de infraestructuras y de sus posibles costes que nunca dice cómo se han obtenido, cuáles son los criterios. Si hay un coste por kilómetro estándar, si no tienen un coste por kilómetro estándar. Al final son más 6.000 millones de euros para Asturias, y cuando se presenta todo el mundo se queda muy contento, especialmente, si aparecen todas tus ciudades y todas tus infraestructuras.

En la presentación que hace el Comisionado para el Corredor, habla de la Red de carreteras en Asturias y dibuja la autovía del Cantábrico con un coste de 420 millones de euros, y las inversiones de los túneles de Pajares, por carretera de la Autopista del Huerna, que ahora se están adaptando a la normativa europea, los presenta como infraestructuras del Corredor. Pero en el caso de Asturias, en el documento original, las carreteras no se mencionan. Es decir, no hay ninguna carretera en el eje asturiano que está incluida dentro del Corredor, pero cuando se presenta en Asturias, pues hay que decir que se van a gastar 420 millones de euros y se suman al Corredor sin que tenga absolutamente nada que ver con ello. El documento sigue hablando de las redes de carreteras, pero esto es mera presentación porque no tiene ninguna virtualidad ni está contemplada las inversiones del Corredor.

Y luego se habla de los aeropuertos. Asturias tiene un aeropuerto bastante mal comunicado, está completamente descentralizado, lejos de Avilés, de Gijón y de Oviedo. Se tarda desde Oviedo aproximadamente unos 40 minutos llegar al aeropuerto y además no tiene conexión por ferrocarril y es prácticamente imposible que la tenga, que ese es otro problema importante. Se le van a dar 7,1 millones de euros en inversiones atribuidas al Corredor, cuando ese presupuesto se corresponde básicamente a la ampliación del aparcamiento. También tienen alguna medida de seguridad en la torre de control, pero nada que tenga que ver con la cohesión y la estrategia que se pretende a las infraestructuras de un Corredor que deben de tener importancia a nivel europeo.



Figura 13. Aeropuerto de Asturias. Fuente: Presentación de Ignacio Ruiz. 5ª mesa redonda del XII CIOT

Con los puertos se busca un desarrollo logístico. Se habla de Gijón, originalmente el puerto del Musel debería ser la gran pieza intermodal del Corredor y que éste finalice en Asturias. Se presentan las actuaciones previstas del puerto de Gijón. Hay un acceso ferroviario importante, completamente estratégico. No se habla de cómo va a ser, pese a que antes hablaba de carreteras, nunca se mencionó el acceso al puerto de Gijón por carretera, cosa que en Asturias no está resuelto. Quien conoce la polémica del Vial de Jove sabe que a día de hoy se tiene un problema importante y, sin embargo, no se ha incorporado al Corredor.

Y luego hay cosas interesantísimas en las inversiones que se atribuyen al Corredor, como en las del puerto de Avilés. Entre ellas se encuentran las obras de conservación del faro de Tapia de Casariego, y se adjudican como obras del Corredor 0,9 millones de euros. Tapia Casariego es una villa maravillosa para ir a comer y hacer un poco de turismo, pero, a nivel europeo, se duda que tenga importancia desde el punto de la vista de la cohesión social y del transporte de mercancías. En cuanto a la red ferroviaria, ahora tenemos unos túneles, que cruzan desde León a Asturias y todos queríamos saber qué va a pasar de ahí en adelante. Se dibuja una doble línea, vamos a tener doble vía. La doble vía va a llegar hasta Gijón. Y se añade una rayita roja en vía única hacia Avilés, que es evidente que no forma parte del Corredor. Aparece un nudo muy importante en Villabona, que es donde se bifurcaría esa línea hacia Avilés y es un punto donde los trenes Oviedo-Gijón no pueden circular a más de 60 km/h y constituye un verdadero estrechamiento y una falta de capacidad en la Red asturiana.

Interesa saber qué va a pasar con esas infraestructuras ferroviarias. Se observa en el documento que pone vía doble, habla de una vía de ancho ibérico, que es la que está dibujada en rojo, y una vía de ancho estándar, que es la que está dibujada en color negro. Parece ser que el tramo desde la Pola hasta Gijón lo van a dejar en ancho ibérico. Es una decisión acertada, por lo menos es una decisión económicamente viable. Está ahí dibujada, pero nadie en el Ministerio ha querido reconocer que de verdad no se va a cambiar la vía a ancho internacional hasta Gijón. Es decir, todos piensan que el volumen de la inversión que requiere no merece la pena y que van a dejar un intercambiador de ancho de vía en Pola de Lena y que de ahí en adelante va a seguir el ancho ibérico, para lo que se harán las obras que sean necesarias.



