



foro de entorno  
socioeconómico

# Área metropolitana de Vigo: ¿una oportunidad o un problema?

Cuadernos para el Debate Nº 10



CLUB FINANCIERO VIGO  
*Fundado en 1997*

Febrero de 2008

## **ÁREA METROPOLITANA DE VIGO: ¿UNA OPORTUNIDAD O UN PROBLEMA?**

### **PRESENTACIÓN**

La posible constitución de un área metropolitana en Vigo está generando una gran controversia. No existe acuerdo entre las fuerzas políticas sobre los ayuntamientos que deben integrar el área (14, 18, 28, 33) ni sobre la forma jurídico-administrativa que debe tener la estructura supramunicipal (área metropolitana, área funcional, consorcio de servicios). También se detectan tensiones entre las administraciones implicadas (Xunta de Galicia, diputaciones provinciales y ayuntamientos) respecto a las competencias que debería asumir esa estructura supramunicipal y a su financiación, ya que ninguna quiere perder poder político.

Ante esta situación, el Club Financiero de Vigo, como representante de una parte destacada de la sociedad civil, la empresarial, quiere exponer su visión sobre un tema de vital importancia para el desarrollo futuro del territorio conformado por Vigo y su área de influencia. Más si cabe, ante el anuncio del presidente Pérez Touriño de que, próximamente, su Gobierno presentará las Directrices de Ordenación del Territorio de las que dependerán tanto la ordenación territorial como las infraestructuras que se deben plantear en el futuro.

*Área metropolitana de Vigo: ¿una oportunidad o un problema?*

Es evidente que cualquier análisis sobre la ordenación territorial de Vigo y su área de influencia debe tener presente la evolución que se prevé en la ordenación del territorio europeo.

## ÁREAS METROPOLITANAS

### 1.- Las concentraciones poblacionales determinan el proceso de urbanización

Los principales factores que condicionan la evolución del territorio en Europa son: la elevada concentración de población y de actividades económicas en el eje Berlín-Londres-París-Milán, y en general una elevada concentración de la población en ciudades medianas y grandes; el abandono del medio rural y los movimientos migratorios procedentes de África y el Este europeo. Estos factores han generado un intenso proceso de urbanización en el que la población y la actividad se concentran en áreas espaciales reducidas, mientras el resto del territorio queda en una posición marginal. Evidentemente, existen grandes diferencias entre las distintas zonas del territorio europeo. Aunque las diferencias culturales y naturales se deben intentar conservar, las diferencias económicas y sociales se deben eliminar.

Los patrones de articulación de los sistemas urbanos han evolucionado desde estructuras verticales -donde prevalece la jerarquía- hacia estructuras policéntricas y horizontales, a las que se denominan **redes de ciudades**. Esta transformación ha generado la presencia de economías de localización y de urbanización, la aparición de centros especializados y la localización de funciones superiores en centros urbanos que no son los de mayor rango.

En las **redes policéntricas o de especialización local estable**, las relaciones de intercambio entre ciudades se pueden

### *Área metropolitana de Vigo: ¿una oportunidad o un problema?*

basar tanto en la generación de **redes de complementariedad**, cuando existen centros especializados y complementarios y la división de funciones entre las ciudades asegura un área de mercado suficientemente grande para cada centro y posibilita que se alcancen economías de escala y de aglomeración (el caso del Randstadt o el área metropolitana de Padua-Treviso-Venecia), o de sinergia, en el caso de que existan centros con una orientación productiva similar, que cooperan entre ellos de forma programada o no, con el objetivo de alcanzar la masa suficiente como para abordar un proyecto o para obtener una externalidad que lo haga más rentable.

Sin embargo, hay que destacar que estas relaciones no tienen por qué ser de igualdad, sino que pueden ser fuertemente asimétricas, incluso de dominancia-dependencia. La distribución de las funciones urbanas entre las diferentes ciudades se realiza con el objetivo de conseguir unas determinadas economías de aglomeración. El sistema de ciudades puede adoptar distribuciones no regulares, porque su composición funcional y su dimensión no dependen de las interacciones con áreas contiguas.

