

É comunmente admitido que a cidade e a súa contorna metropolitana conforman un fenómeno social, produto das relacións de interdependencia entre os elementos da estrutura física e as dimensións socioeconómicas que se producen dentro do seu espazo urbano. Na medida en que os usos do chan se atopan dispersos e distantes, estas relacións determinarán as necesidades e intensidades de mobilización dos seus habitantes conformándose así un sistema que evoluciona, onde os fluxos de transporte cambian en resposta a modificacións da terra e viceversa.

A mobilidade é unha das funcións máis importantes dentro dun espazo metropolitano, tamén chamado cidade funcional. Ademais de aumentar a calidade de vida das persoas que nela viven, dá forma e crecemento, afecta o desenvolvemento da propia cidade. Así mesmo, a cidade e a súa estrutura urbana determinan as posibilidades do sistema de transporte, formando así unha interrelación que en caso de non existir ou de non ser óptima, pode levar ao colapso da cidade central. Igual que cada cidade ten o seu plan de desenvolvemento, a súa estrutura viaria e espacial, cada medio de transporte e alternativa de implantación ten as súas vantaxes e desvantaxes. E é por iso que debe existir unha coordinación de obxectivos entre o desenvolvemento viario e de transporte e o desenvolvemento físico espacial da propia cidade para que o funcionamento da mobilidade se axuste ás necesidades da cidadanía en xeral e dos usuarios e as usuarias en particular. Por outra banda, o sistema de transporte debe estar acorde cos principios de competitividade, sustentabilidade e produtividade da cidade na que está implantado.

A maior parte das cidades españolas conforman áreas metropolitanas nas que existen cidades ou núcleos urbanos cun amplo abano de dimensións poboacionais. Estímase que preto do 70% da poboación española vive repartida en 85 grandes áreas urbanas, que contan cada unha con máis de 50.000 habitantes. Son ámbitos formados por un único municipio (20) ou aglomeracións de varios municipios (65). E se adoptamos como referencia os municipios con máis de 20.000 habitantes, podemos falar de que nos mesmos asenta o 82% da poboación española (Ministerio de Fomento, 2013). Por conseguinte, as cidades, de distintos tamaños de poboación, acumulan desprazamentos de persoas e mercadorías

realizados polos seus residentes e tamén polos habitantes do resto da área funcional que compoñen. Non é posible diferenciar mobilidade urbana de mobilidade metropolitana, pois se a análise se restrinxe aos desprazamentos interiores a un municipio determinado, óbvianse os que atravesan esa fronteira administrativa. Trátase de ampliar o enfoque convencional que adopta ámbitos administrativos para definir os límites territoriais do transporte, pasando a considerar a funcionalidade do sistema de mobilidade e toda a cadea de desprazamentos ao servizo das actividades vinculadas á vida nas cidades e as súas contornas funcionais.

É neste contexto no que as autoridades únicas de transporte nacen con dous obxectivos: pasar da pluralidade de autoridades administrativas en materia de transporte público a un sistema de autoridade única e concibir o transporte metropolitano de pasaxeiros como un sistema integrado. Tratan de acabar coa coexistencia de distintos órganos de goberno, pertencentes a diferentes niveis da Administración pública, que interveñen sobre o sistema de transporte dun mesmo territorio con capacidade de decisión e competencias propias. Así mesmo, o desenvolvemento independente das redes produce duplicación de prestacións e infrautilización dos recursos. Con esta nova estrutura lógrase un modelo estable de financiamento e mellórase a calidade do servizo, factores imprescindibles para competir co automóbil privado e contribuír á redución sensible da pegada que este provoca, dende a contaminación atmosférica e acústica provocada polos motores de combustión até o consumo do escaso espazo urbano da cidade durante o seu tránsito e aparcamento.

Aínda que esta superación dos límites administrativos pola mobilidade sexa xeral, o fenómeno metropolitano é moi diferente en cada comunidade autónoma, tanto en termos poboacionais (maiores ou menores), como no modelo de ocupación de solo (radio concéntrico ou lineal, disperso ou denso e compacto). Mesmo no interior da mesma comunidade autónoma pode haber varias áreas metropolitanas de distintos tipos e, por tanto, con diferentes pautas de mobilidade asociadas.

