



Axenda
Urbana
Marín

AXENDA URBANA MARÍN

Diagnóstico
Agenda urbana





01.

Territorio, paisaje y diversidad

Índice de contenido

A. ANÁLISIS GENERAL

A1. Ámbitos temáticos AUE

1.1. Modelo territorial

1.1.1. Área urbana y dinámicas territoriales

1.1.2. Instrumentos de ordenación del territorio

1.2. Patrimonio y paisaje

1.2.1. Patrimonio cultural y natural

1.2.2. Paisaje urbano y rural

1.2.3. Instrumentos de planificación

1.3. Infraestructuras verdes y azules

1.3.1. Elementos existentes

1.3.2. Instrumentos de planificación

A2. Marco de gobernanza

B. DATOS DESCRIPTIVOS AUE

C. ANÁLISIS DAFO

C1. Análisis interno

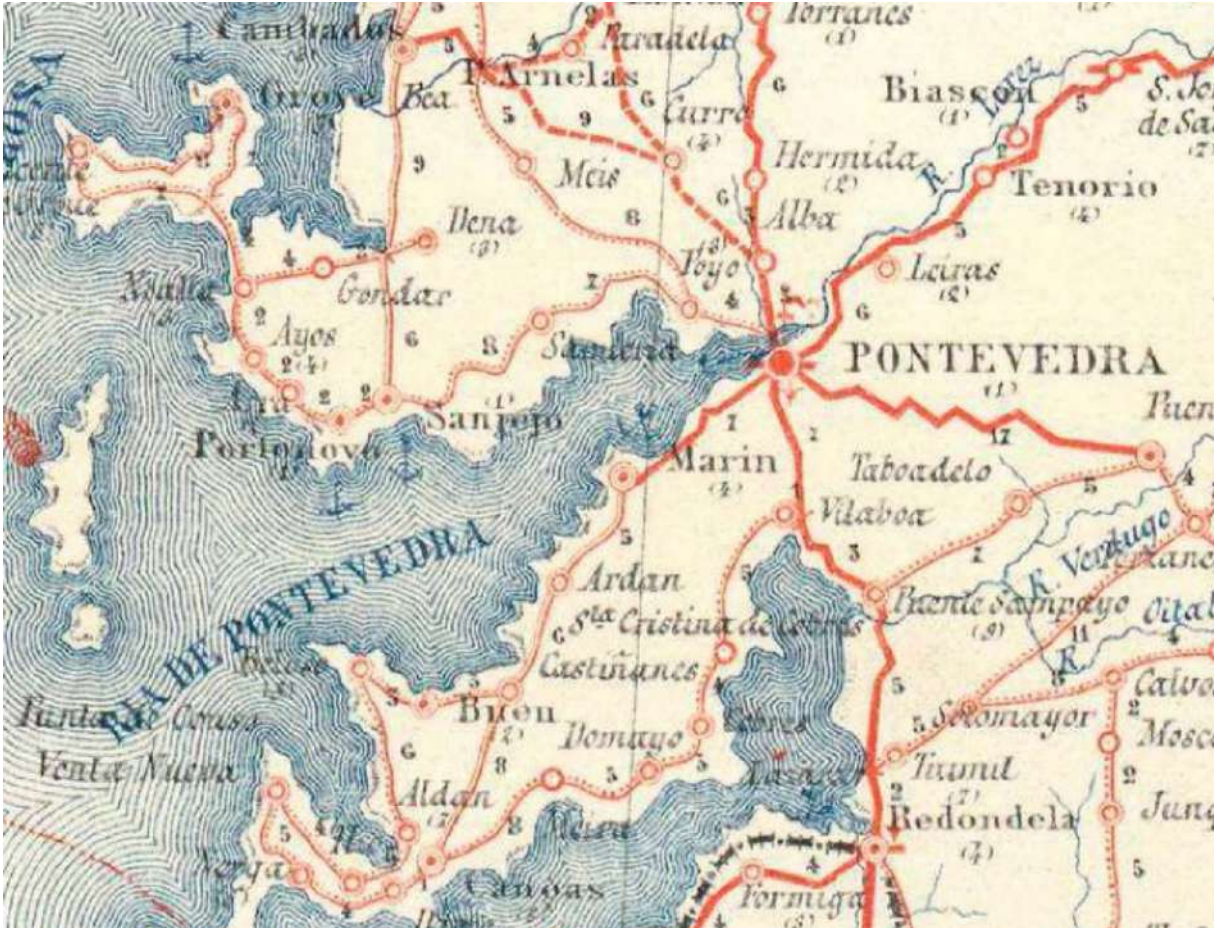
C2. Análisis externo

D. DIAGNÓSTICO: RETOS PRINCIPALES EN MATERIA DE TERRITORIO, PAISAJE Y BIODIVERSIDAD

Plano de Claudio Coello de la ría de Pontevedra. 1856.

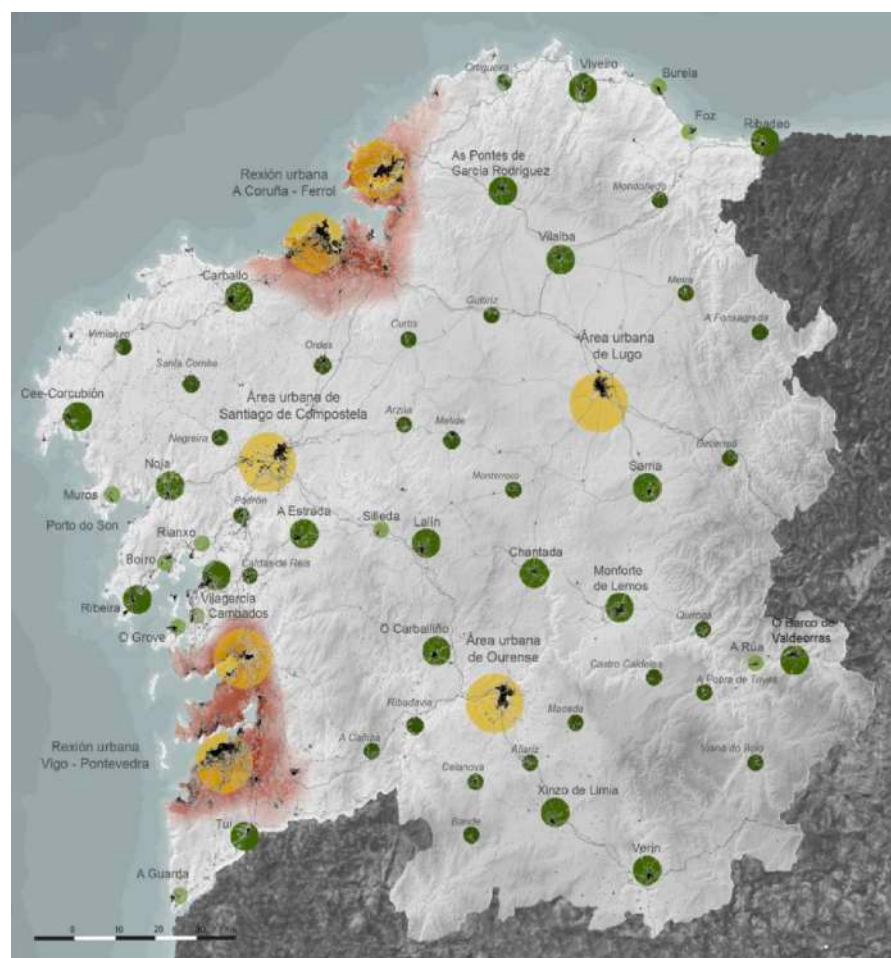


Itinerario Descriptivo Militar de España: formado y publicado por el Depósito de la Guerra, 1854.



A mediados del s.XX, la ensenada de Lourizán sufrirá un proceso de relleno de la marisma con un doble objetivo: la creación de una autovía costera entre Pontevedra y Marín y la preparación de los terrenos para situar la factoría de la Empresa Nacional de Celulosas, ocupando el espacio de Dominio público marítimo-terrestre.

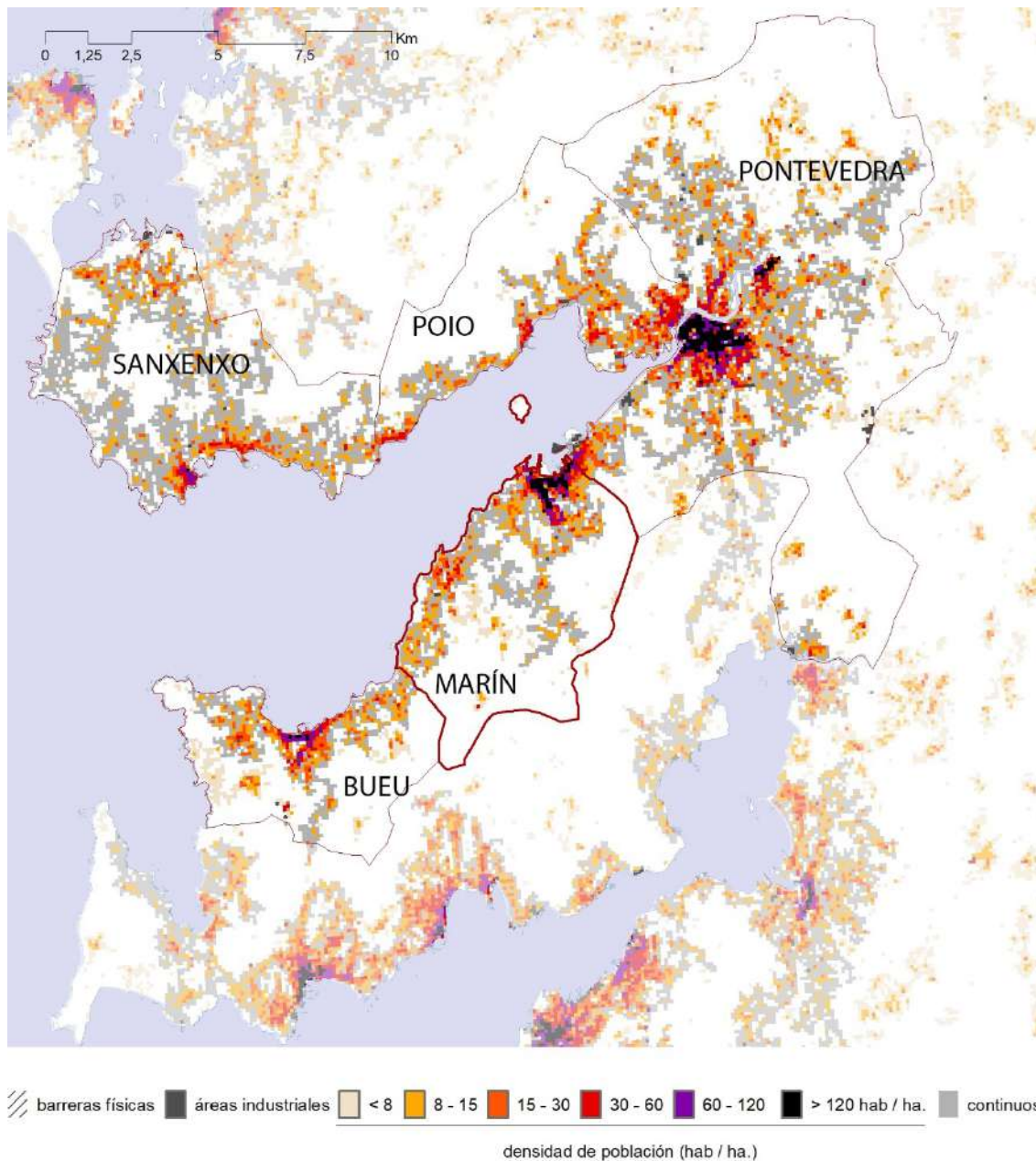
Según las Directrices de Ordenación del Territorio de Galicia (DOTs), Marín se encuentra dentro del área urbana de Pontevedra, municipio del que es adyacente, y de la región urbana Vigo-Pontevedra. El último Atlas estadístico de las áreas urbanas de España (2021), sitúa al municipio dentro del área urbana bipolar Pontevedra-Vigo, que sumaría 589.626 habitantes. Para la *European Environmental Agency* (EEA), Marín forma parte del área urbana funcional de Pontevedra.



Sistema urbano gallego.
Fuente: Directrices de Ordenación do Territorio de Galicia, 2011.

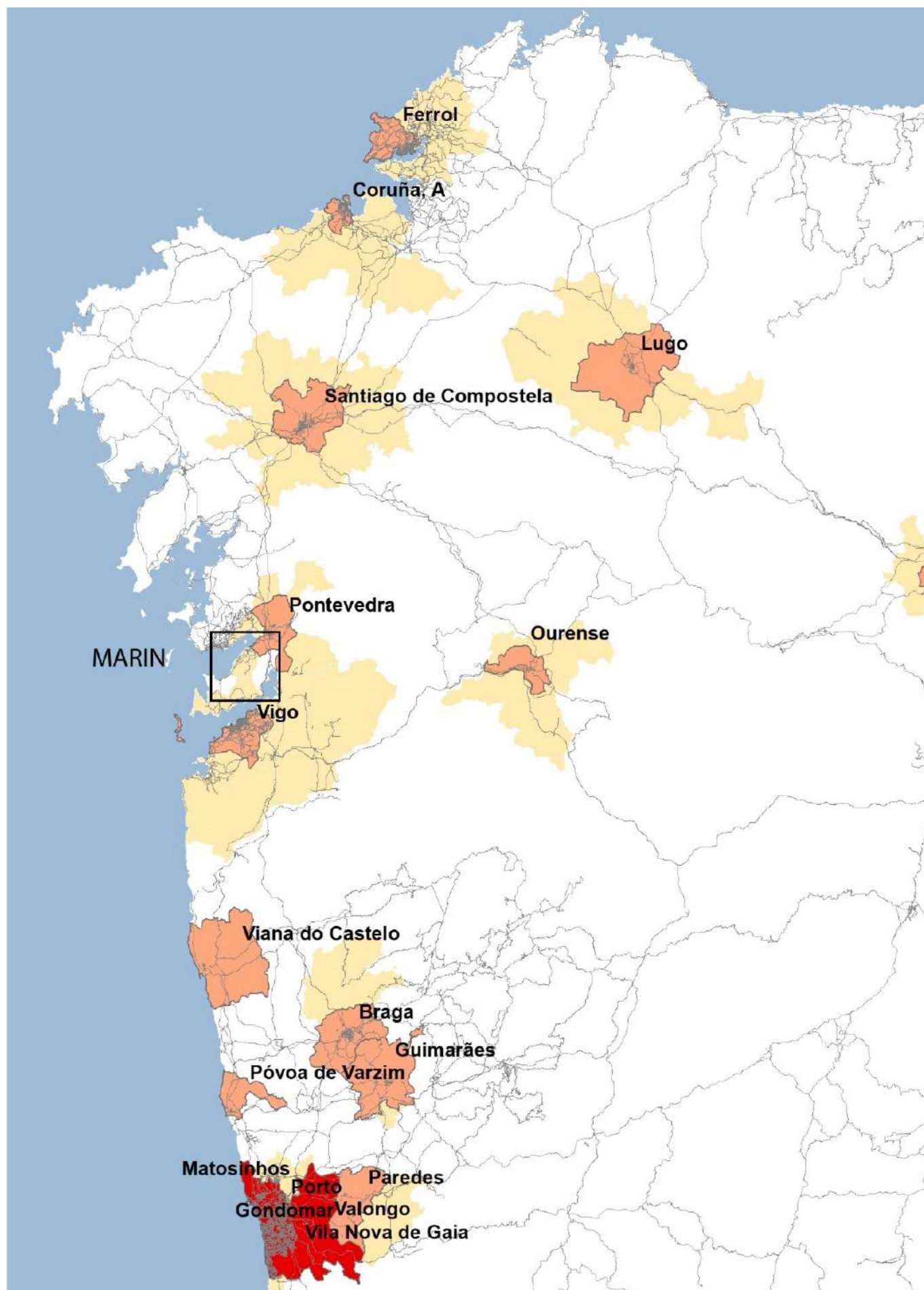
Para la definición del ámbito del área urbana de Pontevedra con base en las DOT, se podrían considerar los municipios costeros que vierten sus aguas a la ría de Pontevedra, es decir: Sanxenxo, Poio, Pontevedra, Marín y Bueu, que enmarcan el espacio físico de la ría de Pontevedra.

El modelo de continuos urbanos muestra cómo desde la ciudad de Pontevedra se extienden unos estrechos filamentos urbanos costeros de media densidad mientras que la ciudad de Pontevedra se desarrolla en mancha de aceite siguiendo las principales vías que se despliegan desde la ciudad central. De igual manera se puede ver como las ciudades de Pontevedra y Marín son los núcleos más densos del ámbito.

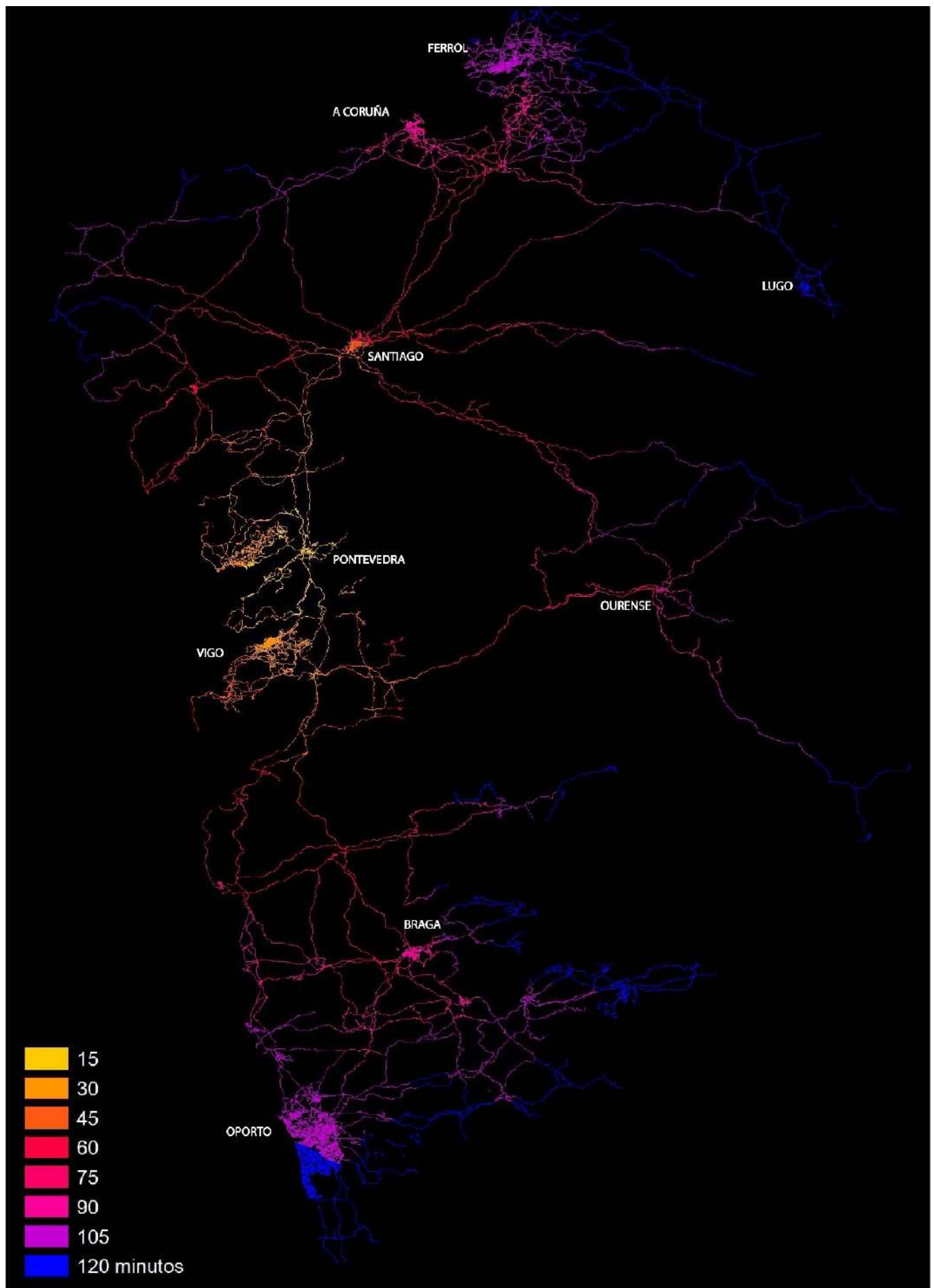


El área Pontevedra-Marín siguiendo las delimitaciones de la EEA, destaca por su posición central respecto al corredor urbano atlántico que se desarrolla entre Ferrol y Aveiro y se articula a través de la Autopista del Atlántico (AP-9) y de la A-3 y A-28 portuguesas. La ciudad de Oporto es, según la mencionada clasificación, la única gran ciudad europea de este espacio. La vertebración de las áreas urbanas de A Coruña, Santiago, Pontevedra y Vigo mediante el tren de alta velocidad sitúa a la ciudad de Pontevedra a 75 minutos de A Coruña y a

15 de Vigo. En relación al vehículo privado, el análisis de las isócronas con origen en Marín incide en esta posición central dentro del Eje Atlántico, ubicación privilegiada al estar perfectamente conectada. De forma que el tiempo de recorrido medio entre Marín y Oporto y Ferrol está en el rango de los 105 a 120 minutos; a Braga y A Coruña en 90 minutos; y a Viana do Castelo o Santiago de Compostela a 60 minutos. En una escala más cercana, Pontevedra, Poio y Marín se encuentran a una distancia de 15 minutos, mientras que Vigo no llega a 30.