## **2.- Necesidad de una estructura política adaptada a la realidad**

Este territorio-red reclama una organización política que se adapte a sus peculiaridades y que supere la visión continua, simplificada y jerárquica del ejercicio de gobierno. Lo importante no debe ser la atribución de funciones y responsabilidades a un determinado nivel de gobierno o a un determinado ente público o privado, sino la política que se debe impulsar y los objetivos que ésta persigue. En virtud del principio de subsidiariedad, **las áreas metropolitanas** constituyen actualmente el nivel en el que se pueden cumplir del

*Área metropolitana de Vigo: ¿una oportunidad o un problema?*

modo más eficaz los objetivos de ordenación del territorio europeo.

El gobierno metropolitano debe caracterizarse, según la OCDE, por los siguientes principios: las ciudades para los ciudadanos, coherencia en las políticas, coordinación, desarrollo endógeno, gestión financiera eficiente, flexibilidad institucional, participación, particularidad, cohesión social, subsidiariedad y sostenibilidad.

En cualquier caso, para alcanzar el objetivo de crear un espacio funcional integrado son necesarios tres requisitos: **capacidad técnica, movilización de los grupos de interés y de la ciudadanía, y liderazgo político**. Cualquiera que sea el modelo de gobierno metropolitano que se elija, **modelo de poderes o modelo de agencia**, deberá tener las competencias y capacidades necesarias para preparar y sostener una estrategia metropolitana de medio a largo plazo. Los recursos financieros que exige un gobierno metropolitano eficaz pueden incluir ayudas de ingresos estatales y subvenciones, impuestos o tarifas locales, préstamos, financiación pública/privada y rentas. La independencia económica y las facultades discrecionales serán algo a tener en cuenta al elegir el modelo adecuado de gobierno metropolitano.

Este modelo debe implicar, necesariamente, una interacción entre las instituciones de gobierno y las instituciones de la sociedad civil que garantice la obtención de sinergias y de ventajas derivadas de la colaboración de la que no sólo se desprenden beneficios para los participantes sino también para el interés colectivo. La acción pública, si quiere ser eficaz y legítima, requiere cada vez más de foros de cooperación productores de consenso mediante la interacción entre el mercado, la política y la ciudadanía.

### *Área metropolitana de Vigo: ¿una oportunidad o un problema?*

El gobierno metropolitano se ve afectado tanto por **factores internos** (el tipo de organización, la tipología de la red de ciudades, el número y tamaño de los municipios a coordinar y factores políticos tales como el color político de los distintos municipios y niveles de gobierno, cultura política, capacidad de liderazgo, capitalidad, etc.) como por **factores externos**, ya que la globalización económica y el proceso de construcción europea exigen nuevas estrategias de coordinación y cooperación de las ciudades que les permitan ganar peso en la toma de decisiones. En este contexto, el crecimiento de la competencia intermetropolitana en Europa y la redefinición de los roles funcionales de las distintas ciudades a consecuencia de los procesos generales de cambio estructural en la economía europea, han situado el desarrollo económico como el rasgo definidor de las políticas urbanas contemporáneas.

### **3.- Área metropolitana de Vigo.**

Por lo tanto, **el área metropolitana de Vigo** se debe desarrollar como un **sistema urbano policéntrico** que genere un área económica dinámica, atractiva y competitiva en un mundo global, en la que exista una red urbana interconectada y en estrecha cooperación territorial. Para ello será necesaria una articulación de las políticas de desarrollo territorial y uso del suelo con la planificación del transporte y de las telecomunicaciones. Esto permitirá reforzar tanto las redes de transporte secundarias como las conexiones con las Redes Transeuropeas, algo básico para un área periférica como la nuestra, e impulsar el acceso de la población a las infraestructuras de telecomunicación.



### *Área metropolitana de Vigo: ¿una oportunidad o un problema?*

La gestión del área no se debe centrar exclusivamente en aspectos relacionados con el bienestar social y el consumo colectivo, sino que debe tener **una visión más empresarial**, en la que las autoridades urbanas y metropolitanas deben buscar formas de planificación territorial y urbana más proactivas, en el sentido de que la expansión de los negocios y la inversión interna sean promovidas directamente. Esta estrategia se puede complementar con otras actividades como: el lanzamiento de campañas de marketing urbano, la preparación de candidaturas para la organización de grandes eventos deportivos o culturales a escala internacional o la inversión en proyectos de prestigio diseñados para incrementar el atractivo de la ciudad para los inversores internacionales y los turistas.

