



01

identificación inicial de  
problemas,  
retos urbanos y  
activos,

recursos y potencialidades.



## 1.1. Problemas del área urbana y retos a abordar en la estrategia en el ámbito de actuación

En todas las encuestas de opinión y procesos participados ('Coruña Futura', 'A porta aberta', 'Orzamentos participativos', 'Dillo ti', 'EIDUS, primera convocatoria') realizados en la ciudad de A Coruña a lo largo de los últimos años se identificó como **principal problema** de la misma las dificultades de **movilidad urbana**, a la cual contribuyen como elementos agravantes los factores esgrimidos anteriormente como el reducido tamaño del municipio, la alta densidad de población y su carácter eminentemente peninsular, además de la carencia y coordinación de las redes de transporte metropolitano y el modelo de crecimiento disperso. Un dato que ayuda a dimensionar el problema lo representan los **127.309 vehículos de IMD** (Intensidad Media Diaria) que soportaba la principal arteria de entrada a la ciudad (Avenida de Lavedra, AC-11) en el año 2014, situándose el parque total de automóviles del municipio en 138.692 (2012). En la actualidad este IMD se ha conseguido reducir sensiblemente hasta los 95.650 coches (datos de enero y febrero de 2016), descendiendo por tanto un 8,67% desde la puesta en uso de la tercera ronda.

Este factor del excesivo uso del vehículo privado conlleva la imperiosa necesidad de impulsar otros modos de transporte, entre los que – junto al peatonal y el ciclable – destaca el transporte público en autobús a nivel metropolitano. En este contexto cobrarán especial relevancia la implantación de **intercambiadores** en la ciudad para aportar fluidez a la combinación de medios de transporte.

La total resolución de la problemática de la movilidad solo se va a conseguir desde una perspectiva metropolitana como claramente refleja el dato IMD precedente. De entre el conjunto de iniciativas comprometidas para resolver el problema en clave supramunicipal se debe destacar la **próxima conversión de la Estación de ferrocarril de San Cristóbal en una estación intermodal**, constituyendo una clara apuesta de ciudad contando con el respaldo de la Xunta de Galicia y fondos comunitarios para su inminente construcción.



La estación intermodal de San Cristóbal implicará una completa revolución a nivel municipal en cuanto al transporte ferroviario y de autobús de larga y media distancia así como el metropolitano.

Esta estación intermodal constituirá una **completa transformación a nivel municipal** puesto que dinamizará el transporte como no se había hecho antes, al combinar los trenes de media y larga distancia que ya llegan a San Cristóbal con unos horarios muy competitivos (30min a Santiago, 1,20min a Vigo, 50min a Ourense o unas 3h en un

futuro próximo a Madrid) con la estación de autobuses anexa que concentrará todo el transporte de autobús de larga y media distancia pero también el metropolitano. La Intermodal por tanto implicará una transformación pero también un reto, al conllevar la necesaria reestructuración de las líneas de transporte urbano a nivel de toda la ciudad junto con la instalación de **intercambiadores optimodales** para hacer funcionar de la manera más eficiente y competitiva la gestión de la movilidad.

Dicho esto, y ya en clave municipal, a continuación se ordenan, en función de los retos identificados en el artículo 7.1 del Reglamento FEDER, los 5 principales problemas inicialmente diagnosticados en la ciudad, así como los retos a afrontar con respecto a cada uno de ellos:

Problema

1

### **Necesidad de transformar el modelo económico en una economía basada en el conocimiento en el contexto de un municipio con muy poco suelo disponible.**

Si algo caracteriza a A Coruña es que es un municipio de escasas dimensiones abarcado, en su mayor parte, por suelo urbanizado. Esta carencia de suelo implica que no pueda crecer industrialmente, trasladándose esta actividad a los municipios vecinos, de manera que es imperiosa la necesidad de transformar el modelo económico hacia una economía basada en el conocimiento en un municipio donde ya el 83,79% de las empresas depende del sector servicios (porcentaje seis puntos superior a la media gallega), que a su vez está mayoritariamente formado por el pequeño y gran comercio (22%).

En la detección de esta problemática se han analizado **instrumentos de planificación ya existentes** tales como Estrategia de Clusters Económicos Emergentes, Estrategia Distrito de la Creatividad, Estrategia Avenida de la Salud, Estrategia Ciudad del Conocimiento, Coruña Ciudad de la Ciencia e Innovación, Agenda Digital de A Coruña 2012-2020, SmartCoruña y el Plan de Acción del Pacto Local por el Empleo 2015-2019.