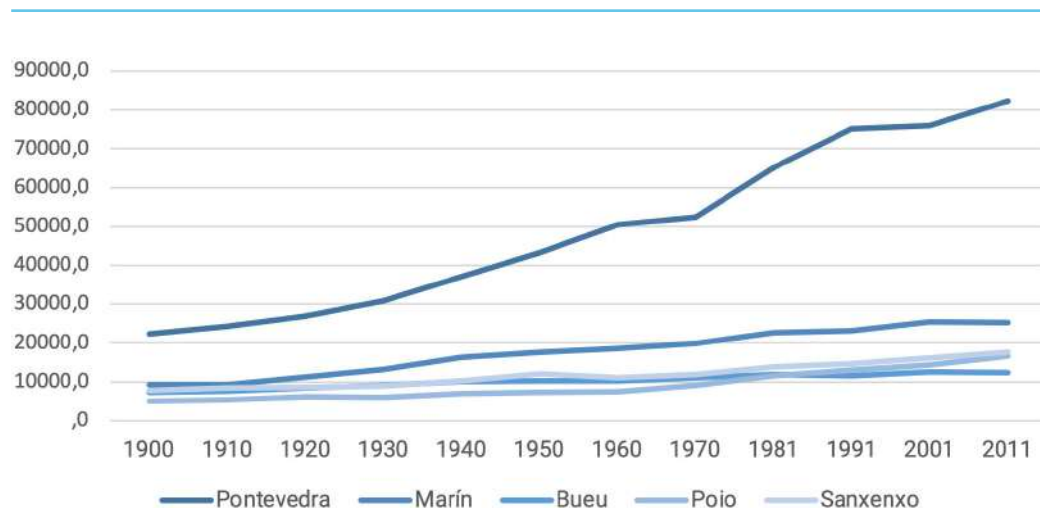
Grandes ciudades, ciudades y áreas urbanas funcionales. Fuente: EEA. Elaboración propia.



Isócronas con origen en Marín y modo coche. Fuente: UbanSyntaxLab. Elaboración propia.

En cuanto a la evolución demográfica en el siglo XX, del análisis comparado de los municipios del área urbana (Pontevedra, Marín, Bueu, Sanxenxo y Poio) entre 1900 y 2011, se puede apreciar el elevado peso que tiene el municipio capital sobre el resto de municipios, un 47,5% para esta primera fecha y un 52,7% en el segundo. Marín ha sido, durante todo este periodo, el segundo municipio del área, pasando de 9.228 a 25.357 habitantes.

EVOLUCIÓN POBLACIÓN MUNICIPAL 1900-2011



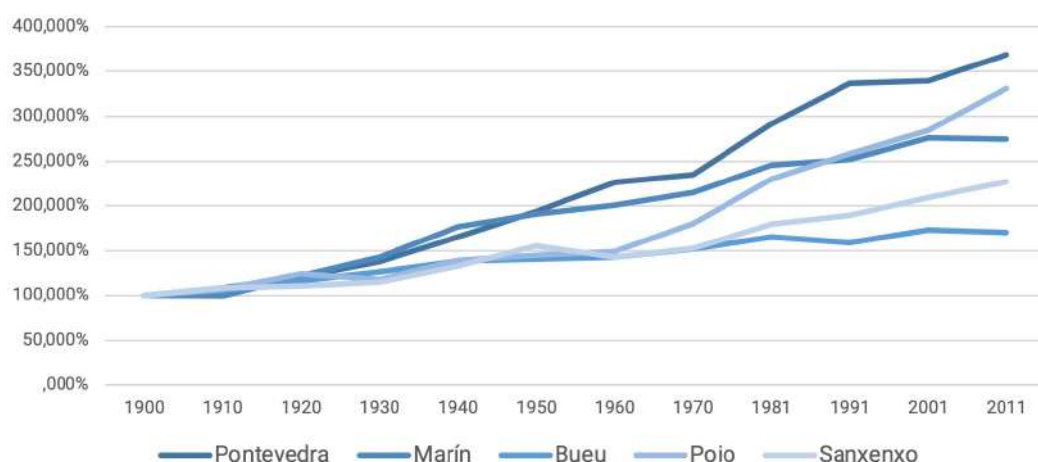
	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Pontevedra	22.330	24.222	26.944	30.821	36.968	43.221	50.483	52.452	65.137	75.148	75.864	82.346
Marín	9.228	9.211	11.296	13.194	16.294	17.592	18.515	19.816	22.647	23.218	25.487	25.357
Bueu	7.233	7.650	8.411	9.150	10.023	10.177	10.317	11.006	11.961	11.506	12.548	12.339
Poio	5.028	5.397	6.231	5.921	6.989	7.277	7.493	9.051	11.573	12.978	14.291	16.642
Sanxenxo	7.732	8.380	8.578	8.869	10.250	12.003	11.027	11.804	13.899	14.659	16.203	17.560

Evolución población municipal 1900-2011 (Censos). Fuente: INE. 2021. Elaboración propia.

El análisis de estos mismos datos, pero representados en base 100, muestra unos resultados similares, pero aporta visión detallada de algunas especificidades de la evolución del área urbana: Marín, segundo municipio en cuanto a población, es el que más va a crecer porcentualmente entre los años 1900 y 1950,

para, a partir de ahí, dar paso a un fortalecimiento del municipio de Pontevedra que se mantiene continuado hasta la actualidad. Sin embargo, desde 1960 el municipio de Poio intensificó su crecimiento, para llegar a superar en ritmo de crecimiento a Marín en 1991.

EVOLUCIÓN POBLACIÓN MUNICIPAL 1900-2011 (BASE 100)



En cuanto a las tendencias recientes, a la espera de los datos del censo de 2021, la diferencia entre los padrones anuales del 2003 a 2020, nos indica cómo Marín y Bueu, los municipios más meridionales de la ría, son los únicos que pierden población, perdiendo en el primer caso 583 habitantes. Igualmente, el peso porcentual de la población de Marín respecto al total de la ría disminuyó del 16,77% al 15,44%, mientras que en este entorno se daba un aumento de población de casi un 6%.

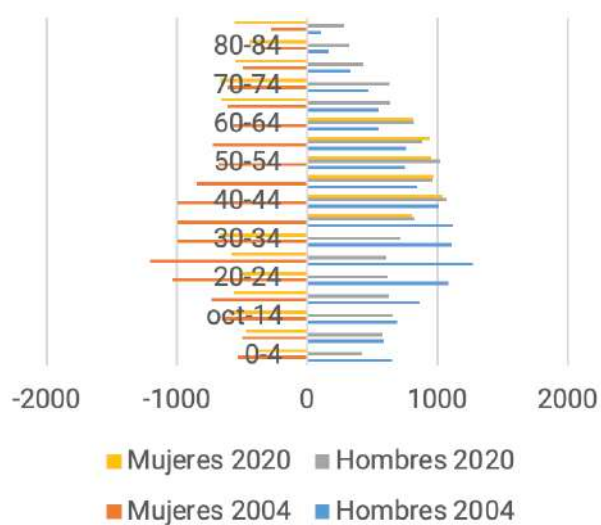
	2003		2010		2020	
Bueu	12.342	8,34%	12.348	7,88%	11.950	7,66%
Marín	24.825	16,77%	25.864	16,50%	24.242	15,54%
Poio	14.588	9,85%	16.501	10,53%	17.073	10,95%
Pontevedra	77.993	52,68%	82.400	52,58%	83.260	53,39%
Sanxenxo	16.312	11,02%	17.586	11,22%	17.414	11,17%
Total	148.063	100,00%	156.709	100,00%	155.959	100,00%

Evolución población municipios área urbana de Pontevedra, 2004-2020 (Padrón). Fuente: INE. Elaboración propia.

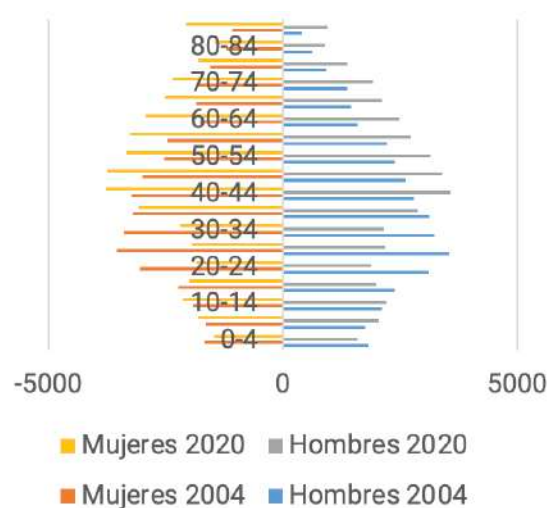
La evolución demográfica de los distintos municipios tiene su reflejo también en la composición por edad de su población: mientras el municipio de Poio tiene claramente más población en las cohortes jóvenes que en las de los mayores, lo que indica que está atrayendo a parejas jóvenes; y el municipio de Pontevedra tiene ligeramente más jóvenes que mayores, lo que indica que está consiguiendo retener a una parte de estas parejas, los municipios de Bueu y Sanxenxo presentan pirámides invertidas, con muchos más mayores que jóvenes, indicativo de que las parejas jóvenes se marchan de estos municipios.

En este sentido, la evolución de Marín es negativa, ya que si bien en 2020 el número de mayores de 65 años (5.188, un 21,4%) y el de menores de 19 años (4.299, un 17,7%) están en cifras parecidas, aunque siendo superior ya la cifra de mayores, en 2004 la cifra de jóvenes (5.209, un 20,3%) era claramente superior a la de mayores (3.968, 15,4%). Actualmente en Marín, la cohorte de edad más numerosa es la comprendida entre los 40-44 años (con 2.097 personas, un 8,7%), suponiendo la población entre 40 a 59 años un 32,2% del total. Por este motivo cabe esperar que, si no hay grandes cambios, el envejecimiento se incremente, lo que podría derivar en una necesidad creciente de políticas públicas asistenciales.

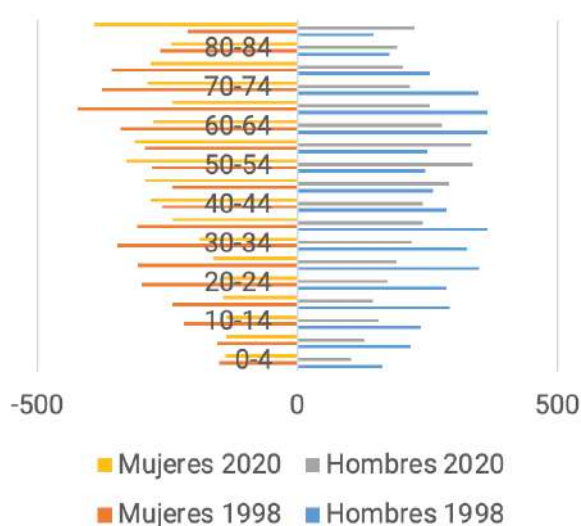
MARÍN



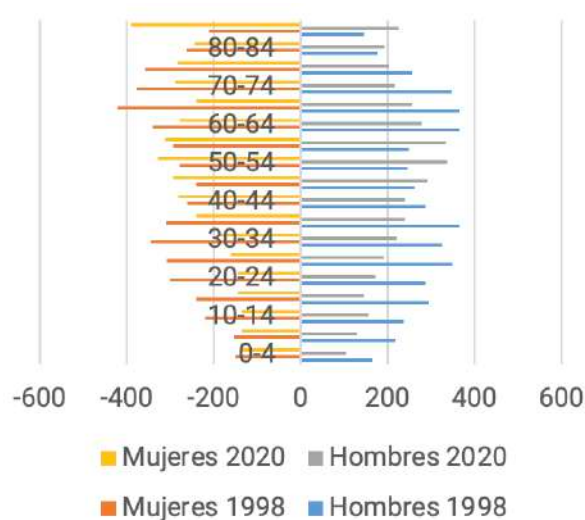
PONTEVEDRA



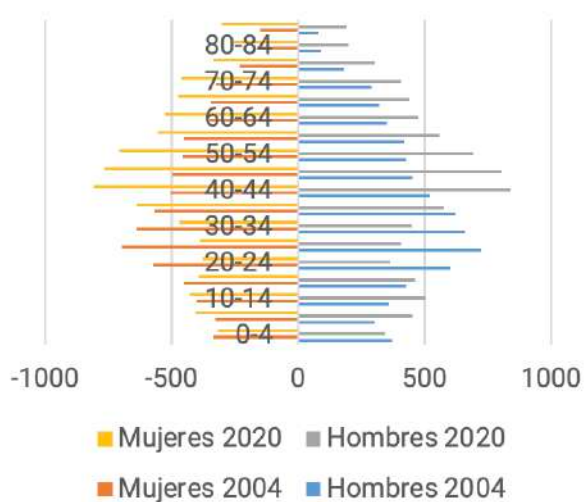
BUEU



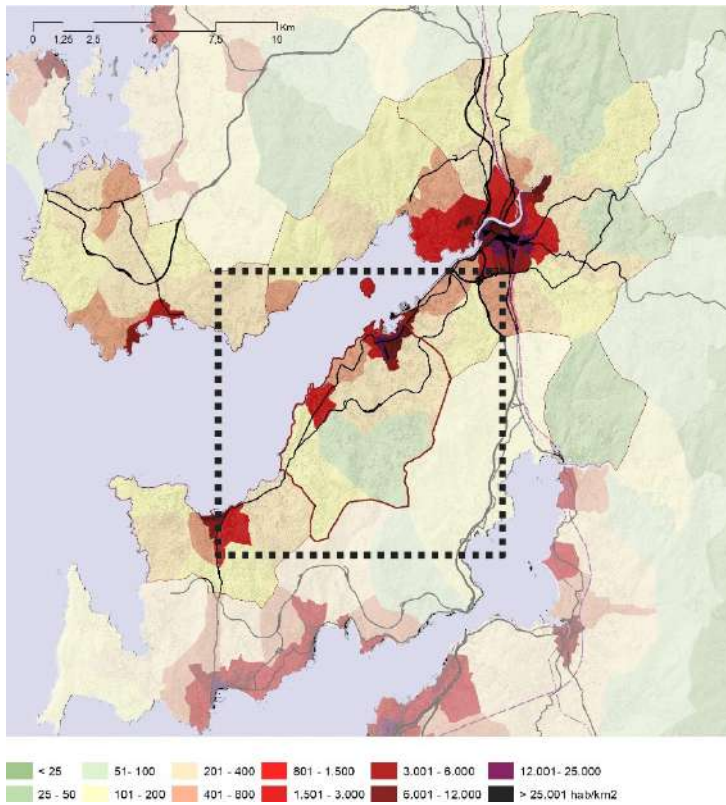
SANXENXO



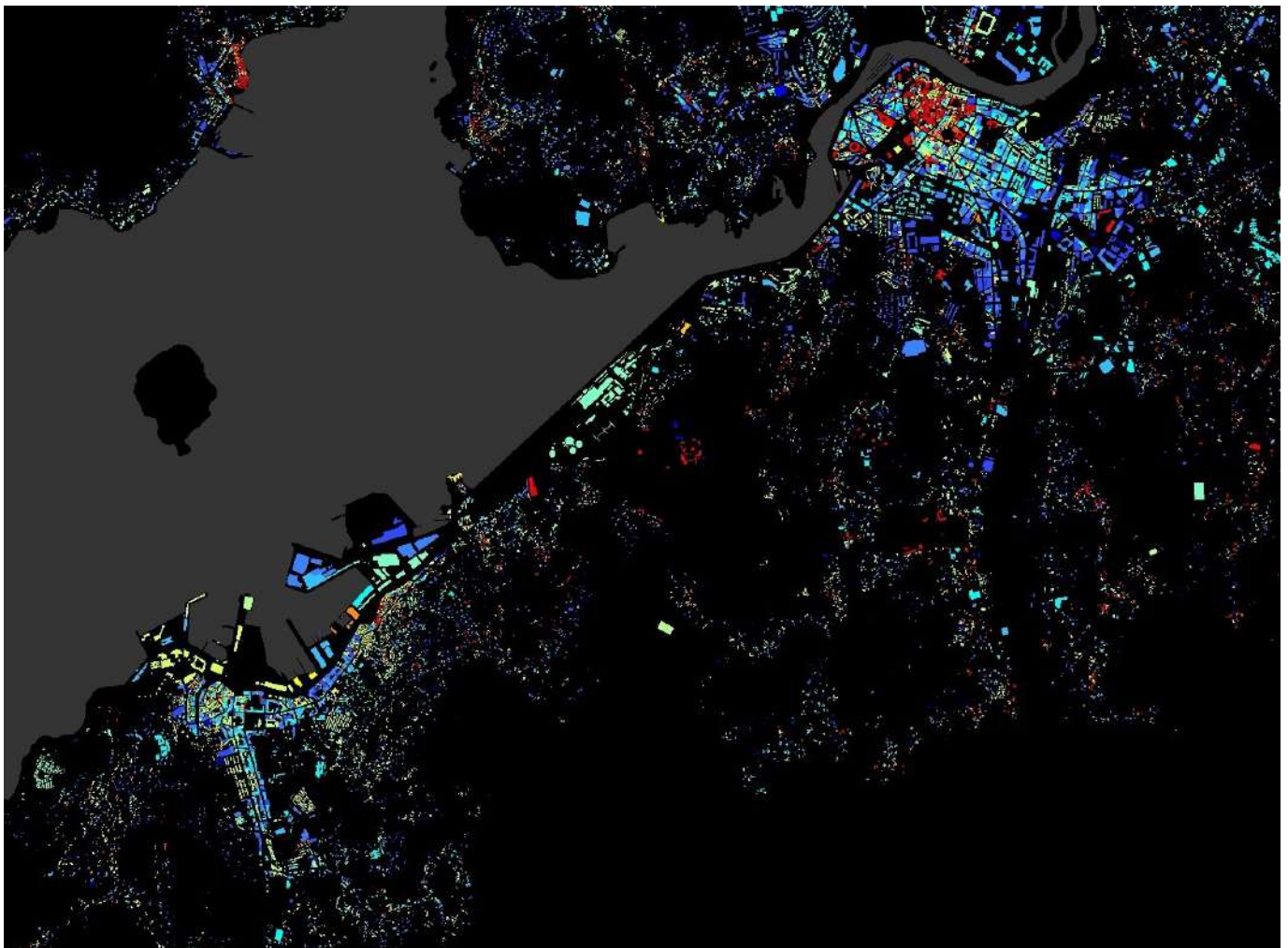
POIO



Pirámides de población 2004-2020 de los municipios del área urbana de Pontevedra.
Fuente: INE 2021. Elaboración propia.



Densidad de población 2017 a nivel de sección censal.
Fuente: INE 2021. Elaboración propia.



Edad de la edificación en el eje Pontevedra-Marín. Fuente: DGC 2021. UrbanSyntaxLab. Elaboración propia.

El mapa de densidad de población a nivel de sección censal del año 2017, muestra el predominio de la ciudad de Pontevedra, con valores que superan 3.000 habitantes por km² en la ciudad central, teniendo esta alta densidad continuidad en la parte oriental del municipio de Poio. La discontinuidad de estas altas densidades en relación al núcleo de Marín esta derivada de la implantación de la empresa ENCE, pero aun así en la zona sur de la ría existe un continuo urbano que supera los 400 hab./km² desde Poio a Ardán (en el municipio de Marín) pasando por la ciudad de Pontevedra. En el extremo occidental de la ría, aparecen, ligeramente descolgados de este sistema urbano principal, los núcleos de Sanxenxo-Portonovo, al norte, y Bueu, al sur.

Municipio	Núcleo	Población 2000	Hombres 2000	Mujeres 2000	Población 2021	Hombres 2021	Mujeres 2021
Pontevedra	PONTEVEDRA	52453	24701	27752	63500	29873	33627
Marín	MARÍN	15999	7902	8097	15790	7942	7848
Bueu	BUEU	3552	1715	1837	3967	1926	2041
Sanxenxo	SANXENXO	1947	939	1008	2459	1192	1267
Sanxenxo	PORTONOVO	2067	1036	1031	2139	1071	1068
Poio	CAMPELO	1330	642	688	1491	734	757
Poio	VALIÑA	-	-	-	1356	670	686
Poio	COMBARRO	1104	559	545	1242	600	642
Poio	RAXÓ	1090	528	562	1166	568	598
Pontevedra	ESTRIBELA	1437	692	745	1125	542	583
Poio	CAEIRA	880	422	458	958	468	490
Marín	SEIXO	780	384	396	811	408	403
Poio	BARCA	-	-	-	733	363	370
Poio	BOA VISTA	-	-	-	731	363	368
Poio	PORTELIÑA	-	-	-	715	363	352
Poio	ANDURIQUE	-	-	-	705	353	352
Poio	CASAL	-	-	-	625	310	315
Poio	LOURIDO	576	279	297	588	297	291
Poio	PORTOSANTO	527	250	277	551	276	275
Sanxenxo	AIOS	-	-	-	519	251	268
Pontevedra	PONTE (A)	596	276	320	-	-	-

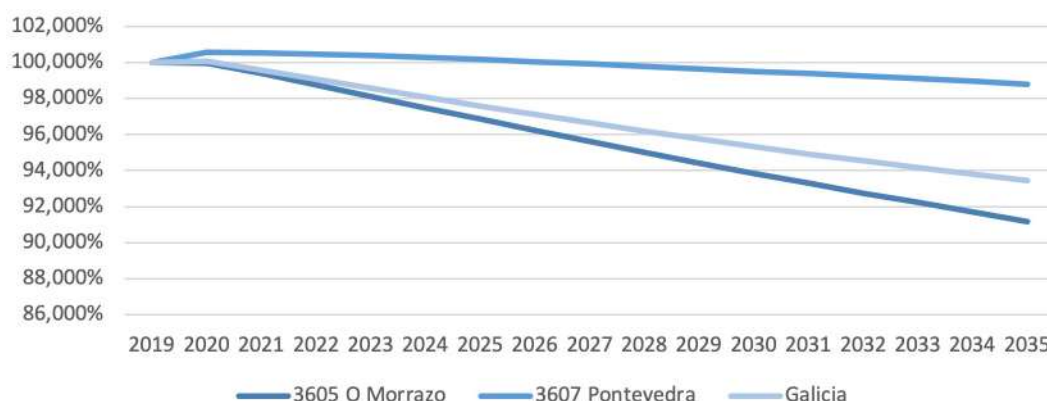
Núcleos de población 2021 con más de 500 habitantes.
Fuente: Nomenclátor, INE 2021. Elaboración propia.