### **3.1.- Divergencias políticas**

Sin embargo, la creación de esta área metropolitana, que consideramos que representa una gran **oportunidad** para la economía de nuestro territorio, se puede convertir en un **problema**, a la vista de las discrepancias que se detectan entre las diferentes administraciones respecto a un aspecto tan importante como el ámbito territorial que debe integrar el área metropolitana. Resumamos algunas de las posturas que hemos observado:

-Existen 14 municipios que han mostrado su voluntad de integrarse en un ente supramunicipal denominado área metropolitana de Vigo: Baiona, Cangas, Fornelos de Montes, Gondomar, Moaña, Mos, Nigrán, Pazos de Borbén, Porriño, Redondela, Salceda de Caselas, Salvaterra do Miño, Soutomaior y Vigo, que tendrá competencias de planificación, coordinación y gestión sobre el abastecimiento y saneamiento del agua, el tratamiento de los residuos, la

### *Área metropolitana de Vigo: ¿una oportunidad o un problema?*

promoción económica y del empleo, el turismo, el transporte, la ordenación urbanística y la planificación de las infraestructuras.

-En una nueva propuesta, el ayuntamiento de Vigo propone un área de 28 municipios en el que se añadirían a los 14 anteriores, los ayuntamientos del sur de la provincia que pertenecen al área sanitaria de Vigo más el ayuntamiento de Vilaboa. El argumento utilizado consiste en que es el área en la que se produce un intercambio real de flujos significativos de personas entre los distintos ayuntamientos y con el núcleo central constituido por el municipio de Vigo.

-La Xunta de Galicia parece inclinarse por un área que integre a Vigo y Pontevedra. El último estudio que ha presentado avala esa idea y deja fuera del área propuesta a municipios como Fornelos de Montes, Pazos de Borbén, Salceda de Caselas y Salvaterra do Miño que han manifestado su voluntad de integración. Sin embargo, cree que el organismo que se cree puede ser ampliado en torno a 2015 al Baixo Miño y a la comarca de Arousa, debido a la mejora en la accesibilidad que generará el AVE del Eje Atlántico y las autovías previstas

-El plan estratégico de la provincia de Pontevedra elaborado en 2004 por la diputación de Pontevedra apuesta por un área metropolitana basado en el eje Vigo-Pontevedra, a la que denomina Región Urbana de las Rías Baixas, afirmando que: "ofrece espléndidas oportunidades de desarrollo, tanto por el aprovechamiento de sinergias económicas como por las complementariedades, que hacen posible constituir un importante punto nodal del Eje Atlántico". Además le asigna un valor estratégico al municipio de Vilaboa para el que propone una intervención urbanística de envergadura que

### *Área metropolitana de Vigo: ¿una oportunidad o un problema?*

contribuiría a la articulación del eje propuesto y la creación de un Parque tecnológico.

En conclusión, nos encontramos con dos posturas antagónicas sobre la inclusión o no del municipio de Pontevedra y varios municipios de su entorno dentro del área metropolitana de Vigo, lo que no hace prever un buen futuro a este ente supramunicipal.

### **3.2. Movilidad e interactividad reales**

Es evidente que el punto de partida tiene que ser el consenso entre los municipios involucrados para la obtención del objetivo común de generación de un área económica competitiva en la que exista un alto estándar de calidad de vida. Para que se produzca un consenso los agentes locales implicados, tanto públicos como privados, deben disponer de una información precisa sobre la realidad socioeconómica y no dejarse llevar por ideas preconcebidas sobre la relación entre los diferentes municipios.

Por otra parte, la administración autonómica no puede intentar imponer lo que los agentes locales no perciben como cierto. Pero en el caso de que su postura refleje la realidad, debe proporcionar una información rigurosa a los agentes locales e iniciar una labor pedagógica que haga calar en el pensamiento colectivo la conveniencia de su planteamiento.