- **Reto 1 (Economía): Apoyar el capital humano existente con un modelo económico que complemente las dinámicas urbanas de la ciudad**

A fin de aprovechar y capitalizar el talento existente en la ciudad, en gran medida atraído por la multinacional INDITEX y el área sanitaria de la ciudad (CHUAC), se debe apoyar un modelo económico complementario al desarrollo social, basado en la investigación, la creatividad y talento de las personas y en el comercio de proximidad como elemento necesario de calidad urbana. En síntesis, apoyo al emprendimiento en sectores vinculados al conocimiento, la investigación y el comercio de proximidad.

Este reto estaría intrínsecamente relacionado con los **Objetivos Temáticos (en adelante OT) 1, 3 y 9.**

Problema  
**2**

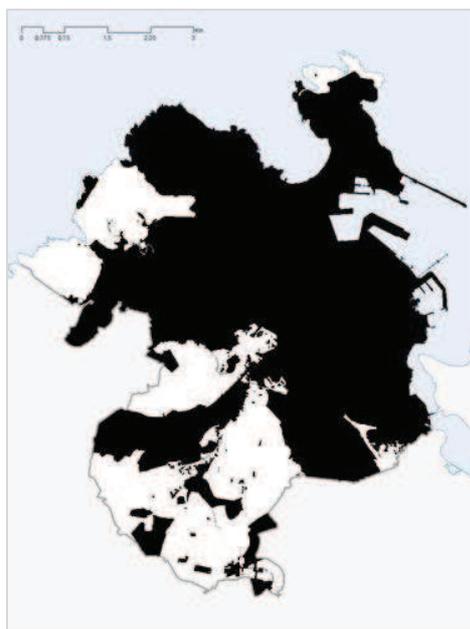
## Municipio de escasa dimensión, con mucho suelo urbanizado y, por tanto muy denso, con muy poco espacio libre.

La tercera parte del municipio tiene carácter peninsular, limitando por ello con el mar una buena parte del mismo. A su vez al tener unas dimensiones reducidas y estar muy urbanizado, A Coruña tiene una de las mayores densidades de población de España con una media de 35 viviendas por hectárea, disparándose esta estadística en algún distrito como el 6 con 300 viv/ha.

Estas circunstancias conllevan un reducido espacio libre para zonas verdes y de esparcimiento en el conjunto del municipio y en el núcleo compacto en particular.

En lo que respecta a este problema se ha tenido en cuenta el PGOM y la Estrategia Territorial "Coruña Futura".

- **Reto 2 (Medioambiente): Aprovechar al máximo los espacios públicos de la ciudad para que funcionen como áreas de encuentro de las personas con alto valor social y ambiental**



La escasa existencia de espacios libres para actuar implica la necesidad de aprovechar al máximo las oportunidades que la ciudad compacta ofrece. Todo espacio libre en la ciudad es susceptible de ser valorizado y aprovechado para el disfrute de la ciudadanía. Este reto enlaza con el **OT6**.

Problema  
**3**

## Alta contaminación derivada de la intensa movilidad en coche e ineficiencia energética de los equipamientos municipales.

La ciudad sufre una intensa movilidad en vehículo privado, consecuencia del continuo flujo de residentes en el entorno metropolitano, lo que ocasiona una alta contaminación del aire. Este factor convierte, por tanto, al **vehículo privado** en el **mayor enemigo del hábitat urbano sostenible**.

En el año 2001 A Coruña tenía una autocontención del 76,98% en los 106.925 puestos de trabajo que ofrecía, lo que implica una alta movilidad diaria desde el cinturón metropolitano de las personas que cubrían los puestos de trabajo restantes, a lo que habría que añadir los commuters internos en el municipio (72.688). A esta circunstancia deberíamos sumar la movilidad no obligada por razones de ocio.



Por otro lado, el municipio cuenta con un elevado nivel de equipamientos públicos cuya inmensa mayoría fue edificada hace más de 15 años, por lo que la dimensión energética en lo que atañe a su eficiencia no estaba adecuadamente considerada. Este hecho provoca unos altos niveles de consumo energético.

Aquí se ha considerado el Plan contra el Cambio Climático 2014-2020, el PEMUS, el PGOM y la Estrategia Energética 2012-2016, así como la recientemente creada Oficina contra el Cambio Climático.

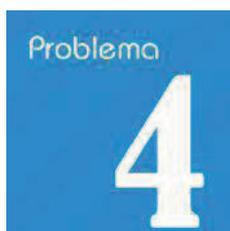
- **Reto 3 (Climático): Fomentar los medios de transporte más sostenibles así como transformar el modelo energético de la ciudad**



Resulta imprescindible transformar el modelo de movilidad con alta dependencia del vehículo privado en una movilidad centrada en el desplazamiento peatonal y ciclable, así como en el transporte colectivo. La ciudad ofrece factores que favorecen esta transformación como es su dimensión (resulta una ciudad manejable para desplazamientos a pie) y su orografía (no presenta grandes desniveles), sin perder de vista el notable potencial de las TICs en este ámbito.