Siguiendo el nomenclátor del año 2021, de los 78 núcleos de población que componen el ayuntamiento de Marín (INE 2021), hay dos núcleos de población que superan los 500 habitantes: el propio núcleo de Marín, que con 15.790 habitantes es, con diferencia, el segundo núcleo del área urbana; y núcleo de Seixo, duodécimo en población del conjunto del área, con 811 habitantes. Frente a esta realidad

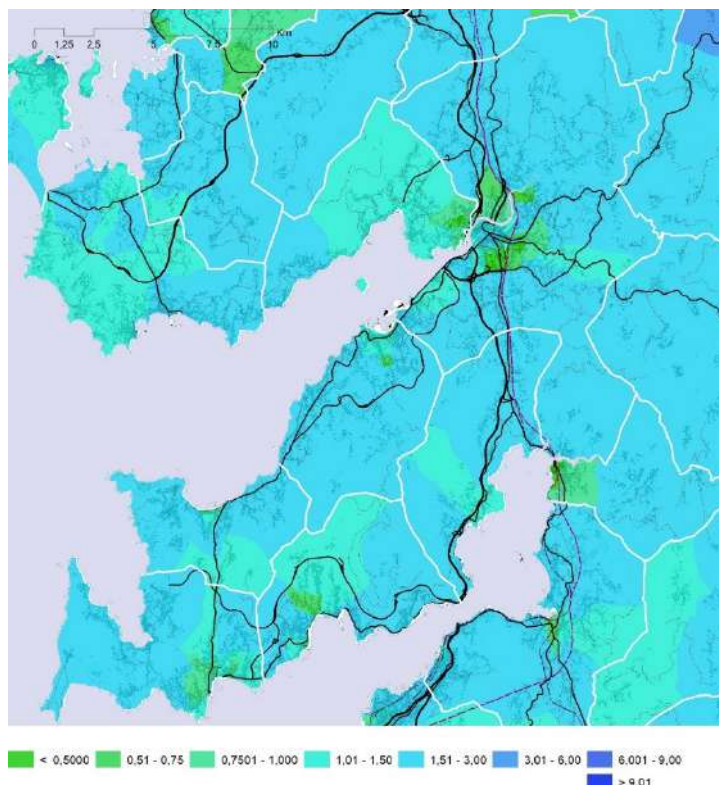
espacial más concentrada, destaca el municipio de Poio con 12 núcleos de población que superan los 500 habitantes sobre un total de 21, lo que indica unos patrones morfológicos del crecimiento urbano en este municipio muy distintos al modelo del sur de la ría. Cabe señalar que mientras el núcleo de Seixo ha ganado 31 habitantes entre los años 2000 y 2021, el de Marín ha perdido 209 en ese mismo período.

Por otra parte, las proyecciones de población del Instituto Galego de Estatística (IGE) prevén, en la comarca de Pontevedra -no contemplada como área urbana por el IGE-, un decrecimiento poblacional cercano al 2% entre 2019 y 2035, mientras que en la comarca de O Morrazo (dónde se sitúa el municipio de Marín) el descenso de población estimado se acerca al 10%.

PROYECCIONES DE POBLACIÓN 2009-2035 (BASE 100)



Esta tendencia demográfica, de suave decrecimiento la comarca de Pontevedra, contrasta con la tendencia general esperada para el conjunto de Galicia: fuerte descenso de la población, perdiendo hasta el 7% de sus habitantes durante el mismo período. Dentro de esta dinámica general, los entornos metropolitanos podrían mantener o incrementar levemente su población frente al despoblamiento generalizado del rural. Por ese mismo motivo, la proyección para la comarca de O Morrazo, peor que la del conjunto de Galicia, resulta muy preocupante.



Índice de envejecimiento 2018 a nivel de sección censal.
Fuente: INE 2021. Elaboración propia.

El mapa de índice de envejecimiento de 2018 a nivel de sección censal, muestra un medio grado de envejecimiento en las secciones menos urbanas, con valores que superan el 1,5 (mayores de 65 / menores de 16) mientras que, en la periferia de la ciudad de Pontevedra, la zona sur del núcleo de Marín y las secciones más orientales de Poio se dan valores que rondan el 0,5.

Las proyecciones del índice de envejecimiento de la población proporcionadas por el IGE para el periodo 2019-2035, indican una fuerte tendencia al envejecimiento de la población, pasando de un índice medio para el ámbito estudiado del 125, a valores cercanos al doble para el ámbito de Pontevedra. Lo que va a suponer que la proyección de edad media, aumente de los 45 años, a los 50.

	Galicia		O Morrazo		Pontevedra	
	2020	2035	2020	2035	2020	2035
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO	160,5	262,6	120,8	254,1	125,3	234
ÍNDICE DE SOBREENVEJECIMIENTO	19,2	20	15	17,4	18,4	20,1
ÍNDICE DE DEPENDENCIA GLOBAL	59,2	71,1	51,6	66	55,4	67,2
EDAD MEDIA	47,5	51,7	45,3	51,1	45,5	50,7

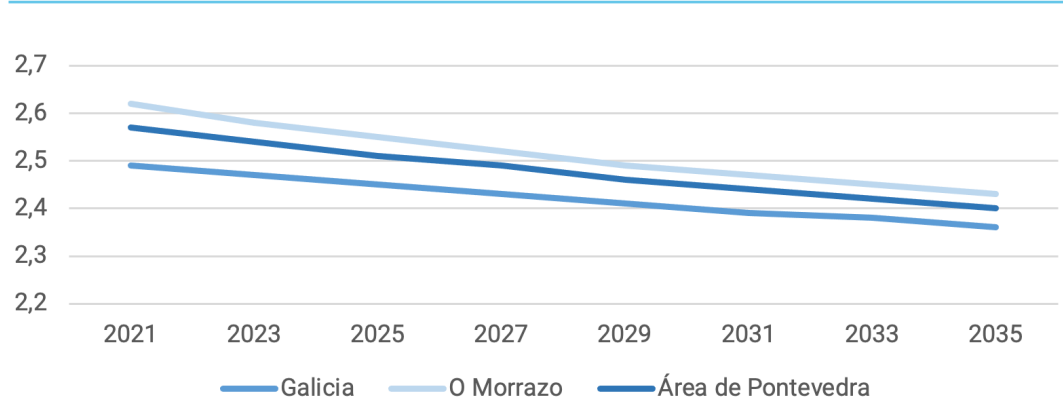
El tamaño medio del hogar, que como tendencia general ha venido decayendo en las últimas décadas, especialmente en ámbitos urbanos, pero más recientemente y de manera brusca debido al envejecimiento de la población, en los entornos rurales. En el caso del área urbana de Pontevedra los valores más bajos se encuentran en las secciones censales periféricas del municipio de Pontevedra, con valores que rondan los 2,25 personas por hogar, mientras que los valores más altos se dan en los municipios periféricos del área urbana. También existen diferencias entre la zona septentrional de la ría y la meridional, siendo el tamaño del hogar mayor en el norte, dónde llega a superar el valor de 3.



Tamaño medio del hogar 2018 a nivel de sección censal. Fuente: INE 2021. Elaboración propia.

La proyección del tamaño medio del hogar para el periodo 2020-2035, realizada por el IGE, prevé un descenso del tamaño medio del hogar para toda Galicia, pasando de valores del 2,5 actual, al 2,35. Para el área de Pontevedra, plantea un escenario similar: el tamaño medio del hogar mostraría una significativa disminución, pasando del 2,57 actual, al 2,46 de 2035, con un fuerte aumento de los hogares unipersonales especialmente de mayores de 65 años. Esta situación evidencia la necesidad de continuar implementado políticas asistenciales, así como fomentando la participación de los sectores más envejecidos en la toma de decisiones relativas a las inversiones a realizar en el municipio.

PROYECCIONES DEL TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR

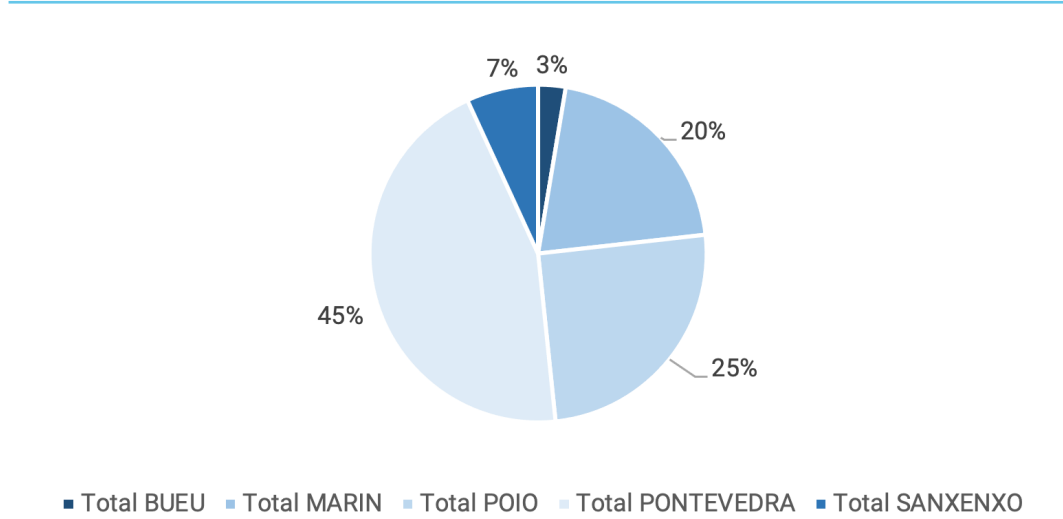


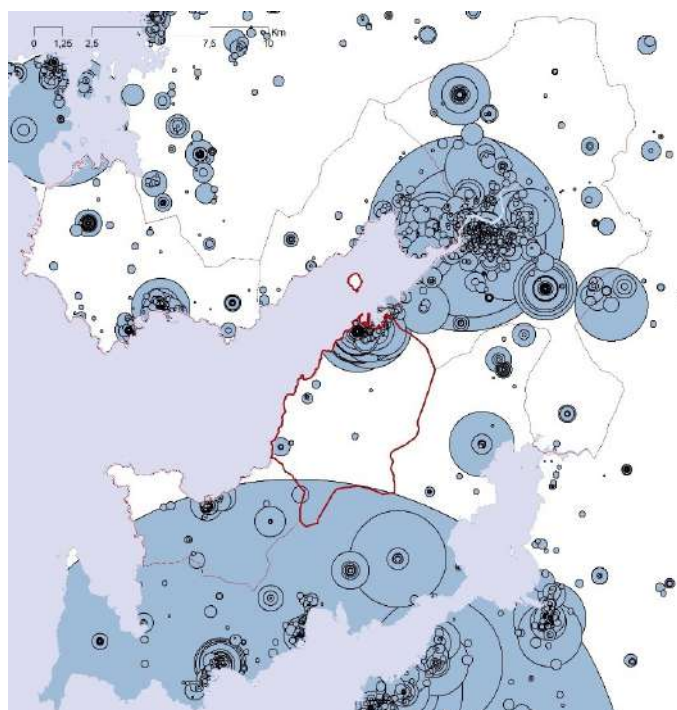
En cuanto a la distribución de la actividad económica, el directorio de empresas Ardán de 2016 indica cómo el municipio de Marín ocupa el tercer lugar del área urbana tanto en facturación como en beneficios, tras Pontevedra y Poio; no obstante, Marín se sitúa como el concello más rentable del área urbana. A nivel de área urbana, cabe destacar que la actividad empresarial en Sanxenxo y Bueu se sitúa claraente alejada de la propia para Marín, Pontevedra y Poio.

Localidad	Facturación	Beneficios	Valor añadido bruto	Rentabilidad
Total Bueu	13.163.774.018	79.115.852	19.667.814	-306
Total Marín	102.563.352.469	616.418.102	107.511.682	124
Total Poio	125.203.275.151	752.486.784	129.838.218	19
Total Pontevedra	223.168.456.126	1.341.269.144	304.320.509	-5.486
Total Sanxenxo	34.299.521.802	206.144.195	34.453.479	-262
Total GENERAL	498.398.379.566	2.995.434.077	595.791.702	-5.910

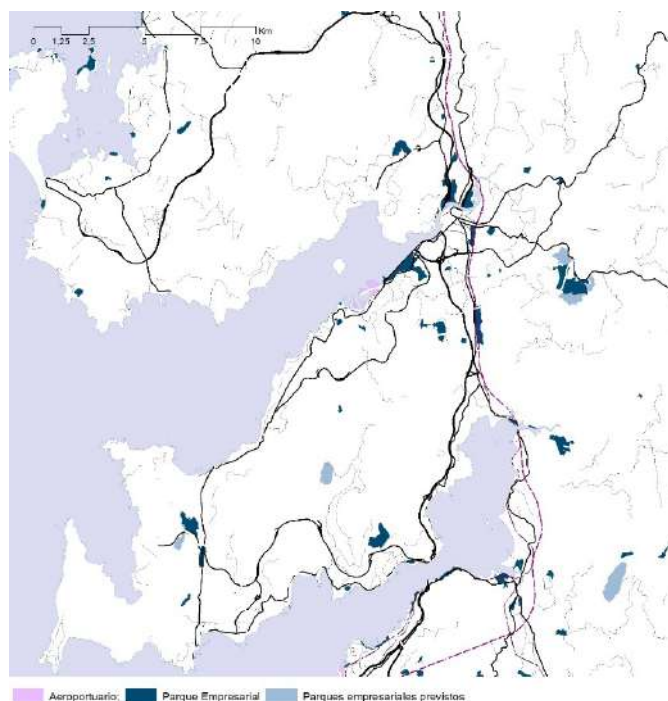
Facturación de las empresas en el área urbana de Pontevedra, 2016. Fuente: Informe Ardán. Elaboración propia.

FACTURACIÓN EMPRESARIAL 2016





Facturación de empresas.
Fuente: ARDAN 2016. Elaboración propia.



Parques empresariales existentes y previstos.
Fuente: IET, Xunta de Galicia. Elaboración propia.

El ámbito de mayor concentración empresarial del área urbana tiene lugar en la ciudad de Pontevedra y su entorno, incluida la parte más oriental del municipio de Poio, con polaridades periféricas hacia el norte y hacia el sudeste del mismo, especialmente en el parque empresarial de A Reigosa. En Marín, carente de parques empresariales, el motor de su actividad económica es el Puerto, donde se sitúan las empresas de mayor facturación y beneficios. En un grado mucho menor, se intuye el eje viario en dirección a Bueu.

1.1.2. Instrumentos de ordenación del territorio

El marco legal de la ordenación del territorio en Galicia lo establece la Ley 1/2021, de 8 de enero, de ordenación del territorio de Galicia. Para ello dispone los siguientes instrumentos de ordenación del territorio: las directrices de ordenación del territorio; los planes territoriales (integrados o especiales); los planes sectoriales y los proyectos de interés autonómico. Los instrumentos de Ordenación del Territorio vigentes con incidencia en el municipio de Marín son:

Tipo de Instrumento	Denominación	Fecha aprobación
Directrices de ordenación del territorio	Directrices de Ordenación do Territorio de Galicia	2011.02.10
Plan territorial integrado	Plan de Ordenación do litoral de Galicia	2011.02.10
Programa coordinado de actuación	1ª Revisión do Plan Forestal de Galicia cara á neutralidade carbónica 2021-2040	2021.09.30
Plan sectorial	Plan sectorial de Ordenación de Áreas empresariais na Comunidade Autónoma de Galicia	2014.04.30
Plan sectorial	Plan sectorial de implantación e desenvolvemento das infraestruturas da Xunta de Galicia xestionadas por RETEGAL	2013.05.02
Proyecto sectorial	L.A.T. 66 kV Sub. Lourizán-Sub. Cangas	2004.07.29

Facturación de las empresas en el área urbana de Pontevedra, 2016. Fuente: Informe Ardán. Elaboración propia.

Las Directrices de Ordenación del Territorio de Galicia (DOT) definen el modelo territorial de Galicia, estableciendo, en relación al sistema urbano los ámbitos supramunicipales de planificación y programación de infraestructuras, equipamientos y servicios. Este instrumento establece además la jerarquía territorial de los asentamientos urbanos, formando los dos primeros niveles jerárquicos: las regiones urbanas (A Coruña-Ferrol y Vigo-Pontevedra) y las áreas urbanas (Vigo, A Coruña, Ourense, Lugo, Santiago de Compostela, Pontevedra y Ferrol). Según las DOT, Marín formaría parte del área urbana de Pontevedra y de la región urbana de Vigo-Pontevedra. Las DOT señalan como necesidades para el área: poner en valor la conexión Pontevedra-Marín; potenciar una mejor integración puerto-ciudad; coordinar las estrategias de los puertos de Vigo y Marín; potenciar el Puerto de

Marín como motor económico de Pontevedra y O Morrazo; y recuperar parte del protagonismo de la actividad pesquera.

La ordenación territorial de las áreas urbanas corresponde a los planes territoriales integrados, si bien, a día de hoy, no existe ningún instrumento de planificación territorial que se ocupe de ordenar el área urbana de Pontevedra en su conjunto.

Sin embargo, el municipio de Marín forma parte del ámbito territorial del Plan de Ordenación del Litoral (POL), que se trata de un PTI que establece los criterios, principios y normas generales para la ordenación urbanística de la zona litoral, en base a criterios de perdurabilidad y sostenibilidad, así como la normativa para garantizar la conservación, protección y puesta en valor de las zonas costeras.

1.2. Patrimonio y paisaje

1.2.1. Patrimonio cultural y natural

El rico patrimonio cultural del área urbana de Pontevedra incluye 35 Bienes de Interés Cultural (BICs) de los cuales 9 se encuentran en el municipio de Marín en que destaca la presencia de grabados rupestres, según el Plan Básico Autonómico. Asimismo, cabría destacar el paso del Camino Portugués a Santiago de Compostela, a través del municipio de Pontevedra.

BIENES DE INTERÉS CULTURAL (BICS) EN EL ÁREA URBANA DE PONTEVEDRA		
Denominación	Tipo	Municipio
Gravado rupestre "La Carrasca"	Monumento histórico – artístico	Marín
Chan de Castiñeiras 2 ou mámoa de Pedralonga	Zona arqueolóxica	Marín
Gravado rupestre "Champas"	Monumento histórico – artístico	Marín
Gravado rupestre Catoarena: "Pornado"	Monumento histórico – artístico	Marín
Gravado rupestre "Laberinto de Mogor"	Monumento histórico – artístico	Marín
Gravado rupestre "Moreira"	Monumento histórico – artístico	Marín
Gravado rupestre "Godalleira"	Monumento histórico – artístico	Marín
Gravado rupestre "A Subida"	Monumento histórico – artístico	Marín
Gravado rupestre As Fontiñas: "Pedra dos Mouros"	Monumento histórico – artístico	Marín
Gravado rupestre Armenteira "Monte Castrove"	Monumento histórico – artístico	Meis
Gravado rupestre Montecelo: "Laxe do xugo. Laxe das picadas"	Monumento histórico – artístico	Poio
Gravado rupestre "Monte do Cruxeiro" ou "Outeiro da burata"	Monumento histórico – artístico	Poio
Mosteiro de Poio	Monumento histórico – artístico	Poio
Pobo de Combarro	Conxunto artístico e pintoresco	Poio
Gravado rupestre Lagoa. Camiño da Bioqueira: "Outeiro dos carballiños"	Monumento histórico – artístico	Poio
Gravado rupestre Montecelo: "Laxe das lebres"	Monumento histórico – artístico	Poio
Gravado rupestre Montecelo: "Pedra grande de Montecelo"	Monumento histórico – artístico	Poio
Gravado rupestre "Louriño"	Monumento histórico – artístico	Poio
Grabado Rupestre "Cova do penedo do mato fondo"	Monumento histórico – artístico	Pontevedra
Grabado Rupestre "Regato dos buracos" ou "Outeiro da mina"	Monumento histórico – artístico	Pontevedra
Museo de Pontevedra	Monumento histórico – artístico	Pontevedra
Grabado Rupestre "Placeres"	Monumento	Pontevedra
Grabado Rupestre "Pedra do casal"	Monumento	Pontevedra
Grabado Rupestre "Rañadoiro. Chan das Cruces"	Monumento histórico – artístico	Pontevedra
Convento – Igrexa de San Francisco	Monumento nacional	Pontevedra
Igrexa de Santa María a Maior	Monumento histórico – artístico	Pontevedra
Grabado Rupestre "Carramal. Pozo de escribana. Penedo de Vilar de Matos"	Monumento histórico – artístico	Pontevedra
Grabado Rupestre "As Eiriñas. Xartán. Gato Morto: "Penedo do Argoenxa"	Monumento histórico – artístico	Pontevedra
Mosteiro de San Salvador de Lérez e os seus arredores	Monumento histórico – artístico e paraxe pintoresca	Pontevedra
Santuario da Nosa Sra. Do Refuxio A Divina Peregrina	Monumento	Pontevedra
Grabado Rupestre "A Esculca. Lastra. Laxe do Outeiro do mato das cruces"	Monumento histórico – artístico	Pontevedra
Grabado Rupestre "Cachada do vello"	Monumento histórico – artístico	Pontevedra
Ruínas do Convento de Santo Domingo	Monumento	Pontevedra
Barrio antigo da cidade. Conxunto Histórico Artístico (Ampliación)	Monumento	Pontevedra
Torre da Lanzada	Monumento	Sanxenxo

Fuente: Plan Básico Autonómico. Xunta de Galicia.



Petroglifos de Mogor, en el municipio de Marín.

1.2.2. Paisaje urbano y rural

El Catálogo de los Paisajes de Galicia enmarca el área urbana de Pontevedra dentro del Gran Área Paisajística de las Rías Baixas, que, a su vez, a efectos de la catalogación, se subdivide en varias comarcas paisajísticas, correspondiendo a este territorio, la comarca paisajística de Pontevedra, que viene a coincidir con las rías de Pontevedra y Aldán, entre el municipio de Sanxenxo (en la vertiente norte de la ría de Pontevedra) y la ría de Aldán, en el municipio de Cangas (correspondiente a la vertiente sur de la ría de Pontevedra). Buena parte de este territorio no tiene definidas unidades de paisaje en el Catálogo, al pertenecer a la zona de ordenación del POL, que define para esta zona un total de 29 unidades de paisaje, fundamentalmente correspondiente a playas, acantilados, núcleos urbanos, zonas de marismas y estuarios, zonas agrarias y la Isla de Tambo.