Figura 14. Red básica de ferrocarril del Corredor Atlántico en Asturias. Fuente: Presentación de Ignacio Ruiz. 5ª mesa redonda del XII CIOT

Se atribuye al Corredor Atlántico los 605 millones de euros de obras de las variantes de Pajares que hace 20 años que se planificaron y se empezaron a ejecutar. Y sí, posiblemente en los últimos años esa inversión se haya hecho, pero desde luego, es de algo que venía desde hace 20 años y se le imputa ese presupuesto como costes y se dice que es el séptimo túnel más grande de Europa. Ciertamente ha sido una obra de ingeniería importante, pero es muy poco atribuible al Corredor, si no una planificación anterior y sí, desde luego, se tiene que enmarcar en el Corredor y es fundamental para el desarrollo de Asturias.

Se habla de la conexión ferroviaria de Villabona-Avilés, otro tema a resolver y se hace un resumen de inversiones. De las cercanías es un tema en el que no se hace nada. Se dice que se van a gastar 1.578 millones, pero no se dice absolutamente nada en qué.

Un Corredor tiene que tener un diagnóstico, unas necesidades, una planificación y aquí simplemente lo que se ha hecho es ir de la situación inicial a la situación final haciendo una relación de inversiones que convendría hacer. Y luego hay errores importantes, como, por ejemplo, tanto en la documentación que se ha pasado a Europa como en el nuevo plan de acción que se publicó recientemente, dan por sentado que el tramo Oviedo-Gijón ya se circula a 200 km/h, lo cual no es así y es imposible realizar. Después hubo un montón de escritos diciendo que esto no es tal y corrigiendo el error.

También es importante decir con respecto al puerto que se considera Red transeuropea siempre y cuando se llegue a un puerto final o a un punto de enlace donde haya un punto de transferencia con un puerto exterior que no sea el de esa misma región. Con lo cual, viendo el eje del Corredor, da la sensación de que va a ser Galicia y el puerto de la Coruña ese puerto final y no le va a tocar al Musel, entre otras cosas, porque no se tiene una vía adecuada para llegar a él.

Por otra parte, hablando de las estaciones, los planes previstos para la estación de Oviedo suponen una inversión de 50 millones de euros. Una estación que han dibujado con una infografía muy bonita, levantando la cubierta, y demás, que estaría bien, pero el problema es que, en la estación

de Oviedo, el ancho de la playa de vías, no se puede ampliar, con lo cual la estación va a quedar más bonita, pero los trenes que van a pasar, van a ser los mismos y por las mismas vías. Y también está la estación de viajeros de Gijón. Ésta parece que avanza un poco más y aparece como un gran logro urbanístico, que lo es. Pero lo que es importante saber es que ahora hay una estación provisional en Gijón, ahí donde está el antes es donde estaba la estación antigua que simplemente se desmontó, se pasó a una provisional y ahora nos ponen un después. Es decir, el hueco del antes lo ha generado la propia infraestructura, con lo cual que te vengan después de 12 años a decir que ahora te van a buscar una solución, pues casi parece lo mínimo.

Podríamos hablar de la autopista del mar y de los problemas que tienen las zonas logísticas para mercancías, que en Asturias también se tiene junto al puerto del Musel un área logística que lleva 20 años sin instalar absolutamente nada porque no tiene todavía ni subestación para conseguir la electrificación necesaria, ni la estación intermodal de ferrocarriles que se le previa. Y del ancho de vía también se podría hablar porque parece hasta lógico lo que se está haciendo, pero para quien no lo sepan, en la variante de Pajares se montó traviesa con doble hilo, ahora hay doble hilo y se desmontaron dos veces las traviesas, por no saber qué vía se iba a poner.

Este es el modelo de planificación que tenemos y por eso enlazando con el lema del Congreso donde dice “el futuro no se improvisa”, se podría deducir de esta presentación que sí, sí se improvisa.