Desde nuestro punto de vista, el aspecto clave a la hora de definir el ámbito geográfico del área debe ser el de, sin apriorismos, **detectar los verdaderos flujos de personas** por motivos laborales, de estudio, comerciales u otros que se producen entre los municipios

### *Área metropolitana de Vigo: ¿una oportunidad o un problema?*

que se encuentran en la proximidad del núcleo central: Vigo.

En este momento podemos obtener información sobre la movilidad casa-trabajo intermunicipal a partir de los datos del Censo de 2001, pero esa información no puede ser el punto de partida de un análisis realista, ya que se han producido una serie de modificaciones relevantes, como la inauguración del Parque Tecnológico y Logístico de Valladares en Vigo o la construcción de otros polígonos industriales como la PLISAN en Salvatierra y As Neves y el Parque de Porto do Molle en Nigrán, que pueden haber modificado los flujos laborales.

Otro dato que puede avalar esta hipótesis es la modificación que ha experimentado la Intensidad Media Diaria (IMD) observada en el tramo Pontevedra-Vigo de la Autopista A-9 que ha pasado de 33.803 vehículos en 2001 a 46.521 en 2007, lo que supone un aumento de un 37,6%. Si nos centramos en el tramo Vilaboamorrazo, que no recoge el posible efecto distorsionador del levantamiento del peaje en el tramo Morrazo-Vigo, se ha producido un aumento del 23,2 % entre 2001 y 2006.

En cuanto a los movimientos por razones de estudio, se detectan datos que deben ser tenidos en cuenta. En el año 2005, 1.204 estudiantes universitarios residentes en el área metropolitana de 14 municipios inicialmente propuesta estudiaban en el Campus de Pontevedra, mientras que 1.433 estudiantes universitarios residentes en los municipios de Bueu, Marín, Poio, Pontevedra, Sanxenxo y Vilaboamorrazo lo hacían en el Campus de Vigo.

Respecto a los movimientos comerciales, el Atlas Socioeconómico de Galicia 2006 editado por Caixanova muestra que

*Área metropolitana de Vigo: ¿una oportunidad o un problema?*

en 2005, todos los municipios del sur de la provincia de Pontevedra gravitan comercialmente respecto a Vigo, pero también lo hace el propio municipio de Pontevedra.

Todos estos datos nos llevan a considerar **absolutamente necesaria y urgente** la realización de un estudio en profundidad sobre la movilidad de las personas entre los actuales centros residenciales y los centros de trabajo, estudio, comerciales, sanitarios, etc. que existen en el ámbito geográfico nucleado por Vigo y en el que se debe incluir Pontevedra, para poder determinar si la realidad socioeconómica justifica o desmiente su inclusión en el área metropolitana de Vigo, más allá de localismos absurdos. Además, este estudio podría aprovecharse para obtener información sobre el modo de transporte utilizado en los desplazamientos dentro del área, así como para detectar las carencias existentes en la red de transportes, básicamente en el transporte por ferrocarril. Toda la información recogida podría permitir el diseño de un mapa estratégico de transportes para el área metropolitana basado en un alto grado de intermodalidad y que tenga en cuenta los potenciales centros residenciales y de producción futuros.

Este estudio podría incluirse dentro del anunciado nuevo plan estratégico de Vigo, que esperamos que sea, **de verdad**, un plan para el futuro y que no ocurra como con el Plan 2003-2010, paralizado durante tres años y que, parece, que ya no es válido al cabo de 5 años de su publicación.

## **NUESTRA OPINIÓN**

La constitución de un área metropolitana en torno a Vigo, creada sobre la base del consenso y de interrelaciones socioeconómicas reales, es una magnífica oportunidad para entrar con pie firme en el escenario de los actores globales.

Partiendo de que un área metropolitana precisa, para su existencia, de un enclave central (Vigo), que actúe como dinamizador, motor económico, industrial y social, y se profile claramente como referente poblacional, habrá que determinar qué municipios se han configurado dentro de su área de influencia, hasta el punto de que no se entendería la evolución de estos sin la interactividad con aquel. Así, será preciso analizar algunos factores que inciden directamente en todo ello:

En primer lugar, **los flujos**: movilidad laboral, estudiantil, residencial, sanitaria, comercial y otras. En segundo lugar, **las dotaciones** que Vigo utiliza en otros municipios para paliar sus carencias (suelo de uso industrial y comercial, vivienda más asequible, etcétera). Y finalmente, **las redes y transportes** que facilitan la antedicha movilidad (vías de comunicación, líneas urbanas e interurbanas, frecuencias ferroviarias). Esto último nos permitirá además conocer déficits y necesidades reales en materia de infraestructuras, que deberían ser también atendidas en un segundo nivel de las grandes líneas de las Directrices de Ordenación del Territorio.