En cuanto a las unidades de paisaje definidas

para esta comarca paisajística en el Catálogo de los Paisajes de Galicia, se pueden encontrar las siguientes, encuadradas en las tipologías según geomorfología de valles sub-litorales y litoral cántabro-atlántico:

Unidades con tipo de paisaje urbano, la mayor parte de los asentamientos, incluyendo los principales núcleos urbanos de la comarca, se sitúan en la zona del POL. Las unidades paisajísticas de este tipo en el resto del territorio son escasas y dispersas.

Unidades con tipo de paisaje rururbano (diseminado), se trata del tipo de unidad de paisaje más extendida en esta área, por la existencia de un hábitat residencial disperso. Las Directrices buscan los asentamientos y las construcciones se integren en el paisaje, planificados según las necesidades de desarrollo y buscando su compacidad. Con unos asentamientos rurales que conserven sus características tradicionales, manteniendo el

carácter propio del núcleo preexistente y su vinculación al entorno, conservando y valorizando las edificaciones tradicionales.

Unidades con tipo de paisaje de agrosistema intensivo (plantación forestal) ocupan una parte importante de los montes y de sus líneas de cresta apareciendo, en general, entrelazadas con las de matorral y roquedo. Las Directrices promueven armonizar una silvicultura productiva con un paisaje de calidad estética (mezcla de especies y edades, bordes armónicos...), además de unos espacios forestales gestionados mediante una planificación forestal, considerando criterios paisajísticos y buscando diversidad de usos y valores.

Unidades con tipo de paisaje de agrosistema intensivo (mosaico agroforestal), aparecen algunos pequeños ámbitos dispersos, sobre todo en el municipio de Pontevedra y muy poco en Marín. Las Directrices plantean recuperar la variedad estética y textural, y los valores ecológicos asociados, con transiciones armónicas entre usos que respeten la vegetación y los sistemas de cierre existentes en los lindes, y en el que se promueva la consolidación y expansión de especies autóctonas variadas que doten al mosaico de diversidad ecológica y textural.

Unidades con tipo de paisaje de agrosistema extensivo, tiene muy poca presencia en la comarca paisajística, básicamente unas pequeñas superficies dispersas en la parte oriental del municipio de Pontevedra. Las Directrices establecen aquí una armonización con bosquetes de frondosas autóctonas, dentro de un modelo productivo sostenible y nuevas praderas en las que se conserven o creen setos, muretes, alineaciones de árboles y otros sistemas de delimitación tradicionales del paisaje ligados al uso.

Unidades con tipo de paisaje de matorral y roquedo, suponen una parte importante de las superficies de monte, sobre todo en las líneas de cresta, que vienen a coincidir con los límites municipales. Las Directrices promueven la conservación a través de una actividad agropecuaria que mantenga espacios vivos y resilientes ante las dinámicas de abandono y la proliferación de especies invasoras, mediante criterios productivos ecológicamente viables y contribuyendo a un paisaje de calidad natural y variedad textural. Finalmente, las unidades con tipos de paisaje de agrosistema intensivo de superficie de cultivo, de bosque y de lámina de agua, tienen una presencia cuantitativamente residual en el conjunto de la comarca paisajística (y prácticamente restringidas al término municipal de Pontevedra).

1.2.3. Instrumentos de planificación

En relación al patrimonio cultural del municipio de Marín, el Catálogo de bienes protegidos del Plan General de Ordenación Municipal, aprobado en 2012, identifica: 65 cruceiros (dos de ellos en la Escuela Naval); 74 edificios (11 de ellos en la Escuela Naval); 18 elementos singulares (de los cuales dos se encuentran en la Escuela Naval y cinco se corresponden con puentes); 9 escudos; 93 fuentes; 63 lavaderos; 54 molinos; y 63 yacimientos arqueológicos.

La Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado (EDUSI) Marín 2020, contiene una línea estratégica en materia de patrimonio: "LA.6 Plan de valorización del patrimonio histórico, arqueológico y etnográfico de Marín".

El marco regulatorio gallego de las políticas de paisaje se define en la Ley 7/2008, de 7 de julio, de protección del paisaje de Galicia, que establece los instrumentos para la protección, gestión y ordenación del paisaje en Galicia. Su desarrollo se está articulando a través de la Estrategia del Paisaje de Galicia y de otra serie de instrumentos normativos y técnicos: Catálogo de los paisajes de Galicia, Mapa de las Grandes Áreas Paisajísticas de Galicia, Reglamento de la Ley de protección del paisaje de Galicia y Directrices de paisaje de Galicia.

Por el momento, no existe ningún instrumento específico de ordenación del paisaje (catálogos y/o directrices locales, planes de acción del paisaje, pactos por el paisaje, etc.) del área urbana de Pontevedra, ni de su comarca paisajística. Tampoco del municipio de Marín.

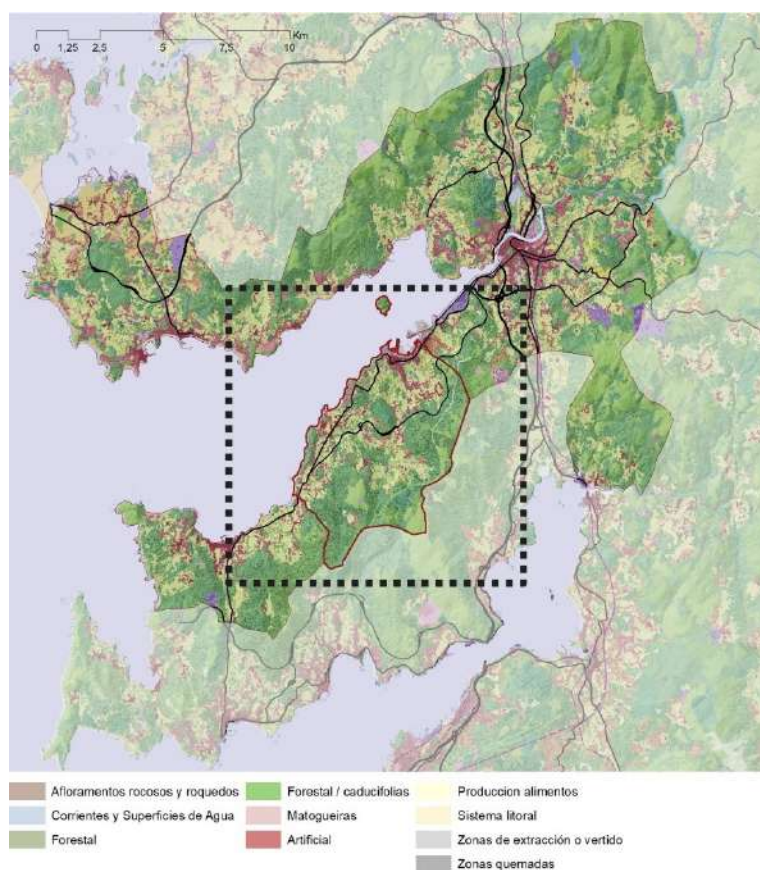
1.3. Infraestructuras verdes y azules

1.3.1. Elementos existentes

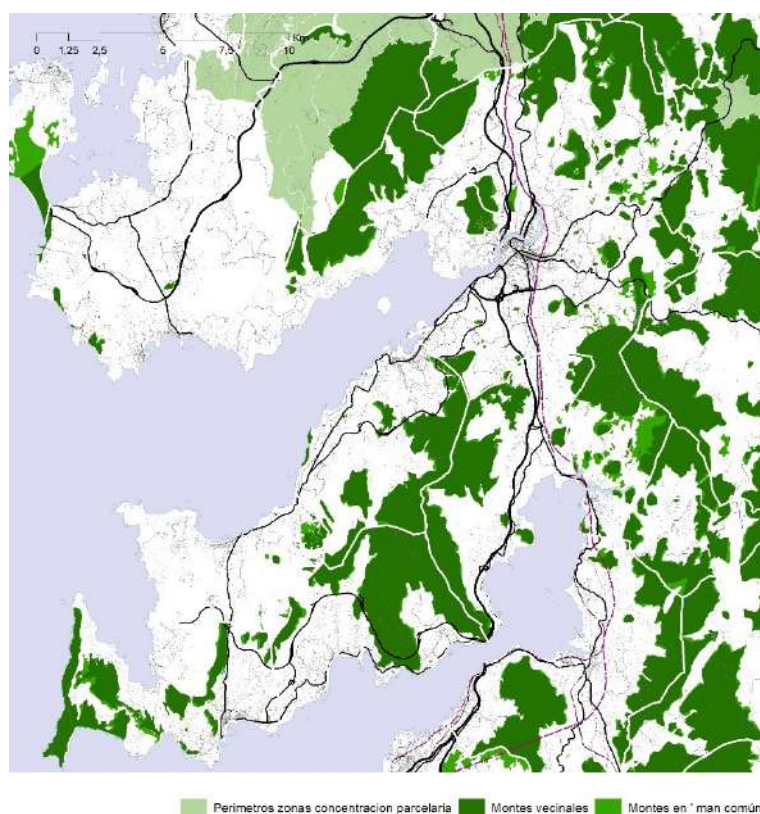
Según lo indicado en el SIOSE, en el área urbana de Pontevedra coexisten 24 tipos de suelos diferentes (18 en el término municipal de Marín), para una superficie total de 26.214 hectáreas, de las que 3.621 corresponden a Marín. El uso del suelo cuantitativamente más relevante, según los datos de SIOSE, es el de los distintos tipos de monte, que suponen un 54,91% de la superficie total de los cinco municipios del área urbana de Pontevedra (38,04% monte alto y 16,87% monte bajo) y un 62,03% del término municipal de Marín (48,19% monte alto y 13,84% monte bajo). Cabe señalar que, dentro de las coberturas de suelo forestales, la principal es la del eucalipto, con un 15,97% en el área urbana y un elevado 28,04% en Marín. En segundo lugar, aparecen el conjunto de usos agrarios, que aparecen muy mezclados con otros y suponen un 30,75% del área urbana y un 25,48% del ayuntamiento de Marín. Por último, el conjunto de los usos urbanos (incluyendo infraestructuras y suelos artificializados) representan en torno al 12% tanto en el conjunto del área urbana (12,28%) como del municipio de Marín (11,71%).

USOS DEL SUELO (SIOSE 2014)				
CLASE/LENDIA	AUP		Marín	
	Sup. (ha)	%	Sup. (ha)	%
Afloramientos rocosos y roquedos	9,80	0,04%	-	-
Aguas continentales	85,16	0,32%	0,28	0,01%
Aguas marinas	61,86	0,24%	-	-
Coberturas artificiales	582,57	2,22%	42,64	1,18%
Coníferas	761,44	2,90%	97,69	2,70%
Cultivos y prados	4.731,84	18,05%	585,23	16,16%
Especies caducifolias	824,50	3,15%	231,64	6,40%
Eucaliptos	4.185,09	15,97%	1.015,60	28,04%
Eucaliptos y coníferas	1.436,03	5,48%	99,41	2,74%
Humedales	38,33	0,15%	-	-
Instalaciones deportivas	92,85	0,35%	5,82	0,16%
Matorral	2.950,52	11,26%	362,34	10,01%
Matorral y especies arbóreas	1.289,72	4,92%	122,99	3,40%
Matorral y roquedo	179,88	0,69%	15,54	0,43%
Mezcla de especies arbóreas	2.285,67	8,72%	289,17	7,99%
Mosaico agrícola y matorral	531,16	2,03%	40,03	1,11%
Mosaico agrícola y urbano	2.563,52	9,78%	297,29	8,21%
Mosaico de cultivos y especies arbóreas	118,10	0,45%	-	-
Playas y acantilados	252,57	0,96%	28,55	0,79%
Repoblaciones forestales	478,35	1,82%	11,60	0,32%
Sistemas generales de transporte	405,51	1,55%	44,96	1,24%
Viñedo y cultivos leñosos	116,20	0,44%	-	-
Zonas de extracción o vertido	94,01	0,36%	-	-
Zonas urbanas	2.138,88	8,16%	330,63	9,13%
TOTAL	26.213,53	100,00%	3.621,39	100,00%

Fuente: SIOSE 2014. IGN.

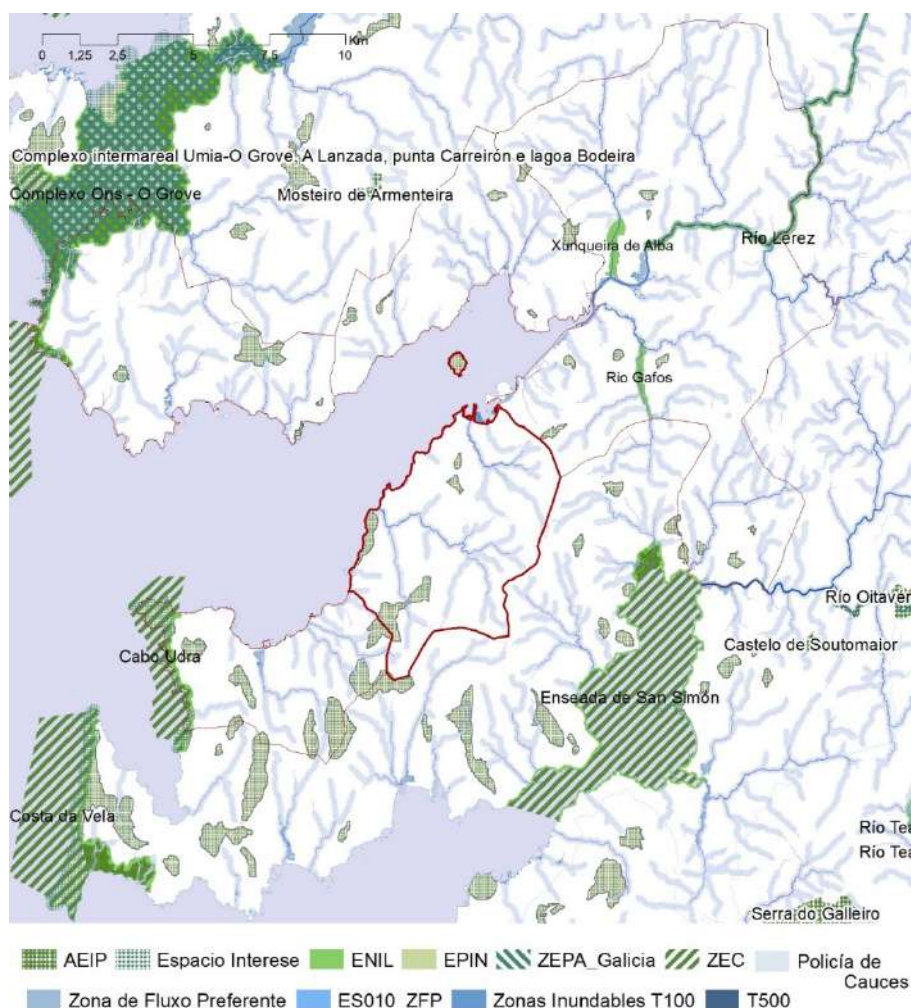


Usos del suelo SIOSE 2014.
Fuente: IGN 2020. Elaboración propia.



Concentraciones parcelarias y montes comunales.
Fuente: IET Galicia. 2016. Elaboración propia.

En este ámbito territorial no se han llevado a cabo procesos de concentración parcelaria, de tal forma que el suelo agrario mantiene la fisonomía tradicional de agras organizadas mediante bancales y socalcos. También tienen una fuerte presencia las estructuras tradicionales de montes vecinales y, en menor medida, de montes en mano común.

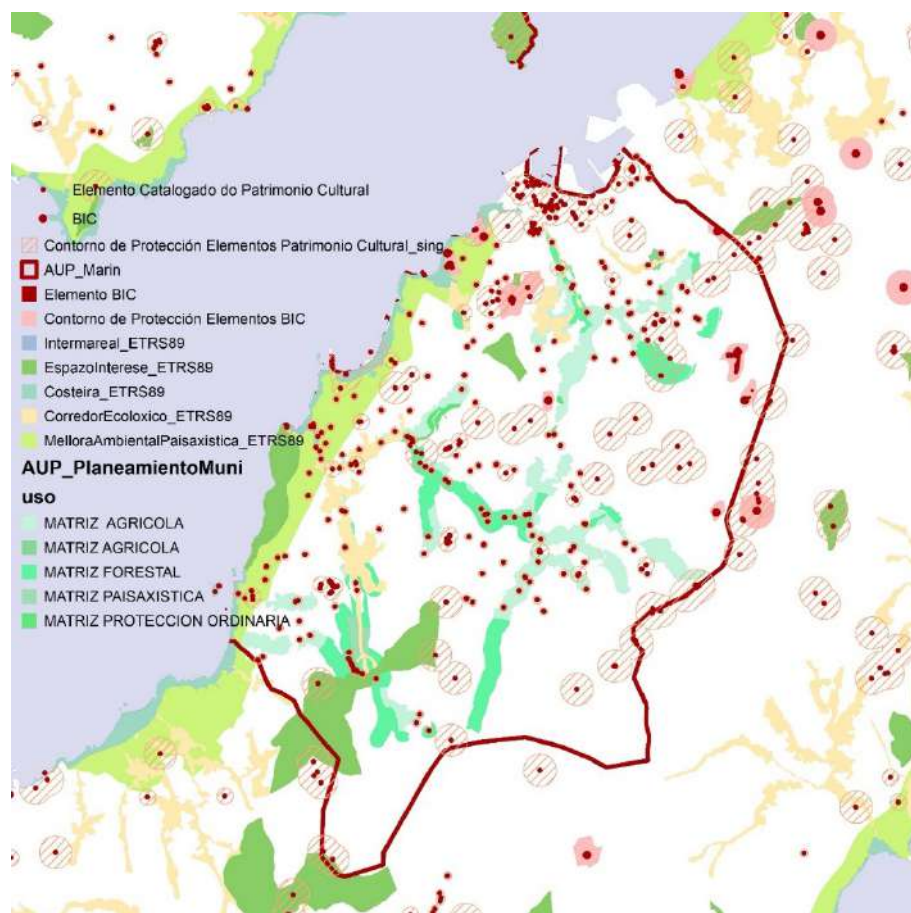


Elementos existentes para la definición de una infraestructura verde del área urbana de Pontevedra.

Fuente: varias. Elaboración propia.

En cuanto a la red viaria de alta capacidad, ésta supone, en Marín, una fragmentación del espacio al establecer dos grandes barreras ambientales, en paralelo a la ría: una respecto al propio mar, hacia el noroeste, y otra respecto a los espacios de monte, hacia el sureste.

Por otra parte, cabe señalarla escasez de espacios protegidos en el ámbito territorial del área urbana, siendo los más destacados los de la ribera del Lerez y los ENIL de Xunqueira de Alba, Río Gafos -en el fondo de la ría de Pontevedra-, y Lago de Castiñeiras, así como Cabo Udra, en la boca de la ría. En el municipio de Marín aparecen algunas pequeñas AEIP (Áreas de Especial Interés Paisajístico) de la Estrategia Gallega del Paisaje, que también, así como las propias estructuras fluviales de los ríos Loira y Lameira, que deben ser considerados de cara al establecimiento de una infraestructura verde a nivel comarcal y/o municipal. Por su parte, el POL define cuatro ámbitos espacios de interés dentro de Marín, tres de ellos hacia el interior, de protección de ladera, y el cuarto en el propio litoral, el AEIP de los Cantís da Cova. También señala como corredores ecológicos los vinculados a las cuencas de los ríos Loira, que desemboca en la playa del mismo nombre, y Lameira, que desemboca en el puerto de Marín, estando canalizado en su tramo final.



Elementos existentes para la definición de una infraestructura verde del municipio de Marín.
Fuente: varias. Elaboración propia.

Las principales necesidades de conectividad ambiental son: el establecimiento de corredores litorales, que favorezcan la continuidad del sistema ambiental costero; y la potenciación de la red de ríos y arroyos como conectores entre las zonas de monte y el mar, incrementando la diversidad y complejidad de los diferentes ecosistemas que albergan. Estos patrones ambientales son válidos tanto a nivel de área urbana, como para el municipio de Marín.

1.3.2. Instrumentos de planificación

No se dispone de ninguna Estrategia o Plan de Infraestructura Verde adaptado a los requerimientos del marco normativo anteriormente citado ni a nivel de área urbana ni a nivel municipal. En este sentido, por el momento y a nivel municipal, sólo cabe remitirse a los sistemas generales y locales de zonas verdes y a los suelo protegidos contenidos en el Plan General de Ordenación Municipal.

Por otra parte, la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado (EDUSI) Marín 2020, sí contempla una acción en materia de infraestructura verde, concretamente la “LA.7. Rehabilitación de espacios degradados e infrautilizados en torno a los ríos Lameira y Loira”.

A2. MARCO DE GOBERNANZA

Las políticas territoriales suponen desde el punto de vista de la gobernanza un doble reto: por una parte, la coordinación vertical entre administraciones con diferentes competencias sobre el territorio y la coordinación horizontal entre municipios de una misma comarca, donde las dinámicas sociales, económicas y territoriales superan los ámbitos administrativos estrictamente municipales. Existe, además, un tercer reto: la necesidad de canalizar la participación de la sociedad civil en la toma de decisiones sobre el territorio.

Desde el punto de vista de la administración, cabe señalar estos tres niveles:

Administración General del Estado: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; y Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

Xunta de Galicia: Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda; Consellería de Cultura, Educación e Universidade; Consellería do Medio Rural; y Consellería de Infraestruturas e Mobilidade.

Administración local: Concello de Marín y Deputación Provincial de Pontevedra. De cara al establecimiento de políticas y procesos de planificación de alcance territorial, es fundamental la coordinación con el Concello de Pontevedra así como con otros del área urbana pontevedresa y de la comarca de O Morrazo.

Las competencias de la administración municipal se ejercen a través de las siguientes áreas y organismos:

Áreas: Área de Urbanismo, Hacienda, Personal, Vivienda, Empleo, Empresa, Tecnologías de la Información y Comunicación y Coordinación de las áreas de gobierno; Área de Medio ambiente, Bienestar Social, Igualdad, Educación y Fiestas; Área de Desarrollo rural, Servicios, Ejecución de obras en las parroquias, Coordinación con los colectivos vecinales y Participación ciudadana.