Arcadio Gil, Ingeniero de caminos y coordinador del Comité de Ciudades, agenda urbana y patrimonio, del Colegio de Ingenieros de caminos, canales y puertos. Quiso compartir unas reflexiones sobre las “estaciones de ferrocarril como motores de regeneración urbana”. En el Colegio de ingenieros se ha organizado un ciclo que repasa este tipo de operaciones. Se ha visto Vigo en diferentes momentos, por supuesto, Chamartín y toda la vinculación a la operación de Madrid-Norte, Sagrera y Abando, Bilbao-Abando, en diferentes fases de construcción o de planeamiento. Todas ellas con una grandísima implicación en lo que supone pasar de estaciones antiguas a operaciones de regeneración urbana. La próxima se hará en Logroño, un caso también muy interesante de regeneración. Y la que se va a repasar en el mes de febrero de 2026 va a ser Gijón.

¿Qué oportunidades ofrecen este tipo de operaciones? Son suelos muy céntricos, son terrenos improductivos que se pueden recuperar; es desaparición de barreras urbanas; oportunidades de desarrollo inmobiliario potente, tanto en diferentes usos, pero en particular, de vivienda, en el mercado actual de vivienda y de vivienda asequible; también nuevos usos públicos, cívicos; zonas verdes; mejoras de la movilidad superficial urbana, incluida la de la alta velocidad en el centro de la ciudad, y luego, en casi todos estos casos, hay intercambiadores, o con autobuses urbanos o con autobuses suburbanos, y se completan con aparcamientos. Cuando la mayoría de estas inserciones de la red ferroviaria tienen estas modificaciones tan serias, en general, hay una mejora objetiva de la calidad del entorno urbano.

¿Cuáles son los cuatro desafíos? En primer lugar, plazos larguísimos; implicación de muy diferentes administraciones en diferentes ciclos políticos y con diferentes objetivos; un problema serio de financiación, aunque, en general, son todas estas plusvalías inmobiliarias y los usos lucrativos que se pueden obtener los que ayudan a que la financiación sea más asequible; y, por último, la combinación de los diferentes agentes, sobre todo los agentes públicos, pero también privados, en sociedades, en consorcios, en participación público-privada y público-pública.

Además, un tema serio, que está hoy encima de la mesa en el Ministerio y en Adif de cara al futuro de muchas de ellas, es soterramiento sí o soterramiento no, y en el soterramiento no, pues diferentes soluciones superficiales.

Estando aquí en Galicia, se hace un repaso de uno de estos casos que se presenta, el de Vigo, que ya está terminada la gran plataforma realizada por encima de lo que fue en su momento la estación de Urzaiz y que hoy es Vialia-Vigo. La situación de la estación, en casi todos los casos, es centro de ciudad y hay una oportunidad ahí de operación. Lo primero es que hay una oportunidad para reordenar el tráfico ferroviario, para reordenar la red ferroviaria de la ciudad.

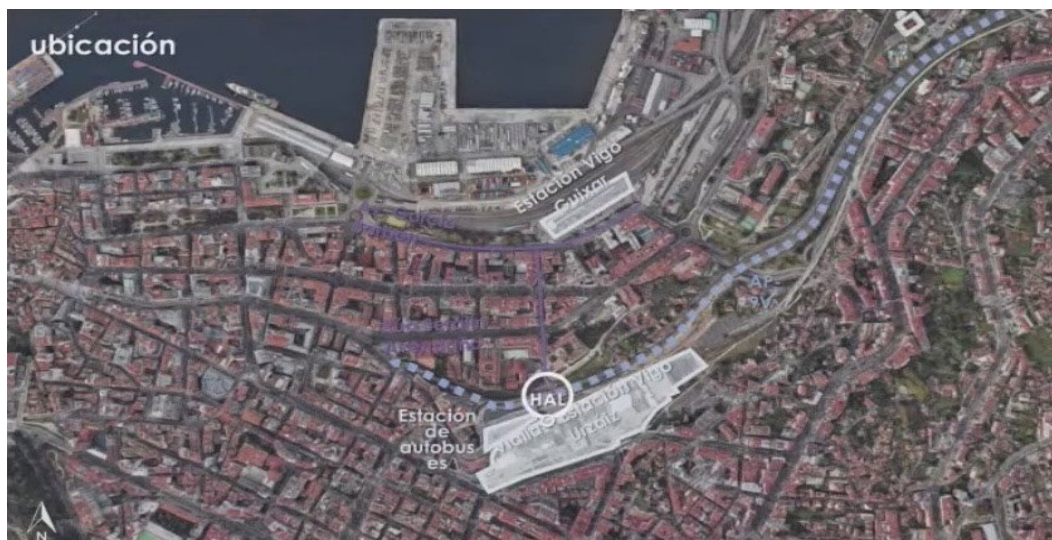


Figura 15. Plano de Vigo y estación ferroviaria. Fuente: Presentación de Arcadio Gil. 5ª mesa redonda del XII CIOT