A partir destes conceptos teóricos, a práctica política en Galicia veu adheríndose á mesma coa súa plasmación en distintos textos de carácter legal. Así:

-As Directrices de Ordenación do Territorio de Galicia, aprobadas por Decreto 19/2011 do 10 de febreiro e BOE do 19 de febreiro) dispoñen no que se refire á área da Coruña que:

“É por iso que as DOT contemplan a posibilidade da agrupación voluntaria dos concellos desa periferia inmediata á cidade herculina nunha área urbana para a planificación e xestión conxunta dos servizos públicos municipais, do transporte colectivo, das necesidades de vivenda, da integración dos sistemas de recollida de lixo e saneamento, etc. A delimitación exacta do ámbito desta área urbana funcional será fixado nun Plan Territorial Integrado (PTI), no que os concellos poderán contribuír coas súas vontades tanto de integración como de planificación.”

Avanzando no seu proceso legislativo, o 10 de abril do ano 2012, o Parlamento de Galicia aprobou a Lei 4/2012, do 12 de abril, da Área Metropolitana de Vigo. Devandito texto daba cumprimento a unha reivindicación histórica dos municipios da área de influencia da cidade máis poboada de Galicia: a creación dunha entidade local supramunicipal coa capacidade de xestionar aqueles servizos públicos que a propia realidade social, demográfica e económica dos municipios integrantes recomenda planificar e prestar de modo coordinado en todo o territorio metropolitano, lei que foi modificada sen variar para nada a súa filosofía motivadora pola Lei 14/2016, do 27 de Xullo (DOGA 1/8/16 e BOE 8/9/16).

O texto consolidado publicado no BOE de 1/8/16 na súa Exposición de Motivos di que:

“As áreas metropolitanas están a se configurar hoxe en día como escenarios nos que se manifestan as dinámicas sociais, culturais e políticas. A economía do coñecemento e a sociedade en rede aumentan o poder de atracción destas áreas metropolitanas para as persoas e as actividades. Desde a década dos noventa revitalizouse, especialmente en Europa, o debate sobre a necesidade da

reorganización institucional destes espazos, a partir dos gobernos metropolitanos creados na súa maioría desde os anos sesenta.”

“Na actualidade, cando máis do 70% dos cidadáns europeos residen xa en áreas metropolitanas, está a se producir en moitos estados europeos un debate a nivel nacional e rexional sobre a política que se ten que aplicar nas grandes metrópoles e sobre a súa gobernanza, e, nesta liña, diversas instancias europeas pronunciáronse xa acerca da necesidade de atopar fórmulas que garantan un goberno eficaz das áreas metropolitanas”.

“No ano 2004, o Comité Económico e Social Europeo (CESE) chamou a atención sobre as repercusións socioeconómicas das áreas metropolitanas, que, ao seu xuízo, atopábanse amplamente subestimadas, e avogou por que o desenvolvemento das metrópoles europeas figurase na axenda comunitaria. Neste sentido, o Comité Económico e Social Europeo foi un dos pioneiros en subliñar a existencia dun vínculo directo entre a función das metrópoles e a aplicación da Estratexia de Lisboa sobre a sociedade do coñecemento. No ano 2007, o devandito órgano consultivo europeo elaborou un novo ditame, a solicitude da presidencia alemá, no que se definen as áreas metropolitanas como laboratorios da economía mundial, motores da economía e centros de creatividade e innovación. O Estado español non é alleo ao rexurdimento do fenómeno metropolitano que se está producindo a nivel europeo, tal e como pon de manifesto a recente aprobación polo Parlamento de Cataluña da Lei da área Metropolitana de Barcelona” (Ley 31/2010, de 3 de agosto, aprobada por unanimidade polo Parlamento de Cataluña).

“A contorna da cidade de Vigo configúrase como un espazo físico no que conviven preto de medio millón de persoas, cunha densidade de poboación case tres veces superior á media provincial, e constitúe un dos principais polos económicos e dinámicos de Galicia, co predominio dalgúns sectores industriais de tecnoloxía punta que resultan claves no crecemento económico de Galicia. O seu peso demográfico, económico e social, así como a súa continuidade xeográfica, conforman un espazo idóneo para a posta en marcha da primeira área metropolitana en Galicia”.

“Ademais, a eurorrexión Galicia-Norte de Portugal está a se configurar actualmente como un espazo de forte interrelación social, económica e cultural, cheo de oportunidades e cun gran potencial de desenvolvemento futuro. Neste espazo de

cooperación, que conta xa cunha área metropolitana ao redor da cidade do Porto, é indiscutible que a área de Vigo está chamada a desempeñar un papel fundamental”.