Comisiones informativas: Comisión de Urbanismo, Hacienda, Personal, Vivienda, Empleo, Empresa, Tecnologías de la Información y Comunicación y Coordinación de las áreas de gobierno; Comisión de Medio ambiente, Bienestar Social, Igualdad, Educación y Fiestas; Comisión de Desarrollo rural, Servicios, Ejecución de obras en las parroquias, Coordinación con los colectivos vecinales y Participación ciudadana.

Por otra parte, en cuanto a organismos de cooperación comarcal:

Mancomunidad de ayuntamientos del Morrazo -entidad de la cual Marín no forma parte, aunque sí se destaca como potencial organismo con el que fomentar la gobernanza-; Mancomunidad de Tierras de Pontevedra; GDR Pontevedra- O Morrazo.

Finalmente, hay que destacar una serie de organizaciones y asociaciones implicadas en materia de territorio, medio ambiente, paisaje y patrimonio:

Asociaciones y ONGs: Asociación para a defensa ecolóxica de Galicia (ADEGA), Asociación de defensa contra incendios forestales, Asociación galega de apicultura, Coordinadora Galega pola Defensa dos Ríos (COGADER), Iniciativas de desenvolvemento enerxético e ambiental.

Asociaciones vecinales.

B. Datos descriptivos AUE

TERRITORIO, PAISAJE Y BIODIVERSIDAD · DATOS DESCRIPTIVOS RELACIONADOS

		RANGOS MUNICIPIOS ENTRE 20.000 Y 50.000 HABITANTES		
	VALOR	VALOR 1ER CUARTIL	VALOR MEDIO	VALOR 3ER CUANTIL
D.01 Variación de la población 2010-2020 %	-6.75	-1.8	2.7	8.0
D.02 Territorio y diversidad de habitats				
D.02.a Superficie de cobertura artificial (%)	10.87	5.0	13.0	29.0
D.02.b Superficie de cultivos (%)	21.37	9.2	23.7	42.7
D.02.c Superficie de zona forestal y dehesas (%)	62.18	13.7	30.4	50.9
D.03 Superficie de explotaciones agrarias y forestales				
D.03.a Superficie municipal destinada a explotaciones agrarias y forestales (%)	0.03	0.02	0.11	0.29
D.03.b Superficie municipal destinada a explotaciones agrarias y forestales respecto al suelo urbano y urbanizable delimitado de la ciudad (%)	0,33	0.11	0.9	3.65
D.04 Superficie de suelo no urbanizable %	85	68.0	85.5	93.6
D.05 Superficie verde (ha por cada 1.000 hab)	0.82	1.6	2.8	5.1
D.06 Densidad de población en suelo urbano (hab/ha)	86.93	40.5	57.0	81.6
D.07 Suelo urbano discontinuo (%)	53.36	9.5	28.2	55.9
D.08 Densidad de vivienda (viv/ha)	43.48	21.0	29.5	41.6
D.ST.02 Porcentaje de áreas de suelo en desarrollo %	38.08	18.3	36.3	67.3
D.ST.03 Porcentaje de suelo urbanizable delimitado %	24.3	14.2	29.9	59.5
D.ST.04 Superficie de suelo previsto para uso residencial (%)	26.01	8.0	19.4	37.5
D.ST.05 Superficie de suelo previsto para actividades económicas (%)	12.88	4.1	13.2	31.1
D.17 Superficie de infraestructuras de transporte				
D.17.a. Superficie infraestructuras de transporte (ha)	60.05	53.8	99.7	199.9
D.17.b. Superficie infraestructuras de transporte (%)	1.64	0.9	1.6	3.1
D.32 Variación del número de hogares 2001-2011 (%)	16.21	24.1	35.6	51.6
D.33 Crecimiento del parque de vivienda 2001-2011 (%)	18.93	14.5	23.1	35.0
D.ST.06 Viviendas previstas en áreas de desarrollo respecto al parque de vivienda (%)	28.62	9.6	21.4	46.2
D.ST.07 Número de viviendas previstas en áreas de desarrollo (viv/1000 hab)	143.14	49.1	110.5	238.1
D.37 Figura del planeamiento urbanístico vigente en el municipio	PGOM	-	-	-
D.38 Fecha de la figura de planeamiento urbanístico vigente	2012	1994	2001	2007
D.39 Agenda urbana, planeamiento estratégico y Smart cities	-	-	-	-

De la lectura de los datos descriptivos de la Agenda Urbana Española (AUE), para municipios del rango poblacional de Marín (entre 20-50.000 habitantes), destaca la elevada superficie de áreas forestales, frente a un bajo ratio de zonas verdes. Por otra parte, destaca la elevada densidad de población en suelo urbano y de viviendas y la evolución demográfica negativa, con descenso tanto de las cifras totales de población como del número de hogares. Además cabe señalar que el Ayuntamiento dispone de un Plan General de elaboración más reciente que la media de ciudades de su rango.

De estos datos se deriva la necesidad de generar nuevas zonas verdes que den servicio, en especial, a la población concentrada en las zonas urbanas del municipio. También la pertinencia de conectar estas zonas verdes urbanas con los suelos de uso forestal para mejorar su rendimiento en términos de conectividad y salvaguarda de la biodiversidad.

C. Análisis DAFO

C1. ANÁLISIS INTERNO

DEBILIDADES

D.1. Marín es un municipio el cual, en línea con las dinámicas generales del contexto gallego, experimenta cierto decrecimiento poblacional (junto a su colindante Bueu), mientras el conjunto del área urbana aumenta población. Aunque se mantiene un cierto equilibrio entre población mayor y joven, la tendencia es a un incremento de la proporción de población mayor. Las proyecciones de población para la comarca de O Morrazo (-10% de la población entre 2019 y 2035) inciden en señalar esta dinámica.

D.2. La disminución del tamaño medio del hogar junto al incremento de hogares unipersonales formados por población mayor avanza de cara al futuro unas necesidades asistenciales cada vez mayores.

D.3. Modelo de asentamiento disperso en las zonas rurales y periurbanas, que configura unos territorios de vivienda unifamiliar aislada donde resulta complicado extender las dotaciones y servicios urbanos en condiciones equiparables a las de los núcleos más densos y donde resulta prácticamente imposible dotarlos de transporte público, de manera que son completamente dependientes del automóvil privado. Al mismo tiempo que el núcleo urbano de Marín, en el cual la dotación de servicios es mucho mayor y más fácil de incrementar, está perdiendo población.

D.4. Las antiguas zonas agrarias adyacentes a los asentamientos tradicionales de población están perdiendo su uso agrícola en favor de la proliferación de viviendas unifamiliares de carácter suburbano y no vinculadas a la explotación de los recursos de esos territorios.

D.5. Carencia de instrumentos de ordenación territorial que coordinen la planificación del conjunto de municipios que conforman el área urbana de Pontevedra, más allá de los de tipo sectorial. Esto dificulta en gran medida la toma de decisiones de planificación que aborden problemáticas comunes a varios municipios, en un ámbito con intensas interrelaciones.

FORTALEZAS

F.1. El municipio de Marín tiene una relación muy intensa con Pontevedra, tiene un peso poblacional muy relevante en el conjunto del área urbana y una buena posición geográfica en relación al sistema urbano gallego y al conjunto del Eje Atlántico.

F.2. El área urbana de Pontevedra contiene una serie de núcleos urbanos densos y poblados, bien conectados con ésta, y que podrían complejizarse a nivel de usos e integrarse mediante movilidad en transporte público, favoreciendo el policentrismo del área, que facilita el mantenimiento de un territorio vivo y la integración ambiental y paisajística de las actividades humanas.

F.3. El municipio tiene un patrimonio cultural rico, especialmente en cuanto al patrimonio arqueológico. Además, cuenta con una serie de espacios litorales de gran valor ambiental y paisajístico.

C2. ANÁLISIS EXTERNO

AMENAZAS

- A.1. Tendencia a demandar vivienda unifamiliar aislada por parte de algunos perfiles poblacionales del área urbana, que se ha podido ver incrementada y extendida a otros perfiles debido a la pandemia de la Covid-19, y que podría derivar en un incremento de la dispersión de la población.
- A.2. Riesgo de insostenibilidad económica del modelo de asentamiento debido al aumento del coste de los combustibles fósiles, imprescindibles para garantizar la movilidad en las áreas dispersas del municipio, lo que se une a la insostenibilidad ambiental.
- A.3. Tendencia al abandono del rural que dificulta la puesta en valor de las actividades agrícolas y ganaderas y favorece la substitución de superficies agrarias fértiles por explotaciones forestales de bajo valor añadido debido a los bajos costes de mantenimiento. De hecho, el eucalipto y las coníferas ya suponen un 33,48% de la superficie del municipio y un 24,35% en el conjunto del área urbana.
- A.4. Carencias en la correlación entre el fuerte dinamismo económico del puerto y las dinámicas sociales y demográficas en el municipio.

OPORTUNIDADES

- O.1. Existencia de un marco normativo autonómico, estatal y europeo sensible a la preservación del paisaje y más limitativo de prácticas lesivas como la generalización del monocultivo forestal u otras.
- O.2. La valoración social cada vez mayor de la importancia de la conservación del patrimonio cultural y natural, que facilita emprender acciones en este campo y fomenta la implicación de los diferentes niveles de la administración pública en este tipo de acciones.
- O.3. El dinamismo económico del puerto de Marín puede ser una palanca que favorezca la transformación del territorio y la introducción de nuevas actividades económicas.
- O.4. La recuperación ambiental de los ríos Loira y Lameira constituye una oportunidad para superar las barreras a la conectividad ambiental en el municipio.

D. Diagnóstico:

Retos principales en materia de territorio, paisaje y biodiversidad

El diagnóstico en materia de territorio, paisaje y biodiversidad se podría resumir en:

RETO 1. CREAR ACTUACIONES DE DESARROLLO EN CONJUNTO CON LOS MUNICIPIOS DE MARÍN, PONTEVEDRA, POIO, SANXENXO Y BUEU.

La carencia de un modelo territorial establecido y consensado entre los distintos municipios del área urbana, junto con determinadas preferencias sociales podrían favorecer la tendencia a una mayor dispersión de la población, a la insostenibilidad ambiental y hacia una mayor ineficiencia energética y económica. Por otra parte, la localización de los principales núcleos de población del área urbana es, en principio, favorecedora de su articulación y de su relación funcional

Necesidad de establecer un modelo territorial asumido por el conjunto de administraciones que intervienen en el área urbana y que, mediante la consolidación y articulación del modelo policéntrico de asentamientos, favorezca la sostenibilidad ambiental, el incremento del uso del transporte público y la activación económica y social del territorio.

RETO 2. FOMENTAR LA RELACIÓN ENTRE LA CIUDAD Y EL PUERTO, MEJORANDO LA CALIDAD URBANA DE MARÍN.

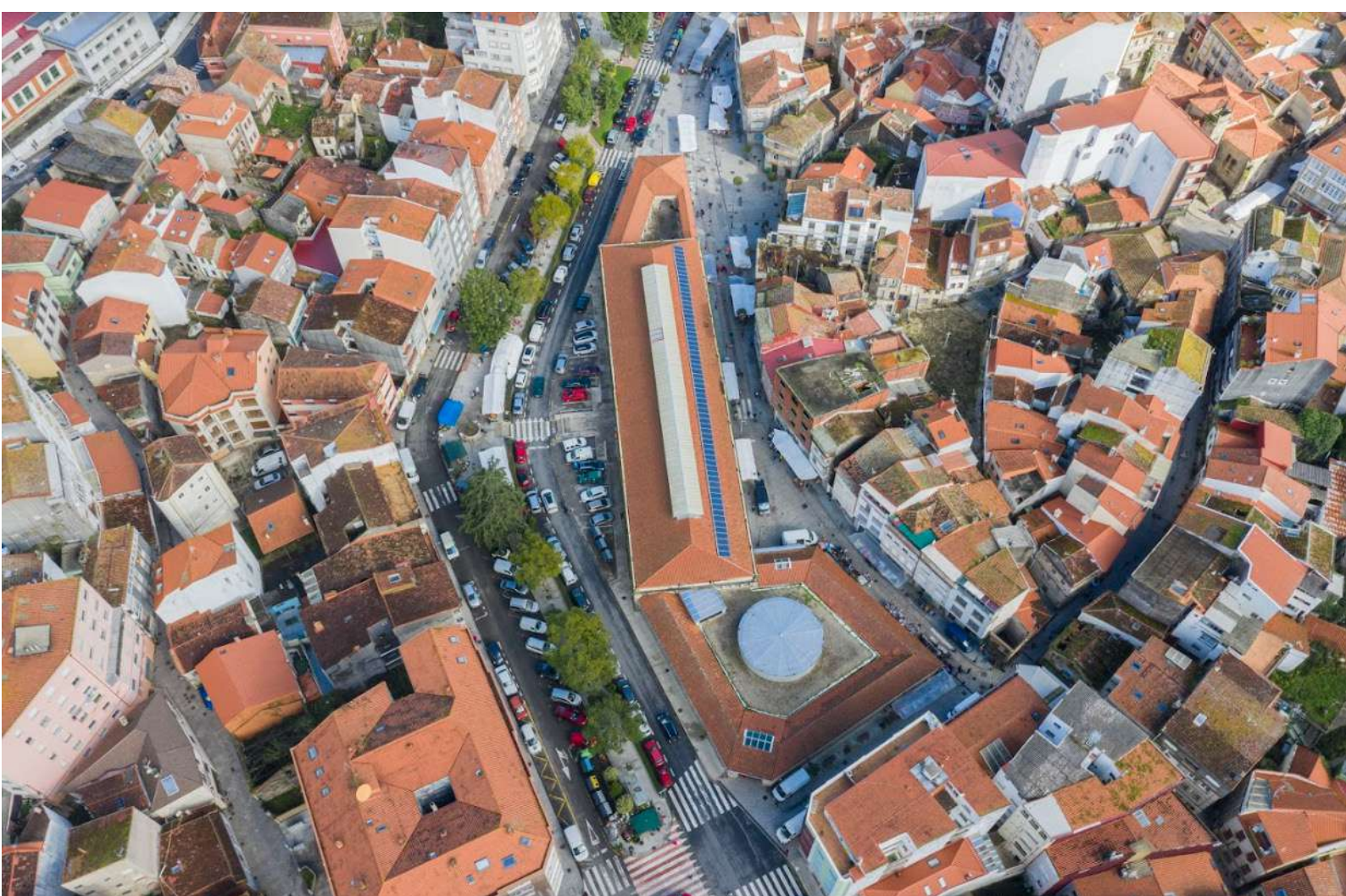
El Puerto de Marín aporta un gran dinamismo económico al área urbana de Pontevedra, que sin embargo no se está traduciendo en dinamismo social en la localidad de Marín.

Necesidad de fomentar una mayor interrelación entre ciudad y puerto, que potencie las sinergias entre ambos y produzca una dinamización económica y social del municipio, una mejora del espacio público y la calidad ambiental en el núcleo urbano de Marín y una diversificación de las actividades y mayor aprovechamiento de espacios en el propio Puerto.

RETO 3. IMPLEMENTAR ACCIONES DE MEJORA ECOLÓGICA Y REGENERACIÓN MEDIOAMBIENTAL DE LAS ÁREAS NATURALES Y FAVORECER SU CONTINUIDAD AMBIENTAL.

Las infraestructuras viarias y portuarias suponen una desconexión ambiental entre los distintos ámbitos del municipio, en especial de las zonas residenciales respecto al mar y al monte. Al mismo tiempo, factores como el énfasis en la recuperación ambiental de los cauces fluviales, que se ha venido impulsando recientemente, pueden favorecer la reconexión ambiental de todos estos espacios

Necesidad de favorecer la conectividad ambiental del conjunto del área urbana y del municipio de Marín a través de corredores litorales y de corredores fluviales, que ayuden a integrar los distintos ámbitos con valor ecológico en un sistema integrado de infraestructura verde.





02.

Modelo de ciudad

Índice de contenido

A. ANÁLISIS GENERAL

A1. Ámbitos temáticos AUE

- 2.1. Modelo urbano
 - 2.1.1. Morfología urbana: compacidad y densidad de los tejidos urbanos
 - 2.1.2. Equipamientos y servicios básicos. Grado de dotación y distribución territorial
 - 2.1.3. Espacios de oportunidad para la transformación urbana
 - 2.1.4. Modelo urbano del Plan General de Ordenación Municipal
- 2.2. Usos y actividades urbanas
 - 2.2.1. Distribución territorial de los usos urbanos
 - 2.2.2. Equilibrio entre usos residenciales y terciarios
- 2.3. Espacio público
 - 2.3.1. Distribución y estado de los espacios públicos
 - 2.3.2. Instrumentos de planificación
- 2.4. Medio ambiente urbano
 - 2.4.1. Zonas verdes. Distribución y características
 - 2.4.2. Áreas de restauración ecológica
 - 2.4.3. Instrumentos de planificación
- 2.5. Regeneración urbana
 - 2.5.1. Barrios vulnerables
 - 2.5.2. Áreas de rehabilitación integral
 - 2.5.3. Instrumentos de planificación
- 2.6. Edificación
 - 2.6.1. Estado de la edificación.
 - 2.6.2. Rehabilitación y reforma de edificaciones
 - 2.6.3. Instrumentos de planificación

A2. Marco de gobernanza

B. DATOS DESCRIPTIVOS AUE

C. ANÁLISIS DAFO

- C1. Análisis interno
- C2. Análisis externo

D. DIAGNÓSTICO: RETOS PRINCIPALES EN MATERIA DE MODELO URBANO

A. Análisis de contenido

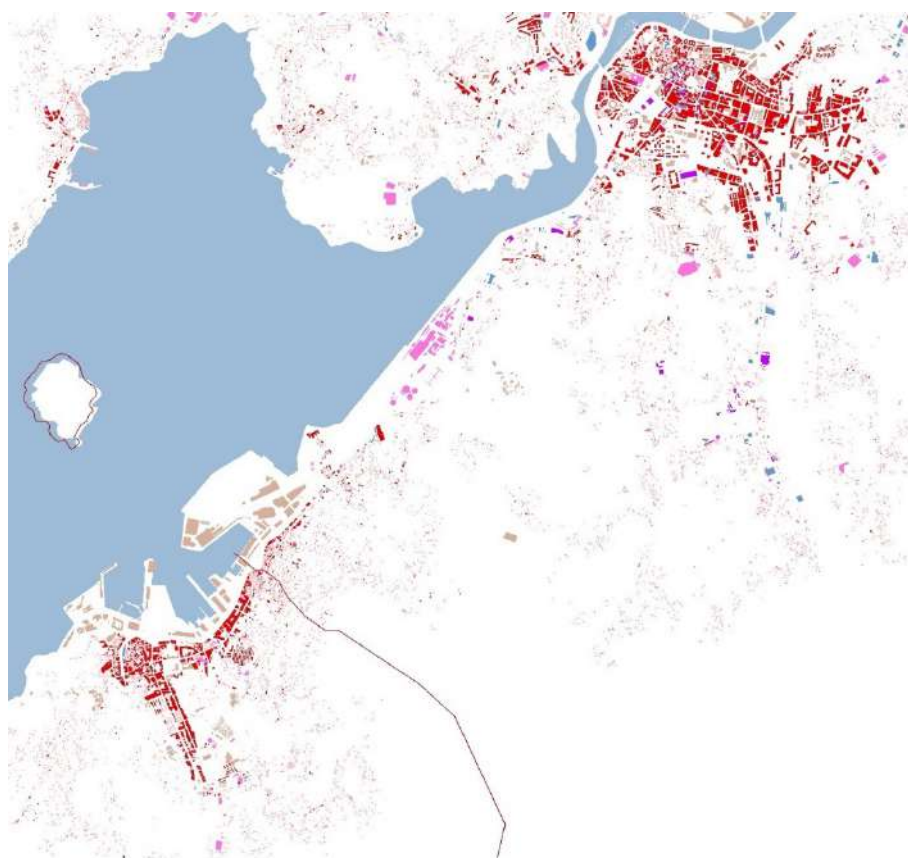
A1. ÁMBITOS TEMÁTICOS AUE

2.1. Modelo urbano

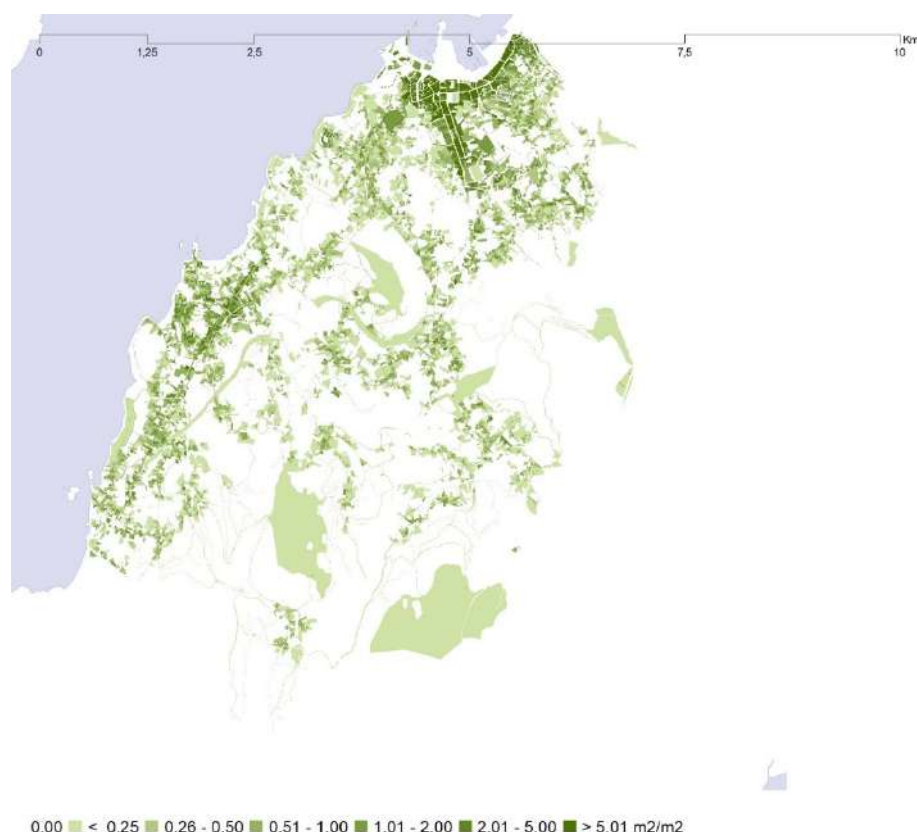
2.1.1. Morfología urbana: compacidad y densidad de los tejidos urbanos.