A falta de un estudio sereno que, al margen de posturas partidistas, analice con datos actualizados y teniendo en cuenta las

### *Área metropolitana de Vigo: ¿una oportunidad o un problema?*

dotaciones puestas en marcha en los últimos años, y las que se están creando en estos momentos, parece obvio que hay municipios que inexcusablemente deben formar parte de la futura área metropolitana de Vigo. Sería el caso de Salvaterra-As Neves, A Cañiza y A Guardia, que ya manifestaron su interés por formar parte del área metropolitana de Vigo. Además, su exclusión cercenaría su enorme potencialidad de desarrollo.

Al mismo tiempo, afectaría negativamente a aquellas empresas que han optado por ubicarse en esos municipios debido a la carencia de suelo industrial de Vigo. No olvidemos, en este sentido, que una de las ventajas del área metropolitana debe ser la intercomunicación, que implica la mejora de las infraestructuras y del transporte de conexión con Vigo y entre los distintos municipios.

Por el contrario, un modelo de área Vigo-Pontevedra no responde a las necesidades actuales ni, que sepamos, existen flujos que justifiquen esta configuración. Lejos de solucionar nada, una propuesta de ese tipo puede incluso reavivar conflictos innecesarios, ya superados, al tiempo que implicar mayores trabas a la búsqueda de soluciones de las demandas reales de Vigo. En este sentido, no hay que olvidar que, en la creación de entes metropolitanos, **deben ser los flujos los que determinen la dimensión del área, y no la norma la que altere el equilibrio de flujos.**

A todas luces, resulta evidente que Vigo, como enclave económico e industrial de enorme dinamismo, ha paliado algunos déficits crónicos expandiendo su actividad hacia el sureste de la provincia de Pontevedra e intensificando con los municipios de esta zona flujos de todo tipo. Romper este ritmo, propiciado por los agentes

### *Área metropolitana de Vigo: ¿una oportunidad o un problema?*

económicos activos vigueses, y forzar una dirección distinta a la que ha dado tan buenos resultados hasta ahora podrían incluso afectar a la excelente evolución que ha tenido el desarrollo económico de Vigo. No apuntalar, con las infraestructuras y servicios necesarios, las iniciativas de las empresas podría constituir un grave error, con un elevado coste.

El Área Metropolitana, a nuestro entender, debe tener personalidad jurídica propia y potestad suficiente para coordinar, planificar y gestionar determinados servicios y obras, mediante la creación de consorcios específicos, entre los que podríamos citar medioambiente, agua, transporte y energía, planificación logística y gestión de catástrofes

Por último, el Área Metropolitana debe ser un ente promotor de la cooperación transfronteriza con el Norte de Portugal e impulsor de la configuración de una Región Urbana (en la que sí se integrarían Pontevedra y otros municipios del norte de la provincia, así como Oporto) En este sentido, no hay que olvidar que la Agrupación de Cooperación Territorial, a cuya constitución acaba de dar luz verde el Consejo de Ministros, puede ser el embrión efectivo de la Eurorregión Galicia-Norte de Portugal. Vigo puede estar, pues, ante una oportunidad única para convertirse en el verdadero referente del Noroeste Peninsular, lo que, teniendo en cuenta los principios de solidaridad y cohesión territorial, indiscutibles para la sociedad de Vigo, redundará en beneficio de toda Galicia.



## **NUESTRA POSICIÓN**

La Junta Directiva del Club Financiero Vigo acordó volver a dirigirse al presidente de la Xunta de Galicia, Emilio Pérez Touriño, para insistir en la necesidad de crear un área metropolitana dotada de personalidad jurídica y potestad reglamentaria. Será ésta la tercera vez que el Club Financiero plantea a la Xunta de Galicia que la entidad supramunicipal a crear en el área de Vigo debería gozar de estatus jurídico que le permita articular medidas suficientes para asegurar el buen funcionamiento de los servicios, y canalizar adecuadamente las demandas de la zona sur de la provincia de Pontevedra.