En el caso de Vigo, realmente se ha hecho una reordenación importantísima, a través del túnel que se ha excavado directo a Urzaiz, y desde el punto de vista ferroviario mejora la gestión. Aquí estamos hablando de seis o siete hectáreas por lo menos de un enorme agujero, de una trinchera tremenda de 15-18 m de altura de diferencia, que parte la ciudad en dos. Además, en el caso de Vigo, se solapa todo lo que era el eje ferroviario y la estación de Urzaiz con la penetración de la autopista en la ciudad.



Figura 16. Estación de ferrocarril de Vigo. Fuente: Presentación de Arcadio Gil. 5ª mesa redonda del XII CIOT

Esta enorme trinchera, este enorme pozo longitudinal que es la antigua estación, se aprovecha para hacer un edificio en el que la alta velocidad tiene la planta sótano reservada y donde encima hay hasta cuatro forjaos. Uno de ellos para usos ferroviarios, dos comerciales y la terraza. A la izquierda tenemos superficies que quedan para aparcamientos.

Se muestran los diferentes forjados, es una obra de 140.000 m² de construcción. Desde el punto de vista comercial, son 45.000 m² comerciales. Al final se crea una gran plataforma a la altura del barrio superior, que es una gran terraza pública, una nueva plaza pública de 30.000 m², con usos recreativos y jardines, y que representan un borde desde el que se divisa la ría, que antes no se veía. A todo esto, desde la parte baja de la ciudad, el nuevo edificio ha generado una especie de paquebote, como símbolo en una ciudad marítima, de una buena calidad arquitectónica. Hubo un concurso público, se adjudicó a un premio Pritzker, y realmente el edificio tiene unas características arquitectónicas y de paisaje urbano extraordinarias.

Esta actuación tiene distintas consecuencias. La penetración que tenía la autopista en Vigo estaba muy mal resuelta en lo que es la penetración en la trama urbana y se ha rectificado prácticamente todo, se ha reordenado, desde la ciudad hasta la autopista o desde la autopista a la ciudad y se ha mejorado muchísimo las propias circulaciones dentro de la propia operación de remodelación.

Y luego, hablando de Patrimonio, se ha hecho una operación importantísima financiada por la propia operación que es reconstruir la fachada original de la antigua estación en una nueva colocación que además sirve para disimular la parte final de la trinchera. El túnel que se señalaba al principio ha permitido crear una vía verde nueva de casi 8 km de longitud en el que se mantienen los elementos originales de la vía ferroviaria como es la catenaria y los postes.



Figura 17. Via verde de Vigo. Fuente: Presentación de Arcadio Gil. 5ª mesa redonda del XII CIOT

Y, además, se ha construido el Halo, que es una estructura, una obra complementaria, que se ha financiado de forma independiente y hecha por el Ayuntamiento y es el que permite, a través de este ascensor y esta forma geométrica curiosa, un desplazamiento muy fácil del barrio bajo al barrio alto y salvando, además, a la autopista que transcurre por debajo. Realmente esto, no es ya un diseño, es casi una obra de arte, que según dice el ingeniero que la diseñó se inspiró en tierras asturianas, en Chillida y su “Elogio del horizonte”.



Figura 18. El Halo de Vigo. Fuente: Presentación de Arcadio Gil. 5ª mesa redonda del XII CIOT

Y ésta es la configuración final. Del enorme agujero de la trinchera, aquella del hueco urbano en el centro de la ciudad, se ha conseguido un parque, un balcón a la ría, y una obra de arte que tiene vocación de convertirse en icono de la ciudad.

Finalmente, plantea los 10 elementos de regeneración urbana en el caso de Vigo, que saltan a la vista de lo que se ha conseguido con una operación de regeneración de este tipo.