El municipio de Marín está compuesto por 78 núcleos de población, que suman 24.248 habitantes según señala el INE para el año 2021. De ellos, 30 superan los 100 habitantes. Los principales núcleos son Marín (15.790), Seixo (811), Moledo (358), Aguite (351), Casás (294), Pardavila (269), Igrexario de Mogor (264) y Arealonga (262). Esto supone que el 65,12% de la población reside en la capital municipal.

Morfológicamente, el núcleo de Marín tiene continuidad en su margen costero oriental con el núcleo de Estribela, situado sobre el límite municipal con Pontevedra y que en realidad se trata de un único núcleo



histórico dividido entre ambos municipios. La conexión entre Pontevedra y Marín se realiza mediante una autovía costera, construida en la década de 1950 y que habría servido para desecar una marisma costera en donde actualmente se sitúan instalaciones como la papelera ENCE o la EDAR de Pontevedra. La antigua carretera PO-546, de origen medieval y que conectaba la península de O Morrazo con la capital, se ha convertido en soporte de un crecimiento lineal interior consolidado por edificaciones mayoritariamente unifamiliares.



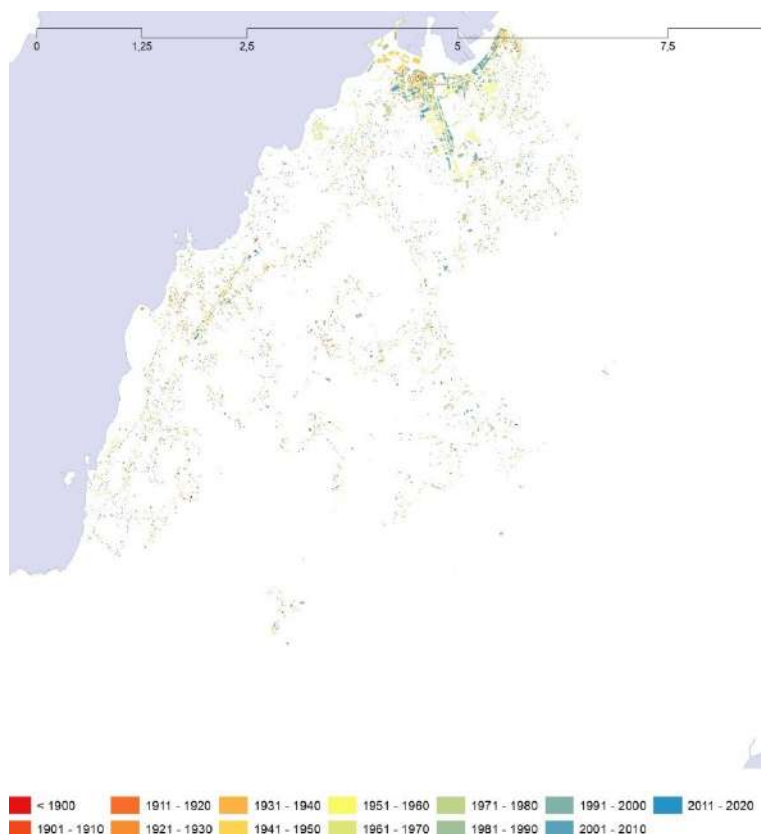
Parcelas edificadas en Marín según índice de edificabilidad. Fuente: Dirección General del Catastro. Elaboración propia.

El análisis de la edificabilidad a nivel de parcela, permite observar la existencia de dos núcleos principales de alta densidad edificatoria: Marín y Seixo (entendiendo como tal al núcleo histórico y al crecimiento lineal adyacente en la PO-586), mientras que sobre la estructura tradicional de núcleos rurales aparecen crecimientos de baja densidad, especialmente en forma de vivienda unifamiliar.

En este sentido, el crecimiento urbano se dio, al margen de los cascos históricos de Marín y Cantodarea, vinculado a la red viaria que se superpone a la amplia red de núcleos rurales. Por otra parte, en la villa de Marín se puede ver el predominio de la vivienda colectiva formando manzanas cerradas,

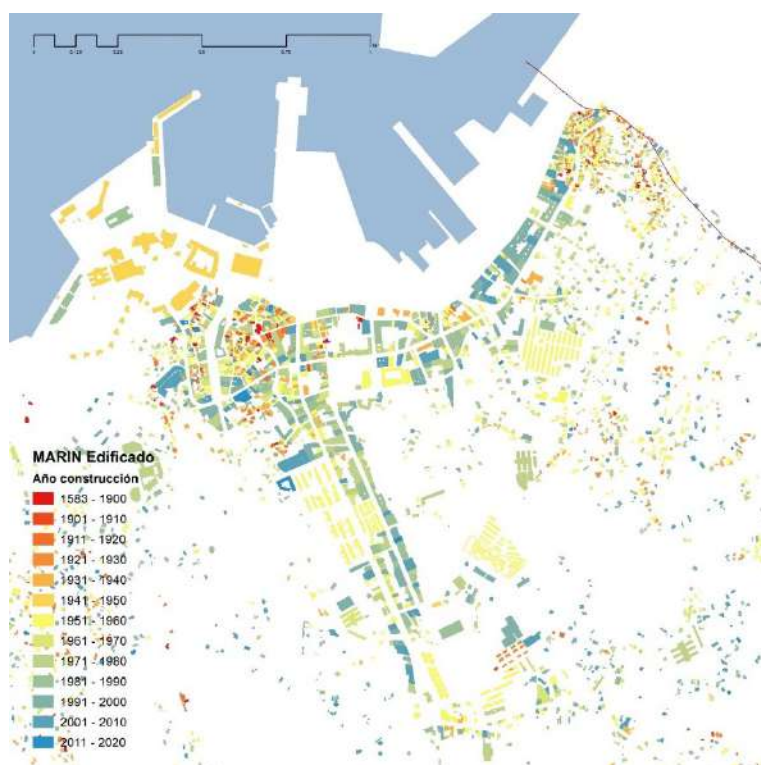
como un proceso de relleno de Intervias históricas más que una realidad planificada, donde además irán apareciendo pequeños polígonos de vivienda unifamiliar o colectiva, y equipamientos dispersos.

En cuanto a la evolución histórica hay dos momentos especialmente relevantes en la historia de este municipio. En primer lugar, el paulatino asentamiento de la actividad portuaria en Marín, debido a la reducción del calado en el fondo de la ría y, en segundo lugar, la ubicación de la Escuela Naval de Marín, en el año 1943. Estos dos hechos tuvieron relevantes consecuencias en la configuración urbana de todo este territorio.



Tejidos urbanos de Marín según edad de la edificación (A).

Fuente: D.G. del Catastro. Elaboración propia.



Tejidos urbanos de Marín según edad de la edificación (B).

Fuente: D. G. del Catastro. Elaboración propia.

El análisis del núcleo de Marín muestra la importancia de la implantación de la Escuela Naval, situada a poniente del puerto y que lleva asociada la creación del polígono de las viviendas de suboficiales, génesis de un pequeño ensanche en dirección sur-suroeste, muy condicionado por la topografía, que, debido a la pendiente tanto al este como al oeste, no llegó a tener un mayor desarrollo. Un fenómeno similar ocurrirá con las manzanas paralelas al puerto.



Vista aérea del núcleo de Marín.
Fuente: Google Eath.

2.1.2. Equipamientos y servicios básicos. Grado de dotación y distribución territorial

De cara al diagnóstico de Agenda Urbana se realiza a continuación un análisis de los principales equipamientos del municipio. No se tratará de un estudio sistemático del total de equipamientos y dotaciones existentes en el término municipal, sino de aquellos que formen redes o sistemas de servicios básicos, ya que son los que tienen una mayor trascendencia en términos de modelo urbano y de relaciones de proximidad. El análisis se centrará, por tanto, en las siguientes redes y en su relación con el modelo de asentamiento de la población de Marín:

Equip. docentes: diferenciando educación infantil, primaria y secundaria.

Equip. sanitarios: centros de salud / atención primaria.

Equip. asistenciales: residencias de ancianos.

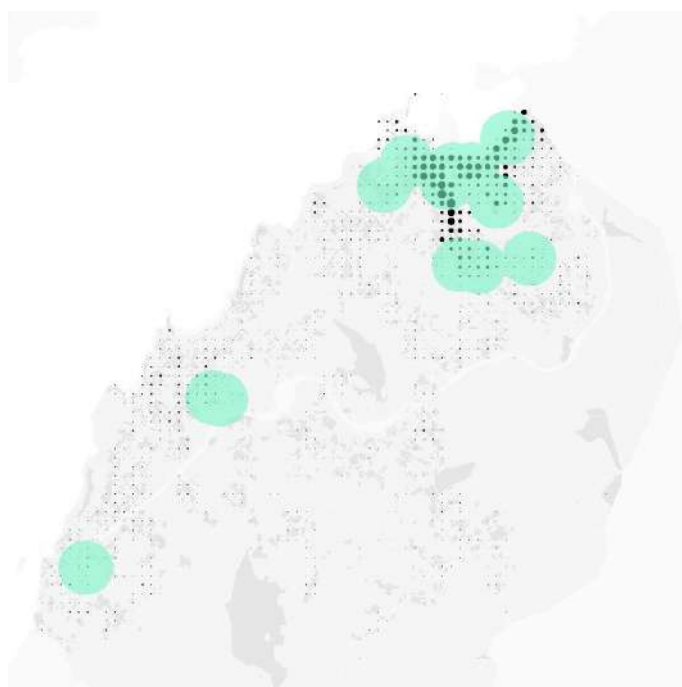
EQUIPAMIENTOS DOCENTES: EDUCACIÓN INFANTIL, PRIMARIA Y SECUNDARIA

DOTACIÓN	TIPO	SISTEMA PGOM	NIVEL EDUCATIVO		
			INFANTIL	PRIMARIA	SECUNDARIA/FP
EEI O Grupo	Público	-	Sí	No	No
Escola Infantil Galiña Azul San Pedro (Marín)	Público	-	Sí	No	No
Escola Infantil Galiña Azul de Seixo	Público	-	Sí	No	No
Escola Infantil Casa do Mar	Público	-	Sí	No	No
Escola Infantil Dalila Tiro Naval	Privado	-	Sí	No	No
Escola Infantil Dalila Ponteporto	Privado	-	Sí	No	No
Escola Infantil Dalila San Narciso	Privado	-	Sí	No	No
CEIP de Ardán	Público	-	Sí	Sí	No
CEIP do Carballal	Público	-	Sí	Sí	No
CEIP da Laxe	Público	-	Sí	Sí	No
CEIP de Seixo	Público	-	Sí	Sí	No
CEIP de Sequelo-Marín	Público	-	Sí	Sí	No
CPR Plurilingüe La Inmaculada	Concertado	-	Sí	Sí	Sí
CPR Plurilingüe San Narciso	Concertado	-	Sí	Sí	Sí
IES Illa de Tambo	Público	-	No	No	Sí
IES Chan do Monte	Público	-	No	No	Sí
IES Mestre Landín	Público	-	No	No	Sí

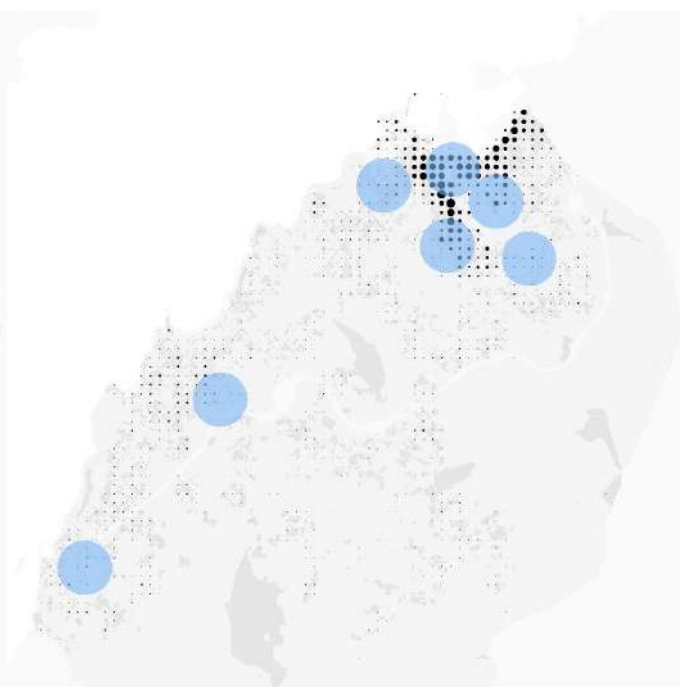
Los centros de educación infantil se focalizan sobre distintas localizaciones situadas en el núcleo urbano de Marín, donde hay un total de diez centros -hay que tener en cuenta que la totalidad de los colegios, públicos y concertados, tienen módulos de educación infantil). En segundo lugar aparece el núcleo de Seixo, con dos centros. Y, por último, la parroquia de Ardán, donde hay un centro más. En total, la red de centros está formada por cuatro escuelas infantiles públicas -tres de ellas para el periodo de 0-3 años y una cuarta para el periodo de 3-6 años-, cinco CEIP públicos, a los que cabe sumar tres escuelas infantiles privadas y dos colegios concertados. La población ubicada a menos de 300 metros de alguno de estos centros de educación infantil es el 56,51% de la población total de la ciudad, lo que constituye un grado de cobertura en condiciones de proximidad elevado. Esto se debe a la concentración de población en los núcleos urbanos del municipio,

que presentan una buena distribución de este tipo de dotación.

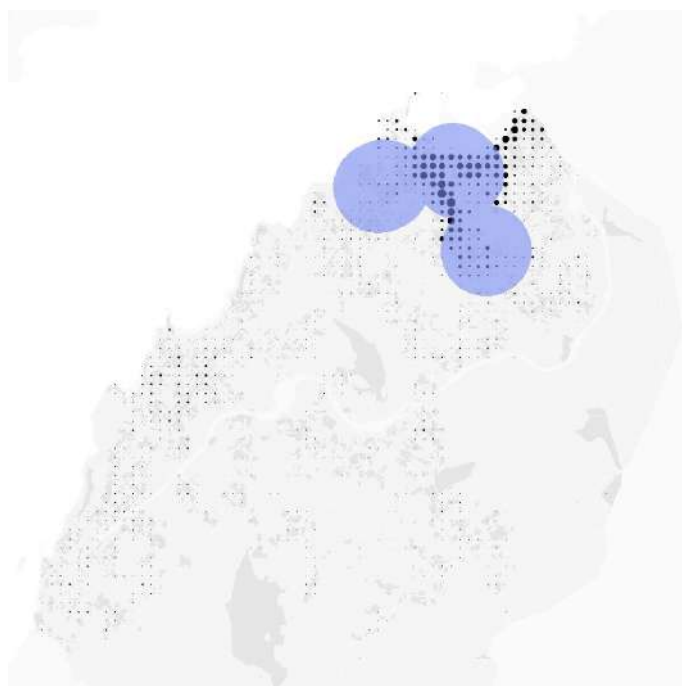
Respecto a la educación primaria, cabe apuntar que el un total de cinco centros educativos se sitúan en el insertados en la trama urbana central, o bien en áreas de borde del núcleo urbano. Fuera de este núcleo aparecen los CEIP de Seixo y Ardán. Los 7 centros existentes cubren, en un radio de 300 metros, a un 34,71% de la población del municipio de Marín, de tal modo que se puede decir que no muestran una distribución muy favorecedora del uso peatonal del territorio. Los cinco centros que ofrecen educación secundaria se sitúan en el núcleo de Marín, con una distribución que cubre buena parte del casco urbano. Se trata de tres IES y dos colegios concertados, con un área de influencia de 500 metros que cubre un 47,76% de la población del municipio, favoreciendo, al menos potencialmente, la movilidad peatonal.



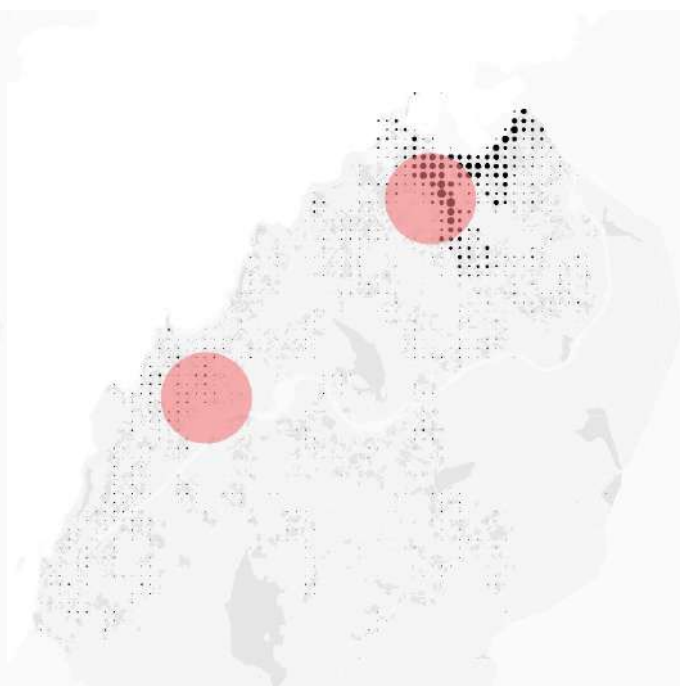
Radio < 300 m. a centros de educación infantil, sobre densidad de población.
Fuente: Varias. Elaboración propia.



Radio < 300 m. a centros de educación primaria, sobre densidad de población.
Fuente: Varias. Elaboración propia.



Radio < 500 m. a centros de educación secundaria, sobre densidad de población.
Fuente: Varias. Elaboración propia.



Radio < 500 m. a centros de salud, sobre densidad de población.
Fuente: Varias. Elaboración propia.

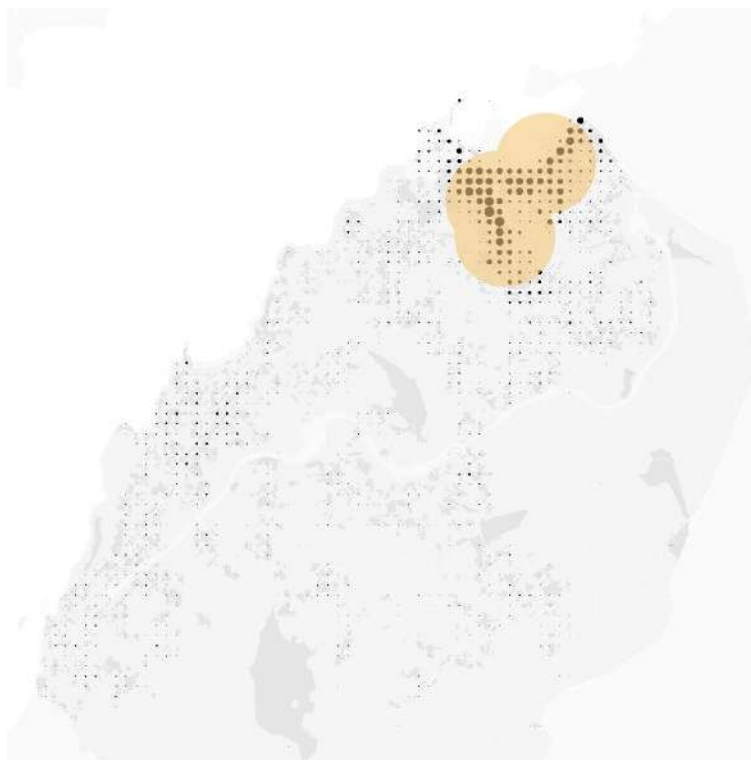
En relación con los servicios sanitarios de proximidad, en Marín existe un centro de salud en el núcleo principal -o de mayor tamaño- del municipio, y un segundo centro de salud en el núcleo de Seixo. La población situada a menos de 500 metros de alguno de estos dos centros es de un 34,23% del total.

Radio < 500 m. a residencias de mayores, sobre densidad de población.

Fuente: Varias. Elaboración propia.

EQUIPAMIENTOS SANITARIOS: CENTROS DE SALUD

DOTACIÓN	TIPO	SISTEMA PGOM
Centro de salud de Marín	Público	-
Centro de salud de Seixo	Público	-



EQUIPAMIENTOS ASISTENCIALES: RESIDENCIAS DE MAYORES

DOTACIÓN	TIPO	SISTEMA PGOM	PLAZAS
Residencia de maiores de Marín	Público	-	78
Centro de día Saraiva - Marín	Privado	-	40
Centro de día para persoas maiores AFAPO-AFAGA	Privado	-	27
Centro de Día de Marín	Público	-	-

Por último, tanto la única residencia de ancianos existente en el ayuntamiento, de carácter público y con un total de 78 plazas (menos de un 1% de la población empadronada en la ciudad), como los dos centros de día, privados y con un total de 67 plazas, se sitúan en ámbito centrales del núcleo urbano de Marín. Complementariamente, cabe destacar la reciente construcción de un Centro de Día público en Marín, en proceso de licitación para su explotación en el periodo de redacción del presente diagnóstico. Estos centros, cubren a menos de 500m a un 54,45% de la población, lo que supone una cobertura amplia. Su proximidad a la trama urbana es fundamental de cara a mantener el arraigo de estas personas en su comunidad, condición que en Marín se cumple.

2.1.3. Espacios de oportunidad para la transformación urbana

Como espacios de oportunidad para la transformación de Marín, se seleccionan doce posibles actuaciones agrupadas en cinco tipos áreas de intervención. Dos de ellas se refieren a la configuración de un espacio público central en el núcleo de Marín; otras dos a los mercados como corazones de barrio; tres ámbitos se corresponden con la regeneración urbana de las barriadas planificadas, dos a la consolidación de centralidades periféricas en torno al espacio público y/o a los equipamientos; y las tres últimas hacen referencia a la transformación de sendos viales en ejes cívicos que conecten buena parte de los elementos anteriores, con prioridad para la movilidad sostenible.