“A nova ordenación territorial que vai supoñer a creación da área metropolitana fortalecerá as infraestruturas de comunicación e transporte e a súa intermodalidade, desenvolverá estratexias de complementariedade e propiciará vías de desconxestionamento e descentralización da ocupación do territorio, garantirá servizos públicos de calidade cunha administración próxima, e incrementará a implicación e a participación cidadá no desenvolvemento dun novo modelo de cidade, xa que só aqueles espazos urbanos amplos e adaptados á nova realidade constituiranse en áreas económicas potentes, modernas e competitivas”.

“A Xunta de Galicia non pode ser allea a esta realidade social e económica, polo que o presente proxecto de lei é a resposta a unha identidade propia da área de Vigo baseada na dinámica metropolitana expresada polos concellos integrados na futura área. O proxecto de lei incorpora así as consideracións formuladas polas alcaldesas e polos alcaldes integrantes da actual Mancomunidade Intermunicipal de Vigo, que xa desde o momento da constitución do ente, coa Declaración institucional sobre a Mancomunidade da área Intermunicipal de Vigo de 1991, mostraban a súa visión da mancomunidade como un primeiro paso e a súa vontade de camiñar xuntos cara a unha nova realidade administrativa que tería o seu fin coa creación da área Metropolitana de Vigo...”

O seu Artigo 15 establece o seu Ámbito competencial:

A área Metropolitana de Vigo exerce as competencias que lle atribúe a presente lei.

A área Metropolitana de Vigo exercerá, nos termos establecidos na presente lei, competencias sobre as materias que a continuación se indican:

- c) Mobilidade e transporte público de viaxeiros.

A Lei de creación da área metropolitana de Vigo tivo en conta a firme vontade dos Concellos que decidiron incorporarse a ela.

Por outra banda, as Directrices de Ordenación do Territorio, no seu apartado 2º, onde fai referencia ao sistema de asentamentos e infraestruturas básicas, pon de manifesto que A Coruña foi, historicamente, cidade portuaria, militar e comercial de relevancia. Hoxe en día é o principal nodo terciario da comunidade, especialmente en servizos avanzados (financeiros, empresariais, culturais, etc.). Ademais acolle unha actividade industrial cunha notable diversificación (téxtil, petróleo, aluminio, alimentación e bebidas, química, electricidade, telecomunicacións e empresas de novas tecnoloxías) e tamén o equipamento comercial achega a oferta máis importante de Galicia.

É por iso que as DOT contemplan a posibilidade da agrupación voluntaria dos concellos desa periferia inmediata á cidade herculina nunha área urbana para a planificación e xestión conxunta dos servizos públicos municipais, do transporte colectivo, das necesidades de vivenda, da integración dos sistemas e recollida de lixo e saneamento, etc. A delimitación exacta do ámbito desta área urbana funcional será fixado nun Plan Territorial Integrado (PTI), no que os concellos poderán contribuír coas súas vontades tanto de integración como de planificación.

Do mesmo xeito, nas propias determinacións das DOT, sinálase sobre obxectivos xerais e estrutura básica do modelo territorial o seguinte:

- Establecer os ámbitos supramunicipais de planificación e programación de infraestruturas, equipamentos e servizos para optimizar a súa oferta e racionalizar os procesos de desenvolvemento urbano e económico destes espazos.
- Potenciar as principais Rexións urbanas e Áreas urbanas de Galicia, reforzando os seus diferentes perfís e artellar un sistema policéntrico de cidades coa fortaleza necesaria para liderar os procesos de desenvolvemento e innovación.
- Consolidar unha rede de vilas e de pequenas cidades capaces de dotar dunha adecuada base urbana e de servizos o conxunto do territorio.
- Achegar referencias para o desenvolvemento de infraestruturas e equipamentos con criterios supramunicipais, orientadas a apoiar a

configuración do modelo territorial proposto mediante unha rede xerarquizada que vertebre e articule a totalidade do territorio. (...),

Definindo, ademais, nas determinacións para o sistema de cidades de Galicia:

- Os espazos urbanos configurados ao redor das cidades de Vigo-Pontevedra e A Coruña-Ferrol conforman as dúas Rexións Urbanas de Galicia. Serán ámbitos para a planificación territorial, de infraestruturas, equipamentos e de servizos aos cidadáns de carácter estruturante.
- Os espazos urbanos configurados na contorna das cidades da Coruña, Vigo, Santiago, Pontevedra, Ferrol, Ourense e Lugo conformarán cada na súa Área urbana, o que configurará o sistema de grandes cidades de Galicia. Serán ámbitos para a execución, partindo de criterios de flexibilidade e voluntariedade, de políticas coordinadas de xestión pública dos servizos comunitarios de incidencia directa na calidade de vida dos cidadáns.
- Os sistemas de transporte e a mobilidade alternativa son eidos de actuación de natureza transversal, polo que para a súa consideración deberán atenderse as determinacións de cada un dos anteriores grupos de infraestruturas.

Semellante fenómeno ao da área de Vigo prodúcese na da Coruña, xa que tanto na Mesa Técnica de Transporte e Mobilidade, en numerosas sesións (a título exemplificativo vallan as seguintes: Culleredo, 2/6/16; Culleredo, 11/6/16; Culleredo, 11/11/16; Abegondo, 16/2/16; Betanzos, 10/3/17; Culleredo, 24/5/18), os representantes técnicos e políticos dos concellos da área mostraron a súa visión da creación dunha autoridade única de transporte como un primeiro paso e a súa vontade de camiñar xuntos cara a unha nova realidade administrativa que tería o seu fin coa creación da Área Metropolitana da Coruña, unha vontade que foi referendada en sucesivas mesas de alcaldes e alcaldesa da AMAC, nas que se apostaba pola creación da figura desa Autoridade Única para a súa posterior integración nunha área metropolitana plena desde a libre vontade de cada un dos concellos implicados.

Por todo o anteriormente citado, e tras o acordo da Mesa de Alcaldes e Alcaldesa da AMAC, celebrada no Concello da Coruña o día 4 de maio de 2018, formulamos a presente alegación ao Documento Base do Plan de Transporte Público de Galicia ( DOG 30/04/2018), no sentido seguinte:

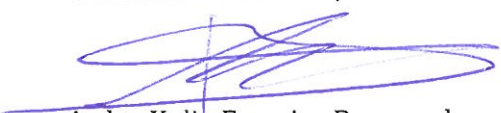
1.- Impulsar, no marco da tramitación e aprobación do Plan de Transporte Público de Galicia, a creación dunha Autoridade Única de Transporte Metropolitano da Coruña, baixo a fórmula dun consorcio participado polos concellos impulsores e a Xunta de Galicia, cuxa misión será a de planificar, coordinar e xestionar o servizo de transporte no conxunto da área metropolitana.

2.- Acordar que esta Autoridade Única de Transporte Metropolitano se integrará na estrutura da futura Área Metropolitana da Coruña, para o que cómpre impulsar os traballos e os acordos necesarios para que se aprobe canto antes a correspondente lei do Parlamento de Galicia segundo se prevé no artigo 122 da Lei de Administración Local de Galicia.

3.- Requirirille á Xunta de Galicia, mediante a presente alegación conxunta dos concellos impulsores, a inclusión de Autoridade Única de Transporte Metropolitano no Plan de Transporte Público de Galicia actualmente en exposición pública o seu documento básico, tanto aos efectos de planificación como de integración, metropolitana e urbana, de liñas de transporte.

A Coruña, 29 de maio de 2018

**O alcalde da Coruña,**



Asdo.: Xulio Ferreiro Baamonde

**A alcaldesa de Bergondo,**



Asdo.: Alejandra Pérez Máquez

**O alcalde de Betanzos,**

Asdo.: José Ramón García Vázquez

**O alcalde de Cambre,**

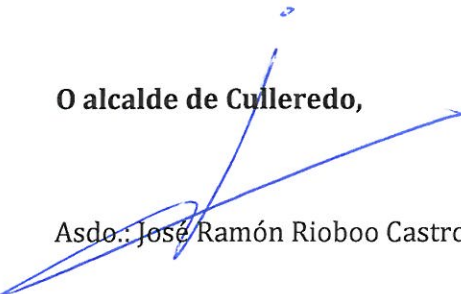


Asdo.: Óscar García Patiño



Compartindo crecemos.

**O alcalde de Culleredo,**



Asdo.: José Ramón Rioboo Castro

**O alcalde de Sada,**



Asdo.: Óscar Benito Portela Fernández

**O alcalde de Oleiros,**



Asdo.: Ángel García Seoane  
P.O.