Estaciones ferrocarril como motores de Regeneración Urbana

10 elementos regeneración en el caso Vialia Vigo:

1. Financiación por aprovechamientos urbanísticos
2. Reordenación red ferroviaria
3. Solución a la hendidura y a la trinchera
4. Aprovechamiento volumen edificatorio
5. Centro comercial: espacio vida y entretenimiento
6. Plaza pública y balcón a la ciudad y a la ría
7. Conservación de patrimonio
8. Nueva vía verde
9. Conectividad de barrios muy alejados
10. Halo: Icono de la ciudad

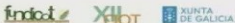


Figura 19. Conclusiones de la Presentación de Arcadio Gil. 5ª mesa redonda del XII CIOT

La financiación prácticamente se ha conseguido con aprovechamientos urbanísticos. Es una operación con aprovechamientos lucrativos, la mayoría de ellos provienen del centro comercial. El ponente que proviene del mundo de los centros comerciales reconoce la culpabilidad que pueda tener de que en muchísimas ciudades se hayan llevado la actividad comercial fuera de las ciudades. Afortunadamente, ya no se hace tanto y se lleva la actividad comercial al centro de la ciudad. Es una oportunidad para, no solo centrar el hipermercado, los cines, los restaurantes en el centro de la ciudad, sino además incluso darle una prolongación al eje comercial de Vigo y poder, por lo tanto, aprovechar para darle más vitalidad, si cabe, al eje comercial tradicional potente de Vigo.

Otro elemento ha sido la reordenación de la red ferroviaria que, desde el punto de vista de ADIF, se ha conseguido una mejora, la solución a la hendidura urbana que tenía las vías y a la trinchera vertical. Otros elementos son el aprovechamiento del volumen edificatorio; el centro comercial; la plaza pública y balcón de la ciudad a la ría; la conservación del patrimonio; nueva vía verde; conectividad de estos barrios que realmente vivían por completo alejados, se resuelven los desniveles que tiene la ciudad de Vigo; y con el Halo conseguir un nuevo icono de la ciudad.

A continuación, se abre un turno de palabra entre los asistentes a la Mesa y debate con los ponentes.

En primer lugar, interviene **Javier Esparcia** de la Universidad de Valencia. Plantea que en las presentaciones de los ponentes se tratan dos conceptos, el de movilidad y accesibilidad que son fundamentales, pero básicamente se ha hablado de infraestructuras para un sistema urbano macro, a diferentes escalas, pero si hablamos de ordenación del territorio tenemos que referirnos a esas otras áreas rurales interiores, esas áreas rurales de baja densidad y aquí la accesibilidad obviamente es fundamental, al menos es clave para acceder a los servicios urbanos o localizados en centros urbanos para la población que vive en estas áreas y también ahí, el concepto de movilidad es fundamental.

Pero, qué hay, más allá de las ayudas al transporte, de algunas cuestiones que se han comentado y en concreto, cómo abordamos, por ejemplo, una cierta inadecuación de los sistemas de transporte y de movilidad que tenemos en estos momentos para cubrir las necesidades de buena parte de la población que vive o que quiere vivir en estas áreas, de los diversos grupos sociales y de edad que viven en estas áreas. Y ahí seguimos teniendo un desajuste.

La pregunta es cómo abordamos ese peaje que tenemos con las concesiones a largo plazo, la Unión Europea limita ya 10 años. No está claro si se está aplicando o no, al menos en muchas zonas rurales, sigue habiendo ese desajuste y no resuelve el transporte a demanda, por ejemplo. En algunas de estas áreas dicen: “Nosotros querríamos poner en marcha mecanismos pues tipo un taxi rural flexible y estas cosas y nos encontramos con problemas administrativos y no nos lo permiten” y soluciones que surgen desde dentro, desde la propia comunidad y hay problemas que no están resueltos. Hay algunas iniciativas muy interesantes, por ejemplo, de la Sierra Norte de Madrid, pero no hay mucho más en España. Luego en Alemania tienen más margen de maniobra, en Suecia hay también iniciativas o en Finlandia. Pero querría trasladar cómo abordamos y qué margen de maniobra tenemos desde el punto de vista normativo para resolver esos desajustes.