ESPACIOS DE OPORTUNIDAD PARA LA TRANSFORMACIÓN URBANA

Nº	ESPACIO	SUPERFICIE	TIPO
01	Eje Plaza de España-Auditorio-Paseo Marítimo Alcalde Blanco	2,53 ha.	Espacio público central
02	SUNC-P4	0,84 ha.	Espacio público central
03	Mercado de Abastos y su entorno	1,25 ha.	Corazones de barrio
04	Mercado de Seixo y su entorno	0,24 ha.	Corazones de barrio
05	Barriada Virgen del Carmen	3,86 ha.	Regeneración urbana
06	Barriada Virgen del Puerto	2,74 ha.	Regeneración urbana
07	Barriada Mogor	4,47 ha.	Regeneración urbana
08	Reordenación de la Plaza de O Regueiro	1,07 ha.	Centralidades periféricas
09	Área dotacional de San Pedro (SUNC 27/28/29/36)	6,94 ha.	Centralidades periféricas
10	Humanización Avenida de Ourense (2ª fase)	s.d.	Ejes cívicos
11	Humanización rúa Jaime Janer y senda peatonal de la PO-313	s.d.	Ejes cívicos
12	Senda peatonal y ciclista litoral	s.d.	Ejes cívicos

01. Eje Plaza de España-Auditorio-Paseo Marítimo Alcalde Blanco: ámbito de 2,53 ha que supone el principal espacio abierto del núcleo urbano de Marín, donde se encuentran la Alameda, el nuevo auditorio municipal, el borde del Casco Histórico y el acceso a la Escuela Naval. Siendo además el punto de confluencia de las principales vías de comunicación. Actualmente, la mayor parte de este espacio se configura como un nudo viario a través de una rotonda y de una serie de isletas de tráfico. Tras un proceso de reordenación de la circulación y de incremento del espacio peatonal podría llegar a ser el principal espacio público del municipio.

02. SUNC-P4: se trata de un vacío urbano de 0,84 ha situado en la manzana del Colegio La Inmaculada, muy próximo a la Casa Consistorial y a la Alameda. La finalidad de su desarrollo es la de completar la malla urbana del centro de Marín aportando nuevos espacios públicos y conexiones peatonales, en un ámbito muy relacionado con el espacio anteriormente descrito.

03. Mercado de Abastos y su entorno: ámbito de 1,25 ha protagonizado por el Mercado de Abastos. La oportunidad de este espacio viene dada por la posibilidad de dinamizar los usos del propio mercado, por ejemplo, a través de actividades relacionadas con la gastronomía que pongan en valor los productos locales y funcionen como atractores turísticos (que podrían captar turistas procedentes de los cruceros con parada en Marín). De la reconfiguración del entorno del mercado debería resultar una mejora para el barrio que incremente el uso estancial del espacio y actúe como espacio de relación entre los vecinos.

05. Barriada Virgen del Carmen: ámbito de 3,86 ha formado por la propia barriada y los terrenos situados entre ésta y el río Lamela (SUNC P-16). Existe un proyecto para la redefinición de todo el espacio público del ámbito.

07. Barriada Mogor: Pieza urbana de 4,47 ha. Se trata de un caso similar al anterior, aunque con la particularidad de que la regeneración de este ámbito se puede ligar a una operación más amplia de regeneración y puesta en valor de la playa de Mogor y su entorno.

09. Área dotacional de San Pedro (SUNC 27/28/29/36): ámbito de 6,94 ha que ya hoy acoge a una parte importante de los equipamientos del municipio: el estadio de San Pedro, la piscina municipal, el pabellón de A Raña, el IES Mestre Landín, el cuartel de la Guardia Civil, etc., y que se sitúa próximo a otros equipamientos como el CEIP Sequelo. Esta operación implicaría el desarrollo de cuatro ámbitos SUNC y serviría para completar la infraestructura dotacional y la malla viaria, dando salida a la calle Alcalde Ezequiel Massoni y estableciendo una alternativa a Jaime Janer, que permitiría su reconfiguración. Además, permitiría incrementar los espacios libres y zonas verdes del ámbito. El objetivo sería el de configurar una polaridad urbana, que a su vez de servicio a un conjunto de asentamientos rurales circundantes.

04. Mercado de Seixo y su entorno: pequeña pieza urbana de 0,24 ha que, al igual que en el caso anterior, debiera constituirse en espacio de relación y encuentro para el conjunto del núcleo de Seixo.

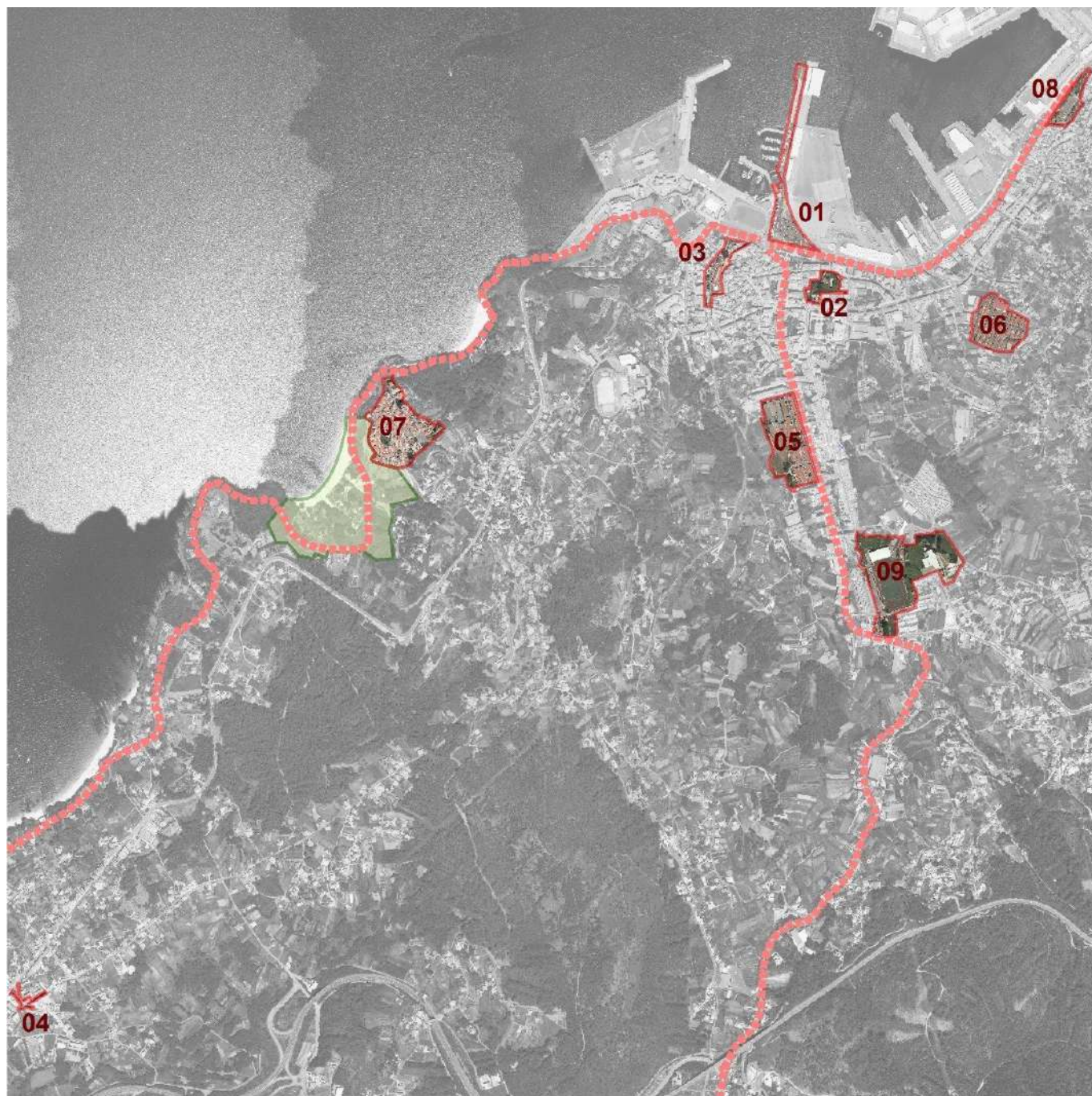
06. Barriada Virgen del Puerto: espacio urbano de 2,74 ha en el que se podrían llevar a cabo actuaciones de reforma integral que actuasen simultáneamente sobre las viviendas y el espacio público. También se podrían incorporar a esta operación algunos de los ámbitos de suelo urbano no consolidado colindantes (SUNC P-22, P-12 y P-7), ya que las zonas de borde de la barriada están inacabadas y con una urbanización incompleta.

08. Reordenación de la Plaza de O Regueiro: vacío urbano de 1,07 ha, en el límite entre los municipios de Marín y Pontevedra. Destaca por ser el espacio que recibe a los viajeros que entran a Marín desde la capital provincial a través de la avenida de Ourense, situado en un barrio actualmente infradotado. Se podría llevar a cabo una acción de reordenación de este espacio público, que tendría una dimensión metropolitana e implicaría la participación de ambos ayuntamientos.

10. Humanización Avenida de Ourense (2ª fase): esta operación trata de completar la acción llevada ya a cabo con fondos EDUSI en la acera más próxima al puerto, de tal forma que se termine de configurar a esta avenida como un eje cívico que da servicio a la parte más densa del casco urbano de Marín, entre Cantodarea y el Casco Histórico.

11. Humanización rúa Jaime Janer y senda peatonal de la PO-313: con esta actuación se trataría de fomentar la movilidad blanda en la calle Jaime Janer, incrementando el espacio peatonal y estancial y favoreciendo la actividad comercial y el paseo. Se completa con la continuidad de este eje hacia el sur, adentrándose en el espacio rural mediante la construcción de una senda peatonal y ciclista a lo largo de la carretera PO-313.

12. Senda peatonal y ciclista litoral: operación que trata de enlazar el centro de Marín con el puerto de Agüete, desde la plaza de España, y pasando por las playas de Portocelo, Mogor y Agüete. La idea es que esta vía pueda funcionar como una alternativa al coche en verano, y como una infraestructura para la promoción de la actividad física durante todo el año.



Espacios de oportunidad para la transformación urbana identificados para la Agenda Urbana Local de Marín.

2.1.4. Modelo urbano del Plan General de Ordenación Municipal

Marín cuenta con un Plan General de Ordenación Municipal aprobado en 2012, que substituyó a las normas subsidiarias de planeamiento de 1978. Este plan hace una delimitación bastante amplia del suelo urbano, que recoge, además de a los principales asentamientos urbanos, una serie de crecimientos fragmentarios y de áreas de vivienda unifamiliar dispersa. Y confía la recualificación de estos tejidos urbanos al desarrollo de un conjunto de ámbitos de suelo urbano no consolidado, que además deberán contribuir a suplir las necesidades vigentes de espacios libres, zonas verdes y equipamientos.

Este plan es particularmente ambicioso en cuanto al incremento de la dotación de zonas verdes, ya que se detecta una fuerte carencia al respecto. El modelo se completa con una serie de suelos urbanizables situados en posiciones de borde urbano, en la parte alta del núcleo actual, y con el despliegue de una serie de viales que permitirían derivar el tráfico interno al núcleo por estas mismas zonas de borde urbano.

Así mismo, cabe indicar que este documento de planeamiento también preveía inicialmente la ubicación de un parque empresarial, colgado del vial de alta capacidad VG-4.4. No obstante, esta previsión fue anulada por la sentencia n.º457/2017 del 23/11/2017, declarada firme el 23/01/2018.



Clasificación de suelo en el PGOM de Marín. 2012.
Fuente: Xunta de Galicia. Siotuga.

2.2. Usos y actividades urbanas

2.2.1. Distribución territorial de los usos urbanos

El análisis de la distribución de usos en el municipio de Marín, evidencia la importancia del núcleo urbano central por su capacidad para concentrar diferentes tipos de actividad.



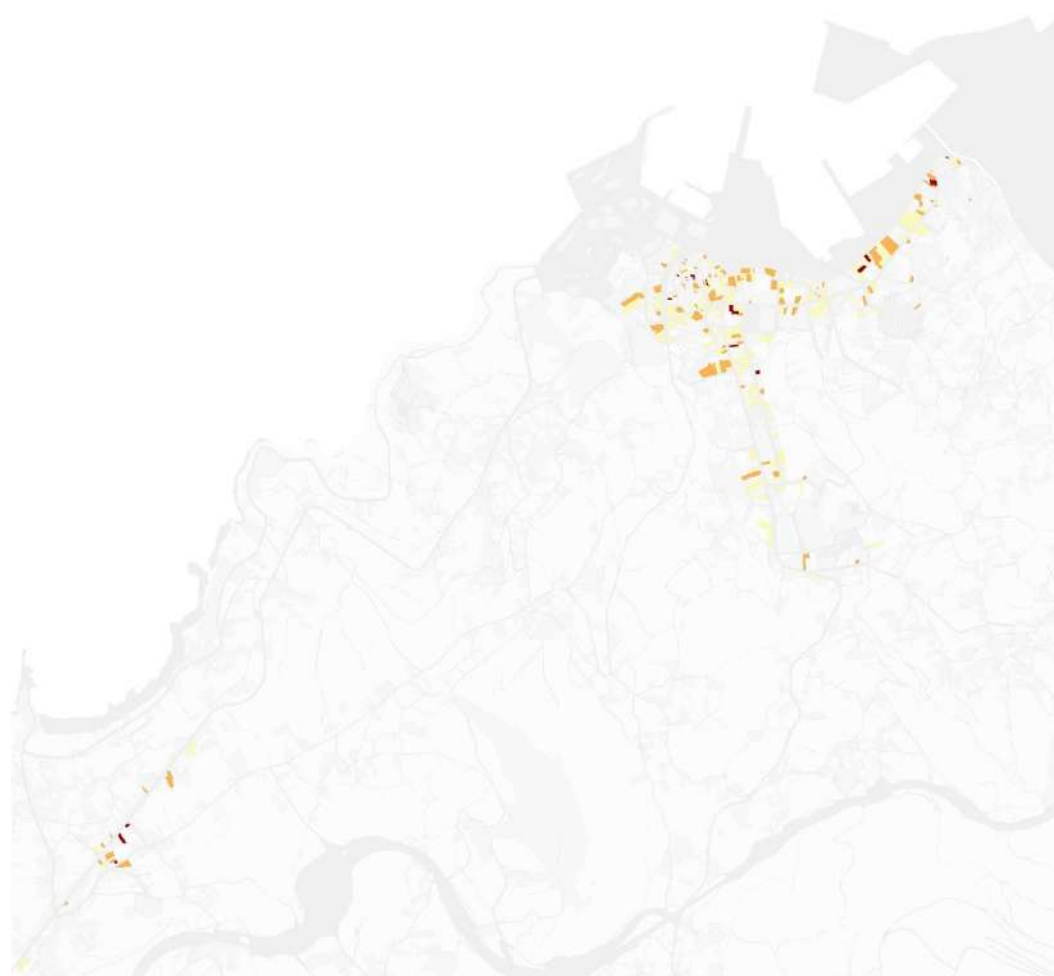
Localización espacial de las actividades: A/ Residencial, B/ Comercial, C/ Oficinas y administrativo, D/ Industrial.
Fuente: DGC. Elaboración propia.

El uso residencial es el dominante en el conjunto del territorio, aunque con diferentes patrones espaciales: muy concentrado en el núcleo urbano de Marín, ligeramente concentrado en Seixo y muy disperso en el resto del término municipal. El uso industrial, obviando la parte correspondiente al Puerto de Marín (no representado en los datos catastrales del municipio), debido a la ausencia de

polígonos industriales y/o parques empresariales, tiene una presencia menor en el municipio y se sitúa muy disperso. El uso comercial está muy concentrado en el núcleo de Marín, que constituye el corazón comercial del municipio, con un segundo polo de mucha menor entidad en Seixo. Por último, la actividad terciaria tiene muy poca presencia y de forma prácticamente exclusiva se ubica en el núcleo de Marín.

2.2.2. Equilibrio entre usos residenciales y terciarios

En cuanto a la mezcla de usos, al medir el grado de mezcla entre los usos residencial y terciario¹, que es la que más favorece a la vitalidad urbana, se puede ver cómo, en coherencia con lo ya dicho, destaca el núcleo de Marín como el tejido urbano más capaz de albergar mezcla, presentando dos polaridades: una en torno al casco histórico y otro próximo a Cantodarea. En segundo lugar, y en mucha menor medida, aparece el núcleo de Seixo. En todo caso, se puede comprobar como la mezcla de usos se produce con mayor intensidad a lo largo de los principales ejes viarios del municipio.



Grado de mezcla entre usos residenciales y terciarios.
Fuente: DGC.
Elaboración propia.

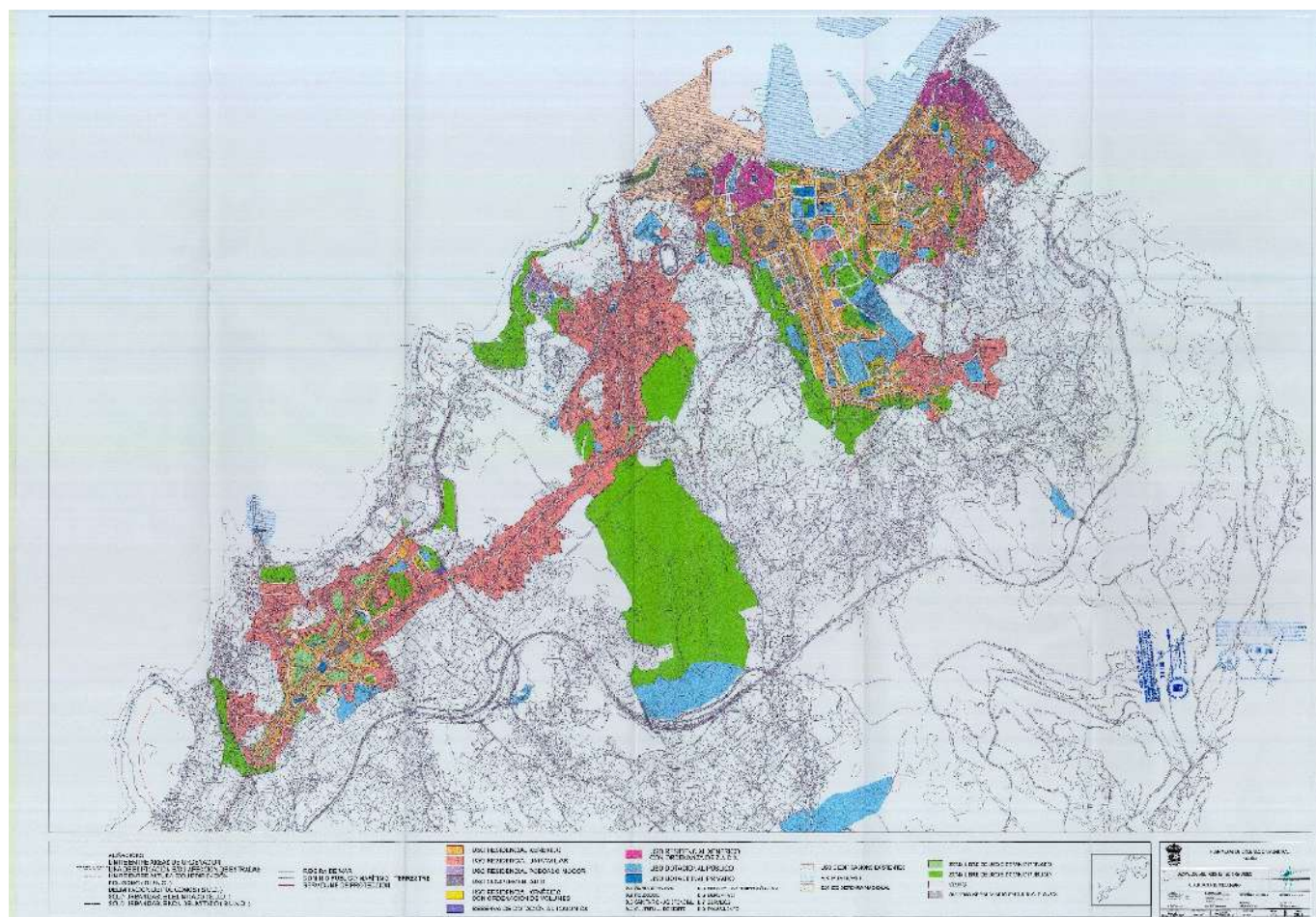
¹ Se representan en rojo oscuro las edificaciones más próximas al 50-50% en el reparto de las superficies residenciales y terciarias, degradándose hacia los amarillos hasta desaparecer en aquellas edificaciones en que el reparto entre dichas superficies se aproxime al 100% residencial o al 100% terciario.

2.3. Espacio público

2.3.1. Distribución y estado de los espacios públicos

La red de espacios públicos de Marín viene definida en el PGOM de 2012 dentro de las dotaciones locales de espacios libres y zonas verdes. Se trata de un conjunto de espacios públicos distribuidos por todo el suelo urbano y diversa en cuanto a formas, tamaños y configuración espacial. Aunque, buena parte de esta red está sin desarrollar y su materialización depende, fundamentalmente, de la ejecución de una serie de suelos urbanos no consolidados. En cuanto a los espacios públicos ya existentes, los principales de Marín son: la Alameda,

el Parque Eguren, la Plaza de O Regueiro, el entorno del Mercado de Abastos, las plazuelas centrales de las barriadas de Virgen del Carmen, Virgen del Puerto y Mogor, y, por último, el conjunto de espacios públicos situados en los núcleos rurales. En general, la red de espacios libres del municipio es escasa para su dimensión poblacional, como queda también reflejado en la memoria del PGOM. En el apartado de zonas verdes se incluye el listado de los sistemas generales y locales de espacios libres y zonas verdes, que no están diferenciados en el documento.



Gestión de suelo urbano. Sistemas generales y locales. PGOM Marín. 2012.
Fuente: Siotuga. Xunta de Galicia.