Además, la próxima conversión de la Estación de ferrocarril de San Cristóbal en una estación Intermodal, supondrá una apuesta de la ciudad por la óptima gestión de la movilidad que integrará la coordinación del transporte público a nivel local y supramunicipal.

Asimismo se propone transformar el modelo energético municipal imperante en la mayor parte de los edificios públicos, salvo los más recientes como el Ágora o el Muncyt, hacia un modelo basado en la eficiencia y ahorro energético. Este planteamiento de actuación se vincula directamente con el OT4.



## Envejecimiento de la población en el centro urbano y necesidad de atracción de población joven.

A Coruña lleva años inmersa en una tendencia descendente en lo que atañe a su censo, provocándose un envejecimiento de la población en el centro urbano y una migración creciente de la gente joven a los ayuntamientos de la corona metropolitana y a otros núcleos del borde municipal debido a los altos precios de la vivienda.

Una muestra plausible del envejecimiento del núcleo urbano es que el tramo más poblado en el año 2014 era la de 40-44 años, lo que suponía un incremento de 15 años con respecto a 2004.

Cabe destacar los instrumentos de planificación de referencia en este ámbito: PGOM, PEMUS y Estrategia Territorial “Coruña Futura” y el documento estratégico “A Cidade dos Barrios”.

- **Reto 4 (Demográfico): Hacer una ciudad más habitable para con las personas mayores y jóvenes a fin de fijar población en la misma frente al entorno metropolitano**

Junto con las políticas de vivienda, resulta preciso mejorar las condiciones de habitabilidad de la ciudad para que la gente de avanzada edad desarrolle su vida cotidiana en las mejores condiciones posibles, a través de mejoras de accesibilidad tanto en infraestructuras públicas como edificios privados. También la gente joven debe verse atraída por las facilidades que ofrezca la ciudad en lo que respecta a espacios públicos, movilidad, etc.

El reto demográfico se afronta transversalmente a través de los diferentes OTs de la estrategia, puesto que una ciudad económicamente equilibrada, con alto nivel de innovación y empleo, con alto nivel de equipamientos sociales, y respetuosa ambiental y climáticamente beneficiará a la consecución del presente objetivo.



## Existencia de algunas zonas de la periferia en las que hay puntos acotados con altos niveles de exclusión social.

En la ciudad persisten algunos núcleos de infraviviendas, en especial en la zona de O Portiño, As Rañas y las inmediaciones de A Ponte Pasaxe. Estos asentamientos precarios han visto incrementada su problemática urbana por unos altos niveles de exclusión social.

Destaca sobre esta temática la planificación estratégica ya realizada a través del Plan de Acceso al Hábitat Digno.

- **Reto 5 (Social): Hacer una ciudad más inclusiva con las personas, incluyendo a aquellas que tienen mayores dificultades de inclusión social**

Se considera vital actuar en los focos delimitados de exclusión social existentes en la periferia de la ciudad, así como con otras personas en situación de vulnerabilidad en todo el contexto del municipio a fin de poder ofrecerles soluciones habitacionales, formación, oportunidades laborales y todas aquellas condiciones que permitan la oportunidad de integrarlos socialmente.

Cabe recordar que las personas beneficiarias de la Renta de Inclusión social de Galicia (RISGA) se han duplicado en 2015 con respecto a 2001, lo que refleja la dimensión del problema resolver y la incidencia de la desigualdad de género en el mismo (el 56% de las personas receptoras de RISGA son mujeres -según los datos recogidos en el informe 'A Coruña en cifras. Balance estadístico de la situación de mujeres y hombres, 2015' -ver anexo-). Este reto social está encuadrado en el **OT9**.

PROBLEMA TRANSVERSAL: MOVILIDAD	<b>ECONOMÍA</b>	<b>Problema 1:</b> Necesidad de transformar el modelo económico en una economía basada en el conocimiento en el contexto de un municipio con muy poco suelo	<b>Reto 1:</b> Apoyar el capital humano existente con un modelo económico que complemente las dinámicas urbanas de la ciudad
	<b>MEDIOAMBIENTE</b>	<b>Problema 2:</b> Municipio de escasa dimensión, con mucho suelo urbanizado y, por tanto muy denso, con muy poco espacio libre	<b>Reto 2:</b> Aprovechar al máximo los espacios públicos de la ciudad para que funcionen como áreas de encuentro de las personas con alto valor social y ambiental
	<b>CLIMÁTICO</b>	<b>Problema 3:</b> Alta contaminación derivada de la intensa movilidad en coche e ineficiencia energética de los equipamientos municipales	<b>Reto 3:</b> Fomentar los medios de transporte más sostenibles así como transformar el modelo energético de la ciudad
	<b>DEMOGRÁFICO</b>	<b>Problema 4:</b> Envejecimiento de la población en el centro urbano y necesidad de atracción de población joven	<b>Reto 4:</b> Hacer una ciudad más habitable para con las personas mayores y jóvenes a fin de fijar población en la misma frente al entorno metropolitano
	<b>SOCIAL</b>	<b>Problema 5:</b> Existencia de algunas zonas de la periferia en las que hay puntos acotados con altos niveles de exclusión social	<b>Reto 5:</b> Hacer una ciudad más inclusiva con las personas, incluyendo a aquellas que tienen mayores dificultades de inclusión social