Así se le manifestó también al conselleiro de la Presidencia, José Luis Méndez Romeu, cuyo departamento es el encargado de proponer y definir el nuevo modelo territorial de Galicia.

El estudio de la Escola Galega para as Administracións Públicas (EGAP), no hace -en nuestra opinión- sino incrementar la preocupación del área de Vigo, por cuanto puede cuando menos paralizar el proceso de vertebración y cohesión en el que se encuentra inmerso el sur de Pontevedra. De hecho, este estudio prima, a la hora de proponer los municipios (un total de dieciocho) que han de integrar la futura área metropolitana, a los municipios de más población y con menor tasa de envejecimiento.

Con respecto a estos criterios, el Club Financiero no puede sino rechazarlos, por cuanto podría implicar un riesgo de abandono de determinados municipios que, de facto, están integrados en el área de Vigo, mientras que su continuidad en la misma puede propi-

### *Área metropolitana de Vigo: ¿una oportunidad o un problema?*

ciar (de hecho está propiciando ya) tanto el incremento de su población como su paulatino rejuvenecimiento. A juicio del CFV, la propuesta de la EGAP podría incluso no respetar los principios de cohesión y solidaridad necesarios para garantizar la adecuada vertebración de Galicia.

Es evidente que la expansión industrial de Vigo está enfocada, desde hace años, hacia el sur y el este de la provincia. La nueva propuesta parece bascular hacia los municipios costeros -tradicionalmente más ricos- y establecer una especie de línea divisoria con las comarcas del interior, lo que supone un riesgo de acrecentar el desequilibrio territorial entre la Galicia costera y la Galicia rural.

Para el CFV, el estudio de la EGAP ha supuesto un nuevo motivo de preocupación, ya que, además de lo expuesto, podría también ser una de las bases de las Directrices de Ordenación del Territorio, repetidamente anunciadas, que fijarán las infraestructuras futuras de Galicia. En este sentido, es especialmente inquietante la posibilidad de que las DOT no tengan en cuenta la interrelación real de los municipios del sur de Pontevedra y no prevean, por tanto, las conexiones necesarias para garantizar el buen funcionamiento y desarrollo socioeconómico del área viguesa.

Por último, al Club Financiero no le sorprende el apoyo del Ayuntamiento de A Coruña a la propuesta de la Xunta para conformar su área metropolitana y la de Vigo.

Conviene no olvidar que A Coruña no solamente es capital de provincia y dispone, por tanto, de servicios e infraestructuras reservadas exclusivamente para ciudades con tal rango (entre ellas,

*Área metropolitana de Vigo: ¿una oportunidad o un problema?*

el Registro Mercantil, curiosamente concedido hace unos meses a Santiago, una vez oficializado su carácter de capital de Galicia) sino que además es sede de instituciones de ámbito gallego que corresponderían a una capital de comunidad autónoma, como la Delegación del Gobierno o el Tribunal Superior de Xustiza de Galicia, entre otras. Se trata, por tanto, de una situación muy diferente de la de Vigo y que, por ello, tiene demandas distintas. No parece, pues, razonable diseñar soluciones idénticas si lo que se pretende es atender a las necesidades reales de una y otra zona.

## **CONCLUSIONES**

En resumen, el Club Financiero Vigo considera que:

- El territorio situado en el área de influencia del municipio de Vigo debe organizarse en una estructura supramunicipal.
- El alcance territorial óptimo de dicha estructura debe incluir a municipios que no figuran en las propuestas de la Xunta de Galicia o en la propuesta inicial de 14 municipios y que sin embargo, mantienen en diversos campos una estrecha relación o son complemento de las actividades económicas de Vigo. Como, por ejemplo, los municipios de: Salvaterra, Tomiño, As Neves, A Cañiza, Pazos de Borben, Fornelos, Salceda, Oia, O Rosal y A Guarda, etc.
- Esa estructura supramunicipal ha de gestionarse bajo una fórmula jurídico-administrativa "de abajo arriba": los agentes locales, tanto públicos (instituciones políticas) como privados (sociedad civil) deben pilotar el proceso y sus decisiones han de ser asumidas por las instituciones políticas centralizadas.
- La fórmula jurídica de esa estructura ha de ser la de Área Metropolitana y no un Consorcio de Servicios, Área Funcional, etc.
- Los aspectos más relevantes -además de otros- que deben ser contemplados en la gestión de esta estructura supramunicipal, han de ser principalmente:

## *Área metropolitana de Vigo: ¿una oportunidad o un problema?*

- Gestión medioambiental, agua, transporte y energía
  - Planificación logística
  - Protección Civil
- Esta fórmula no debe ser un obstáculo para el fortalecimiento de un área funcional con Pontevedra
- El Área Metropolitana debe ser un ente promotor de la cooperación transfronteriza con el Norte de Portugal, e impulsor de la configuración de una Región Urbana (o Eurociudad) con Oporto, a medida que la creación de nuevas infraestructuras (línea de ferrocarril eficiente Vigo-Oporto, etc.) y otras fórmulas de coordinación de servicios dotacionales (aeroportuarios, logísticos, polígonos industriales, etc.), estudiando y promoviendo fórmulas de intermodalidad entre ambas partes.

El Club Financiero Vigo, entiende, en resumen, que todo lo aquí propuesto, intenta contribuir a fortalecer la competitividad de la zona en el contexto de la globalización y sería un elemento superador de tradicionales desequilibrios territoriales en Galicia, que han venido perjudicando sistemáticamente a Vigo, a sus empresas y ciudadanos y, en definitiva, a Galicia.

Club Financiero Vigo. Febrero de 2008

*Área metropolitana de Vigo: ¿una oportunidad o un problema?*

### **Sobre el Foro de Entorno Socioeconómico del CFV**

*Constituido con el objetivo de analizar, debatir y realizar propuestas sobre los aspectos socioeconómicos que puedan ser de interés para nuestro entorno empresarial, la filosofía de este Foro está orientada al desarrollo de actividades que incidan sobre la cultura y mentalidad de las personas. Bajo la perspectiva del papel que en democracia debe asumir la sociedad civil, cuyas capacidades deben ser utilizadas para articular propuestas estratégicas y operativas, el Foro pretende ayudar a superar individualismos y conseguir elementos de vertebración que contribuyan a la articulación social.*

*Comité ejecutivo del Foro:*

*Coordinador: Jesús Bahillo Fernández*

*Secretario: Luis Suárez Gil*

*Vocales: Jorge González Gurriarán, José Luis Outes  
Ruso y José Pérez Vilariño*

*El Foro de Entorno Socioeconómico ha publicado en esta misma serie de 'Cuadernos para el Debate':*

*-Cuaderno 1.- 'Vigo. Apuntes para un debate abierto'.*

*-Cuaderno 2.- 'El papel estratégico de las infraestructuras en el Área Metropolitana de Vigo'*

*-Cuaderno 4.- 'El puerto de Vigo. Una perspectiva empresarial'*

*-Cuaderno 5.- 'Aeropuerto de Peinador. Un polo de desarrollo económico'*

*Área metropolitana de Vigo: ¿una oportunidad o un problema?*

-Cuaderno 6.- *'Crecimiento y productividad. El dilema de la economía española'*

-Cuaderno 7.- *'Reforma estatutaria: ¿una oportunidad para Galicia?'*

-Cuaderno 8.- *'Una Marca para Vigo'*

**Foro de Opinión  
del Club Financiero Vigo**

**Área de Entorno Socioeconómico**

**ÍNDICE**

	<i>Página .</i>
<b>Presentación.....</b>	<b>3</b>
<b>Áreas metropolitanas.....</b>	<b>5</b>
1. Las concentraciones poblacionales determinan el proceso de urbanización.	
2.- Necesidad de una estructura política adaptada a la realidad.	
3.- Área Metropolitana de Vigo	
3.1.- Divergencias políticas	
3.2.- Movilidad e interactividad reales	
<b>Nuestra opinión.....</b>	<b>14</b>
<b>Nuestra posición.....</b>	<b>17</b>
<b>Conclusiones.....</b>	<b>20</b>
<b>Sobre el Foro de Entorno Socioeconómico.....</b>	<b>22</b>