Interviene **Berta Arcay**. Desde la perspectiva autonómica, hay un servicio de transporte a demanda, pero se integra no como servicio diferenciado, sino dentro de las propias concesiones del servicio de transporte interurbano. Sí que se ha consolidado realmente para atender a estas zonas, sobre todo rurales, con menos población y con una demanda menos estable y no regular. Sí que se ha consolidado en Galicia porque ha habido y hay una gran demanda. Hay dos modalidades, un servicio a demanda completo en el que se requiere solicitud de cita previa el día anterior y luego un servicio con paradas a demanda, o sea, si hay una demanda se hace la parada. En concreto, sí que se ha consolidado la provincia de Ourense como una de las que más servicio de transporte a demanda se lleva a cabo porque es el 40 % servicio de transporte a demanda en toda Galicia.

A continuación, toma la palabra **Ignacio Ruiz** que comenta que Asturias tiene la misma problemática de Galicia, que es la dispersión de pequeños núcleos. No está instalándose mucho el transporte a demanda, aunque se lleva años trabajando en ello, pero sí que hace ya casi una década que se introdujo una cosa novedosa que tiene cierto éxito entre las pequeñas poblaciones, que es que el transporte escolar, los taxis que llevan a los críos, al transporte escolar hace ya 10 años, a su vez actúan como transporte público.

Es decir, el transporte escolar no solo lleva a los niños al colegio o al instituto de la zona más cercana, ya que, además, donde está el instituto suele coincidir que está el centro de salud y donde al fin y al cabo es el punto de demanda típico. Ahí se han combinado y en esos horarios, por lo menos, los taxis infantiles hacen ese doble servicio y palian un poco la situación con un coste mínimo, porque el transporte hay que hacerlo igual.

Posteriormente, participa **Antonio Serrano**, vocal de FUNDICOT, y trata de conectar con lo que ha sido la reflexión de tres de los participantes en relación a la ordenación del territorio. Después de 50 años dedicado a esa materia, el diagnóstico es claro, ha sido un fracaso, salvo extraordinarias excepciones como son las típicas del norte de España. Pero, por ejemplo, en relación con el plan director territorial de coordinación de Galicia, fue la comunidad autónoma, en fase de preautonomía, la que paró ese avance no haciendo una reformulación y definiendo un modelo, sino simplemente

quitándose del medio y nunca ha tenido una verdadera voluntad de hacer una ordenación del territorio, defensora de lo que son los objetivos tradicionales de la misma, que, por cierto, vienen en la propia ley de ordenación del territorio gallega. En el caso de Asturias, fue la primera comunidad autónoma que aprobó las directrices de ordenación del territorio, que permitió éxitos como el Pola, un ejemplo que después ha servido de referencia en prácticamente toda España. Pero, en Asturias, existe el problema metropolitano.

Antes del Estado de las autonomías existían las áreas metropolitanas en varios territorios, sin ir más lejos en Valencia, las normas de coordinación metropolitana, organización metropolitana y planificación metropolitana del transporte y la comunidad autónoma valenciana los eliminó. En Bilbao sucedía lo mismo. La comunidad autónoma los eliminó, aunque luego lo ha reconducido por la vía de los planes territoriales de acción territorial específicos que desarrollan las directrices, y Cataluña es la única que ha mantenido el tema metropolitano. Y esto se conecta con otra cuestión y es que en España solo ha habido una ocasión en que después del fracaso de los PDTC hubiera un intento de ordenación del territorio estatal coordinado con las comunidades autónomas, que fue el Plan director de Infraestructuras 1993-2007. Se plantearon soluciones urbanas, se ligaron con un modelo de ordenación del territorio que además sirvió para llevar a la Unión Europea y justificar las aportaciones de fondos para el desarrollo de las infraestructuras.

Y una última observación, en España se han hecho infraestructuras ruinosas porque aprovechando que existían unos fondos que permitían realizar las infraestructuras se han hecho sin ninguna demanda y sin ninguna racionalidad, incluso con objetivos, por parte de algunos gobiernos que decían que no a la alta velocidad, y que ahora todas las capitales de provincia tienen que tener a menos de 50 km una estación de alta velocidad.