## 1.2. Activos, recursos y potencialidades del área urbana

Paralelamente a la identificación de problemas y retos resulta interesante y preciso hacer una breve enumeración de los principales activos y potencialidades de la ciudad con el objetivo no solo de identificar las buenas prácticas desarrolladas en A Coruña a lo largo de los últimos años, sino potenciales elementos tractores para ayudar a afrontar los retos previamente señalados.

### 1. Ciudad de excelencia en el campo de la Innovación y las TIC

A Coruña fue destacada como **Ciudad de la Ciencia y la Innovación en el año 2012** por parte del Ministerio de Economía y Competitividad, formando parte asimismo de la Red Impulso. Asimismo ha avanzado considerablemente en el ámbito Smartcity, en la línea planteada por la Agenda Digital de A Coruña 2012-2020 y la Estrategia contra el Cambio Climático 2014-2020.



Por otro lado se constata una importante presencia de empresas tecnológicas en la ciudad, así como centros tecnológicos vinculados a la Universidade da Coruña, tales como CITIC, CITEC y CICA).

### 2. Existencia de instrumentos de planificación en vigor

El municipio destaca por la elevada planificación desarrollada a lo largo de los años, disponiendo actualmente en materia de movilidad de dos PEMUS (del ayuntamiento y de la Universidade da Coruña) y un PGOM, junto a la Agenda Digital Local 2012-2020, Ciudad de ciencia e Innovación 2013, Plan de acción del Pacto Local por el Empleo 2015-2019, Plan contra el Cambio Climático 2014-2020, etc. **además de estar trabajando ya decididamente en la planificación de la movilidad en clave metropolitana.**

### 3. Notable disponibilidad de equipamientos públicos

A nivel de área urbana la ciudad dispone de dos grandes polaridades de equipamientos: los universitarios (fundamentalmente concentrados en los Campus de Elviña, Zapateira, Maestranza, Riazor y Oza) y los sanitarios (en el entorno de A Pasaxe, con 6 hospitales públicos y otros tantos privados). Junto a ello dispone de diversos centros de la Administración Periférica del Estado y la Xunta de Galicia, y la sede de la Diputación de A Coruña.

A Coruña destaca asimismo por sus equipamientos culturales, principalmente museos de carácter científico (Aquarium Finisterrae, Casa del Hombre, Casa de las Ciencias, la sede central del Museo Nacional de Ciencia y Tecnología), a los que hay que añadir el Teatro Rosalía de Castro, teatro Colón, Palacio de la Ópera, Fórum Metropolitano, Centro Ágora y Coliseum (centro para organización de grandes conciertos).

Finalmente la ciudad dispone de un gran número de equipamientos en cada barrio, tales como centros sociales o 9 mercados municipales.



#### 4. Capacidad de atracción de talento y conocimiento alrededor de INDITEX (ZARA) y gran inversión en polos de conocimiento como el sanitario, el tecnológico o la construcción

La presencia de la multinacional INDITEX en el municipio de Arteixo, limítrofe con A Coruña, implica la presencia y residencia en A Coruña de un capital humano de gran talento y conocimiento.

La presencia de este perfil de ciudadanía implica notables oportunidades en lo que se refiere a la puesta en marcha de start-ups, o en lo que atañe a las opciones de crecimiento del comercio minorista que se sepa adaptar a las necesidades de este tipo de cliente.

INDITEX es un claro elemento tractor pero no el único, ya que la ciudad cuenta con otros polos de conocimiento, como el sanitario, el tecnológico o el sector de la construcción.

Por poner un ejemplo, el Complejo Hospitalario Universitario de A Coruña (CHUAC) es Centro de Referencia (CSUR) del Sistema Nacional de Salud (SNS).

#### 5. El paseo marítimo de la ciudad

Esta obra acometida en los años 90 circunvaló el borde litoral de la ciudad generando un espacio de oportunidad para la movilidad peatonal y ciclable de alto potencial urbano y ambiental. El paseo Marítimo de A Coruña es el paseo de esta categoría más largo de Europa con más de 13 kilómetros de recorrido desde el Castillo de San Antón hasta el Portiño, envolviendo la ciudad.