Además, en un país donde hemos dicho, entre otras cosas, que en cada provincia una universidad, pues hacemos una en Mieres y por supuesto que cada universidad independiente. Son políticas de ricos despilfarradoras que no hemos sabido pensar ni optimizar, en un país donde los recursos son escasos y van a ser más escasos, las prioridades no solo tienen que responder a objetivos políticos, sino también a objetivos de racionalidad. Y en eso el Estado no ha sido ejemplar, pero las comunidades autónomas mucho menos. Quizá el problema no está en los técnicos sino en los que toman decisiones o al menos en algunos grupos de los que toman decisiones.

Carlos Nardi, por otra parte, plantea que los planes directores territoriales se paralizan el momento que las comunidades autónomas adquieren competencia en la ordenación del territorio y entonces ya no le interesan y llegan, por ejemplo, en Andalucía y Galicia a la parte correspondiente de avance. En Galicia se ha tenido un proceso muy largo hasta que se aprueba en el 2011, la ley es del año 95, es una ley ya tardía y las directrices son del 2011. En ese proceso de elaboración de las directrices, las áreas metropolitanas aparecían ordenadas por planes territoriales. Es decir, el plan territorial era el instrumento que recogía la ley de ordenación del territorio para ordenar las áreas metropolitanas, lógicamente, a nivel supramunicipal. Esto en el documento que se aprobó finalmente, se anula porque se considera que la elaboración de esos planes metropolitanos, como plan territorial, debe ser voluntad de los ayuntamientos, es decir, que no es la voluntad de la comunidad autónoma la que asume las competencias en la ordenación del territorio para ordenar un territorio metropolitano, sino que se considera que es la voluntad de los ayuntamientos que piden en un momento determinado el hacer el correspondiente plan territorial.

Esto no va a ocurrir nunca en Galicia porque el problema es que no interesa esa ordenación a nivel supramunicipal. Por otra parte, sí se hace con el plan de ordenación del litoral, que es un último plan muy posterior al de Asturias, pero por un tema determinado, porque en su momento se paraliza la construcción en la línea de los 500 m y hace falta ordenarlo de alguna manera, por tanto, no ha habido una voluntad política de hacer un tipo de planeamiento que rebase lo que es la escala municipal. Y por qué no ha interesado la ordenación del territorio en Galicia. En su presentación nos mostró, de forma deliberada, ese plano de las directrices de 2011, que es de una pobreza cartográfica tremenda de la imagen, cosa que no ocurre en otras comunidades autónomas. Se han visto documentos de ordenación del territorio como Andalucía o Valencia y son mucho más ricos. Pero, ¿por qué en Galicia ni siquiera a nivel de imagen no ha interesado una del territorio más abundante a través de cartografía? Bueno, pues una pregunta que deja el ponente en el aire.

Interviene, por último, **Ignacio Ruiz**, quien a nivel asturiano trata de hablar del área metropolitana en la que hace casi 27 años no se ha avanzado nada. Se hicieron en su día unas subdirectrices, en las que había originalmente nueve municipios y parecía que tenía cierta lógica, era la Y, luego, las siguientes salieron hace 6 años. Siempre el tema del área metropolitana, el área central, sale cuando nos vamos acercando a un periodo electoral recurrentemente. Luego hay unas elecciones y no se hace absolutamente nunca nada. En la última tentativa que se hizo, que tuvo, por lo menos, cierta divulgación y llenó periódicos, se quería que el área metropolitana fueran 27 municipios. Es decir, al final es un tema de gobernanza, el que no entra en un área metropolitana tiene miedo a que va a ser la zona discriminada o el municipio discriminado. Los que están en el área parece que van a tener más ventajas y todos quieren, luego a la hora de la verdad ninguno quiere ceder ninguna de sus competencias.

Siempre se habla si las competencias las tiene que asumir el Principado como en algún momento determinado se hablaba de crear un estrato administrativo más. No están las administraciones, ni los trámites urbanísticos tampoco parece que hagan muy adecuado, crear una capa administrativa más, opinando la ordenación de determinados municipios porque se va a interpretar mal. Los alcaldes de esas zonas, los hay de todos los colores políticos, y llega un momento en que nosotros en esta legislatura no hemos querido ni mencionar el tema. Se está más preocupado por intentar buscar a través de la modificación de la ley que hubo de bases de régimen local, el que determinados ayuntamientos, pequeños, no grandes, los pequeños, intenten hacer prestar servicios conjuntos, y se está intentando potenciar que haya agrupaciones funcionales, áreas voluntarias de pequeños ayuntamientos, más que meterse con el monstruo del área metropolitana que en Asturias, de facto, existe, pero administrativamente en estos momentos no se ve viabilidad ni consenso político para ordenarlo.

Finalmente, **Vicente Dómine** da por terminada la sesión con la siguiente reflexión: “El objetivo que nos habíamos planteado nos invita a pensar que, en el fondo, hemos hecho muchísimas cosas y muy buenas y lo hemos hecho algo desordenadamente, pero la verdad es que España ha cambiado completamente en sus últimos 50 años. Tenemos, como siempre, errores, tenemos aciertos, así somos los humanos y esto nos debe dar ánimos a todos para seguir trabajando en la materia”.

4. Conclusiones

Generales

1. La acción territorial supone conocer donde se debe de actuar positivamente sobre los territorios para adecuarlo a las nuevas necesidades, a los nuevos objetivos, para rectificar, reponer, restaurar, los elementos que son distorsionantes y para proteger y valorizar los elementos que entendamos que sean positivos.
2. El Estado se reserva una serie de acciones territoriales esenciales para la configuración de los territorios, así que el principal ordenador de nuestro territorio es el Estado. Todas sus políticas tienen efectos muy diferentes en los diversos territorios, en las diversas comunidades y en los diversos elementos del sistema de ciudades.
3. Tenemos un modelo de alta velocidad radial, que es realmente una red de accesos a Madrid.
4. España es un país que ha optado por una política desequilibrada en materia de infraestructura ferroviaria y en materia de servicios ferroviarios.

Movilidad y accesibilidad

1. La ordenación del territorio busca un equilibrio en desarrollo económico, social y ambiental, por ello, la movilidad y la accesibilidad juegan un papel muy importante, ya que todos los ciudadanos tienen igualdad de derecho de acceder a las oportunidades de movilidad.
2. Una buena ordenación del territorio debería pasar por una menor dependencia del vehículo privado, favoreciendo la movilidad sostenible. Y se debe priorizar el transporte público y una movilidad activa, que es aquella que además promueve modos no motorizados.
3. El diseño de las ciudades y las regiones influye en los patrones de movilidad, por ello son importantes las estrategias públicas a desarrollar para que reduzcan las necesidades de viajes y fomentar modos activos como bicicleta, caminar. Son ventajas que suponen de reducción de emisiones de contaminantes y tráfico, al promover estilos de vida activos.
4. Es importante la accesibilidad, para que todos los grupos de población, tanto las personas con discapacidad, mayores o jóvenes, tengan igualdad de oportunidades a la movilidad y a los servicios.
5. Hacer actuaciones con sendas peatonales y ciclistas, y aparcamientos disuasorios para desplazar el vehículo privado, y contribuir así a zonas de bajas emisiones en las ciudades.
6. En toda Galicia ha habido un urbanismo suburbano fundamentalmente apoyado en las carreteras.
7. El papel del ferrocarril como elemento articulador de las ciudades en Galicia es un fracaso, y lo es, también, desde el punto de vista de la articulación del territorio.

8. Se da una contradicción entre la accesibilidad y el sistema urbano que existe en Galicia, en donde, posiblemente, ha habido una distorsión política de lo que debería haber sido lo lógico desde el punto de vista de la accesibilidad.

Corredores

1. La articulación de los Corredores a escala de región, a escala de movimientos cotidianos se ha avanzado poco.
2. Un Corredor debe ser un conjunto de infraestructuras condicionadas y pensadas para cohesionar socialmente toda Europa y contribuir a la creación de un espacio único europeo de transporte.
3. Los Corredores tienen la importancia de ser estratégicos para el desarrollo del transporte sostenible y multimodal tanto de las mercancías como de los viajeros y para el desarrollo de las infraestructuras interoperables.
4. Un Corredor tiene que tener un diagnóstico, unas necesidades, una planificación.

Finales

1. Los Caminos han sido siempre los que han definido el territorio desde tiempos históricos y por eso, ese respeto patrimonial a nuestra Red de caminos históricos tiene mucho que ver con el comprender que las buenas políticas en materia de infraestructuras, en materia de movilidad son decisivas a la hora de cambiar los territorios.
2. En todas las operaciones de regeneración de estaciones ferroviarias hay una mejora objetiva de la calidad del entorno urbano.



Autor fotografías: Julián Bueno Risco.