2.3.2. Instrumentos de planificación

El principal instrumento para la planificación del espacio público del que dispone el municipio de Marín es el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de 2021. En este sentido, las propuestas relacionadas con la mejora del espacio público, todas ellas encuadradas en el programa de medidas de fomento de los desplazamientos no motorizados, son las siguientes:

- P2. Ordenación, mejora y ampliación del espacio urbano para peatones.
- P8. Ejecución y puesta en valor de espacios públicos y áreas de esparcimiento.
- P12. Urbanización y humanización de la calle Jaime Janer.

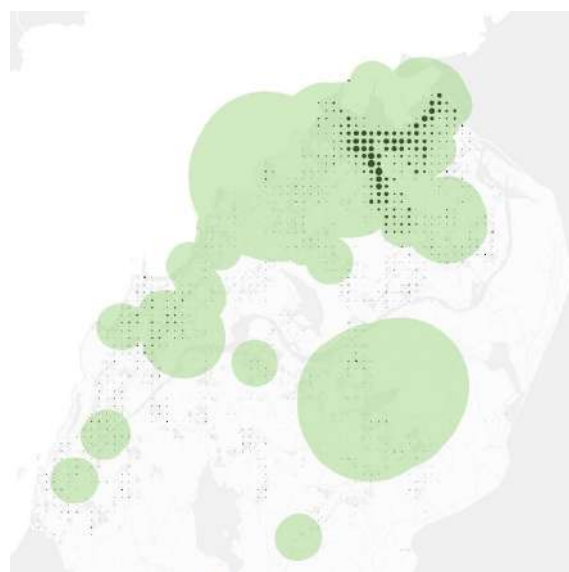
Por otra parte, la EDUSI Marín 2020 contiene dos líneas de actuación en materia de espacio público: "LA.8 Recuperación y mejora integral del entorno de los espacios públicos" y "LA.9 Recuperación del espacio público en zonas degradadas en la ciudad".

2.4. Medio ambiente urbano

2.4.1. Zonas verdes. Distribución y características

El análisis del grado de servicio de las zonas verdes de Marín se lleva aquí a cabo utilizando para ello la cartografía de zonas verdes que proporciona la EIEL de la provincia de Pontevedra.

Por su parte, el Plan General de Ordenación Municipal identifica una importante carencia en la dotación de zonas verdes en el ayuntamiento, no sólo para cubrir las necesidades derivadas del crecimiento previsto, sino por la edificabilidad ya existente en el suelo urbano de Marín.



Áreas servidas por zonas verdes, según los criterios de la AUE, sobre densidad de población.
Fuente: Varias. Elaboración propia.

Aplicando las ratios de accesibilidad a zonas verdes de la Agenda Urbana Española, y cruzándolas con los datos del censo de población de 2011, se obtiene el dato de que el 86,54% de la población cumple los criterios de accesibilidad a zonas verdes de la AUE, lo que resulta en un grado de cumplimiento muy alto.

RATIO ACCESIBILIDAD A ZONAS VERDES (AGENDA URBANA)	
SUPERFICIE ZONA VERDE (M2)	Distancia
De 1.000 a 5.000	300 m.
De 5.000 a 10.000	500 m.
Mayor de 10.000	900 m.

Fuente: Agenda Urbana Española.

Según los datos del PGOM, que no diferencian espacios libres de zonas verdes, la superficie existente en la fecha de aprobación del Plan de ambas dotaciones era de 75.453 m², lo que deja una ratio de en torno a 3 m²/hab, muy inferior a los estándares de la legislación urbanística.

SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES PÚBLICAS			
DOTACIÓN	SUPERFICIE (m ²)	CONDICIÓN	OBTENCIÓN
SX 1	596	Existente (urbano)	-
SX 2	8.106	Existente (urbano)	-
SX 3	177	A obtener (urbano)	Expropiación
SX 4	7.461	Existente (urbano)	-
SX 5	1.211	Existente (urbano)	-
SX 6	177	Existente (remodelado, urbano)	-
SX 7	268	Existente (urbano)	-
SX 8	3.122	Existente (remodelado, rústico)	-
SX 9	2.310	Existente (remodelado, rústico)	Expropiación
SX 10	19.134	Existente y a obtener (urbano)	Expropiación
SX 11	622	A obtener (urbano)	Expropiación
SX 12	16.082	Existente (urbano)	-
SX 13	5.381	A obtener (rústico)	Expropiación
SX 14	2.966	A obtener (rústico)	Expropiación
SX 15	37.914	A obtener (rústico)	Expropiación
SX 16	2.016	Existente (urbano)	-

SX 17	439	Existente y cesión (urbano)	Compensación
SX 18	11.872	Existente (urbano)	-
SX 19	5.822	A obtener (rústico)	Expropiación
SX 20	8.068	A obtener (rústico)	Expropiación
SX 21	3.567	A obtener (rústico)	Expropiación
SX 22	3.326	Cesión (urbano)	Expropiación
SX 23	18.103	A obtener (rústico)	Expropiación
SX 24	11.279	A obtener (rústico)	Expropiación
SX 25	1.176	A obtener (rústico)	Expropiación
SX 26	38.472	A obtener (rústico)	Expropiación
SX 27	3.548	A obtener (rústico)	Expropiación
SX 28	2.077	A obtener (rústico)	Expropiación
SX 29	15.839	A obtener (rústico)	Expropiación
SX 30	1.196	Existente (urbano)	-
SX 31 a)	5.002	Existente (urbanizable)	-
SX 31 b)	5.942	Cesión (urbanizable)	Cooperación
SX 32	426	Existente (rústico)	-
SX 33	511	Existente (rústico)	-
SX 34	58.292	A obtener (rústico)	Expropiación
SX 35	86.155	A obtener (rústico)	Expropiación
SX J.L.-1	8.735	Existente (urbano)	-
SX J.L.-2	17.317	A obtener (rústico)	Expropiación
SX L.-1	13.498	A obtener (rústico)	Expropiación
SX L.-2	21.318	A obtener (rústico)	Expropiación
SX C.P.	678.563	A obtener (rústico)	Expropiación
TOTAL	1.129.436		

Fuente: Plan General de Ordenación Municipal de Marín, 2012.

SISTEMA LOCAL DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES PÚBLICAS			
DOTACIÓN	SUPERFICIE (m ²)	CONDICIÓN	OBTENCIÓN
SL 1	100	Existente (urbano)	-
SL 2	91	Existente (urbano)	-
SL 3	71	Existente (urbano)	-
SL 4	276	Existente (urbano)	-
SL 5	703	Existente (urbano)	-
SL 6	285	Existente (urbano)	-
SL 7	337	Existente (urbano)	-
SL 8	208	Existente (urbano)	-
SL 9	584	Existente (urbano)	-
SL 10	280	Existente (urbano)	-
SL 11	132	Existente (urbano)	-
SL 12	171	Existente (urbano)	-
SL 13	1.649	Cesión por convenio (urbano)	Convenio
SL 14	1.722	Existente (urbano)	-
SL 15	314	Existente (remodelar, urbano)	-
SL 16	1.792	Existente (urbano)	-
SL 17	871	Existente (urbano)	-
SL 18	484	Existente (urbano)	-
SL 19	251	A obtener (urbano)	Expropiación
TOTAL	10.321		

Fuente: Plan General de Ordenación Municipal de Marín, 2012.

El sistema general de espacios libres del Plan General prevé alcanzar una red de 1.129.436 m², que sumados a los 10.321 m² de sistemas locales, suman un total de 1.139.757 m² de espacios libres y zonas verdes (contabilizando las existentes y las propuestas), que supondrían alcanzar una ratio de 47 m²/hab sobre la población actual del municipio. Buena parte de estas dotaciones están pendientes de procesos de gestión urbanística para poder llegar a formalizarse.

2.4.2. Áreas de restauración ecológica

El ámbito territorial de la playa de Mogor, necesita someterse a un proceso de regeneración ambiental que elimine usos y edificaciones inapropiados, mejore la conectividad ecológica y alcance una mejora paisajística que ponga en valor la potencialidad de este lugar, que además posee un rico patrimonio arqueológico y una barriada de mediados del siglo XX de cierto valor urbanístico.



Núcleo urbano de Marín y Ría de Pontevedra

2.4.3. Instrumentos de planificación

El Ayuntamiento de Marín no cuenta con instrumentos específicos para la planificación de las zonas verdes, más allá de las previsiones contenidas en el Plan General de Ordenación Municipal para su obtención.

Por otra parte, la EDUSI Marín 2020 prevé en su línea de actuación 'LA.7. Rehabilitación de espacios

degradados e infrautilizados en torno a los ríos Lameira y Loira', actuaciones de creación de zonas verdes en áreas degradadas y solares vacíos. Finalmente, el PACES contempla, entre sus medidas de adaptación el "Aumento de las zonas verdes y arboladas", centrándose en la plantación de árboles, la creación de huertos urbanos y la preservación de zonas verdes en el casco urbano.

2.5. Regeneración urbana

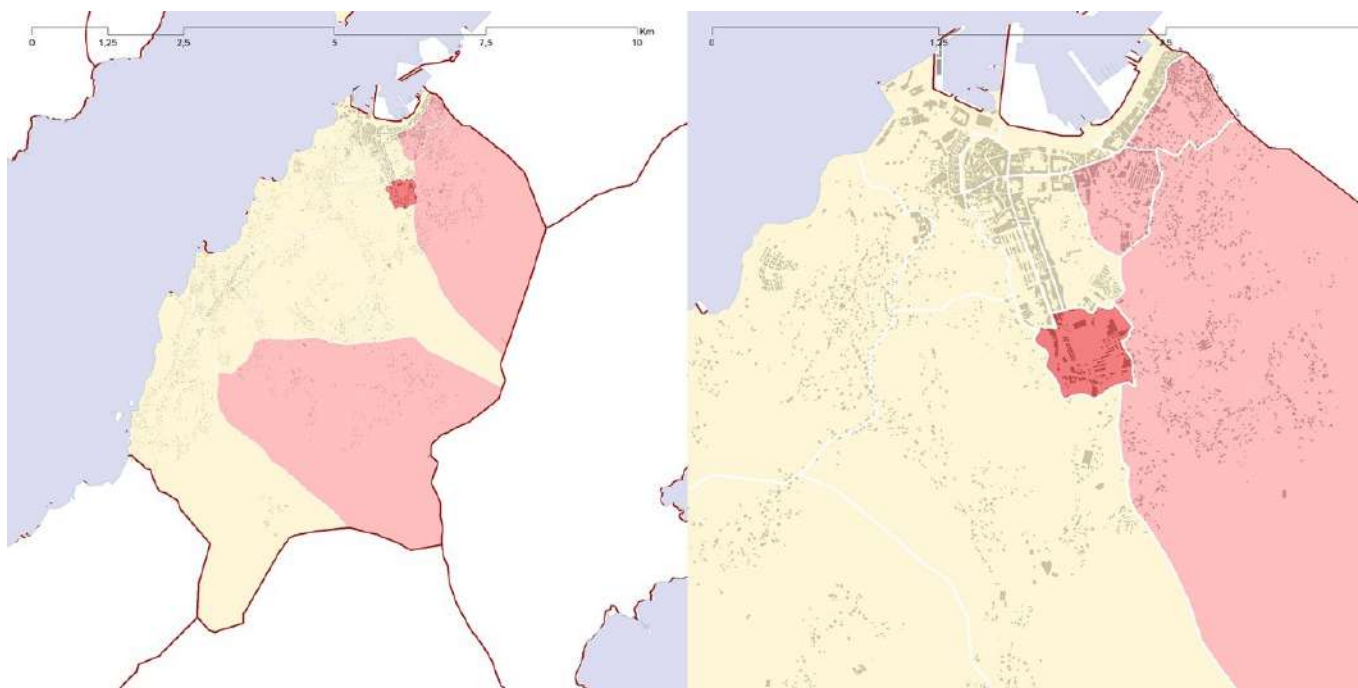
2.5.1. Barrios vulnerables

El Análisis de Barrios Vulnerables en España, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), aborda el análisis de las ciudades de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia, obviando localidades como Marín, que se encuentran en un nivel poblacional inferior.

Este análisis realizado por el MITMA, tiene una primera fase, donde a través de los valores de referencia que se toman como Indicadores Básicos de Vulnerabilidad Urbana, se localizan secciones censales que superan uno o más valores de referencia, para pasar a ser estudiadas mediante su delimitación sobre plano, conformando las Áreas Estadísticamente Vulnerables (AEV), que en una segunda fase, con trabajo de campo y entrevistas con los técnicos municipales, llegan a la delimitación de cada Barrio Vulnerable.

El Atlas de la Vulnerabilidad Urbana, también del MITMA, contiene los indicadores usados para detectar la vulnerabilidad urbana en la gran mayoría de los municipios de España, incluido Marín, por lo que a partir de estos, utilizando los valores de referencia recogidos en la metodología del Atlas, se puede realizar una primera identificación de posibles Áreas Estadísticamente Vulnerables, que sirvan para ilustrar la situación de vulnerabilidad en el municipio, teniendo en cuenta la ausencia de datos concretos para el municipio de Marín en algunos de los indicadores que se utilizan como IBVU.

Para medir la vulnerabilidad de las secciones censales, se han establecido niveles en función del número de veces que superan el valor de referencia de los IBVU, donde 0 significa no superar ningún valor de referencia, y 3, superar los valores de referencia de los 3 IBVU, así se obtiene la siguiente imagen:



Barrios vulnerables de Marín. Fuente: Observatorio de la Vulnerabilidad Urbana. MTMAU. Elaboración propia.

Estos datos deben ser tenidos en cuenta con cautela, debido a que no todos los IBVU tienen disponibles datos en todas las secciones censales del municipio, por lo que puede haber algún área con mayor vulnerabilidad de la representada. Nos encontramos pues, con la mayor vulnerabilidad localizada en el barrio de San Pedro, con unos valores por encima del valor de referencia en el IBVU estudios, y en el IBVU vivienda, encontrándonos secciones censales

continuas, situadas al oeste, y que corresponden a la zona de Cantodarea y A Cañota, también presentan vulnerabilidad (si bien esta es leve) por lo que es una posible AEV; del mismo modo, al sur, en el límite con los municipios de Moaña y Vilaboa, encontramos otra zona que presenta vulnerabilidad, con lo que estaríamos hablando de dos posibles Áreas Estadísticamente Vulnerables en la localidad, que habría que acotar de manera más precisa.

2.5.2. Áreas de rehabilitación integral

Según el Instituto Galego de Vivenda e Solo, en el municipio de Marín existe una única Área de rehabilitación integral (Casco Vello e Barrio da "Banda do Río Lameira"), si bien el vecino municipio de Pontevedra posee otra ARI limítrofe, la correspondiente al Núcleo de Estribela.

ARI Casco Vello e Barrio da "Banda do Río Lameira"

Área declarada el 7 de julio de 2011, modificada y ampliada el 16 de septiembre de 2015 para incorporar el ámbito del Barrio de la "Banda del Río Lameira". Comprende 1.569 viviendas susceptibles de rehabilitación en una superficie total de 10,9 hectáreas (originalmente eran 7,6 hectáreas), se localiza en la parte central del casco urbano.



Situación del ARI Casco Vello e Barrio da "Banda do Río Lameira".
Fuente: Instituto Galego de Vivenda e Solo

El Casco Vello no presenta una unidad tipológica ni morfológica, destacando la vivienda unifamiliar de origen marinera y la vivienda colectiva de origen ecléctica o modernista. Estos dos tipos conviven con edificios de vivienda colectiva de reciente construcción. El ámbito del río Lameira y la traza urbana de la calle Banda do Río definen básicamente la delimitación propuesta ahora para la ARI. Está conformada por tres zonas en las que se distinguen tipologías tradicionales de viviendas unifamiliares, viviendas tradicionales con intervenciones desconformes en los años 60 y edificios de viviendas en los años 70. El Plan General de Ordenación Municipal (PXOM) aprobado el 27.06.2012, delimita como Zona Ambiental de Casco Antiguo (ZACA) los ámbitos del casco viejo y la zona limítrofe de la Banda del Río Lameira. En este marco, cabe destacar el Plan Especial de Protección para Casco Antiguo y Cantodarea, en proceso de elaboración.

2.5.3. Instrumentos de planificación

El Ayuntamiento de Marín no dispone de instrumentos de planificación específicos para la regeneración urbana, más allá de los ámbitos de reforma interior clasificados y categorizados como suelos urbanos no consolidados en el PGOM de 2012 y del ARI Casco Vello e Barrio da “Banda do Río Lameira”, como instrumento para la gestión de la rehabilitación de edificaciones en esas dos zonas

del casco urbano de Marín. Complementariamente, en la actualidad está en proceso de elaboración el Plan Especial de Protección para Casco Antiguo y Cantodarea, dos áreas urbanas que, por sus características, requieren de un tratamiento especial a nivel urbanístico para garantizar la conservación de su patrimonio e identidad.

2.6. Edificación

2.6.1. Estado de la edificación. ITEs e IEEs

No se dispone de datos sobre Inspecciones Técnicas de Edificios ni Informes de Evaluación del Edificio que permitan evaluar el estado de la edificación en el municipio de Marín.

2.6.2. Rehabilitación y reforma de edificaciones

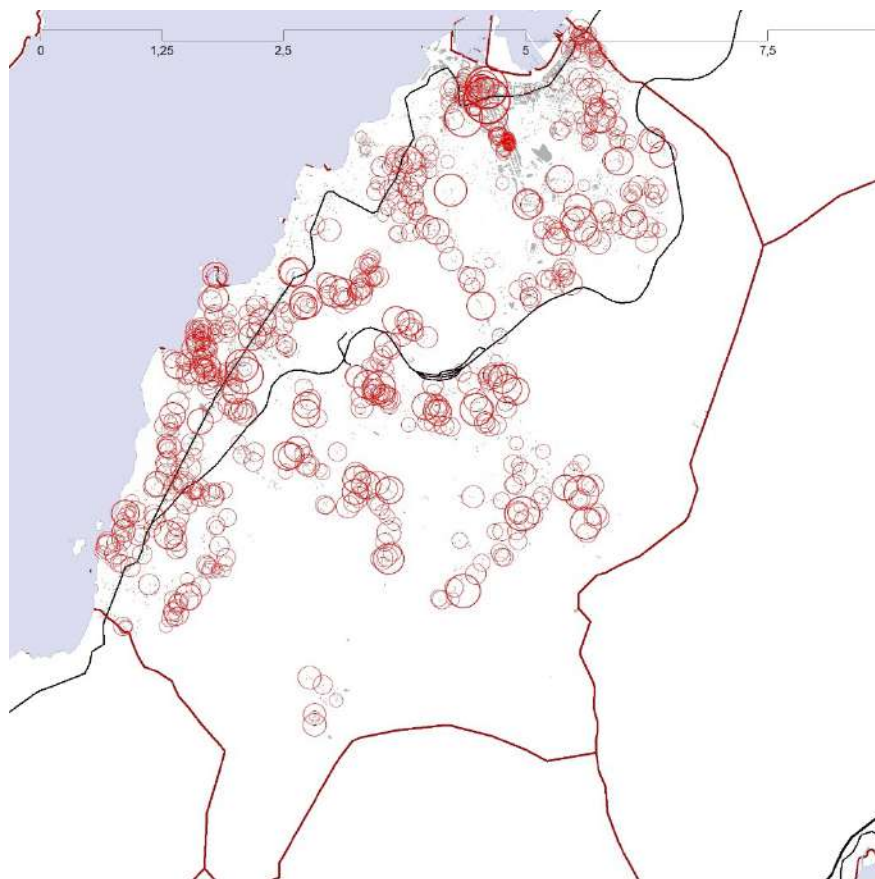
Según los datos ofrecidos por la D.G. del Catastro, entre los años 2000 y 2021, en Marín se han rehabilitado un total de 220.004 m² de diversas edificaciones. De entre estas, destacan las 1.662 construcciones dedicadas a vivienda (136.686 m²), seguida en segundo lugar los garajes y almacenes (59.378 m²), y el industrial con 10.897 m² repartidos en 126 construcciones.

SUPERFICIE REHABILITADA POR USOS 2000-2021

USO	superficie m2	%
Almacén/garaje	59.378	27,0%
Comercial	7.525	3,4%
Cultural	1.582	0,7%
Hostelería	943	0,4%
Industrial	10.897	5,0%
Deportivo	29	0,0%
Oficinas	746	0,3%
Religioso	886	0,4%
Espectáculos	596	0,3%
Viviendas	135.686	61,7%
Sanidad	1.736	0,8%
TOTAL GENERAL	220.004	100,0%

Especialmente, las rehabilitaciones se reparten por todo el municipio, pero especialmente en los núcleos de Marín y Seixo, así como en las zonas de Cantodarea y Ardán. Por otra parte, y teniendo en cuenta que buena parte de los locales dedicados a almacenaje y garaje están vinculados a las viviendas, cabe destacar la evidente orientación de la actividad rehabilitadora hacia la vivienda.

Fuente: D.G. del Catastro. Elaboración propia.



Superficie rehabilitada por usos 2000-2021. Fuente DGC. Elaboración propia.

2.6.3. Instrumentos de planificación

El Plan General de Ordenación Municipal de Marín, constituye el marco general en el que se deben inscribir las diferentes políticas de apoyo a la rehabilitación y a la regeneración urbana.

La EDUSI Marín 2020 contiene dos líneas de actuación que abordan la rehabilitación, a través de la mejora de la eficiencia energética en edificios públicos: “LA.5. Mejorar los índices de consumo de energía en las vías, infraestructuras y edificios públicos” y “LA.13. Construcción, rehabilitación y modernización de equipamientos sociales, deportivos y sanitarios”.

Por otro lado, el Plan de Acción por el Clima y la Energía Sostenible (PACES), realizado en 2020, contiene dos medidas en materia de rehabilitación de edificaciones: “EEIM-02. Mejora de la eficiencia energética en todas las instalaciones consumidoras de energía de dependencias e instalaciones municipales” y “EEIR-03. Control y aplicación efectiva de las exigencias básicas de ahorro de energía del código técnico de la edificación en edificios de nueva construcción y en intervenciones sobre edificios existentes”.

A2. MARCO DE GOBERNANZA

La definición de un modelo urbano es una cuestión compleja que, si bien recae fundamentalmente sobre las competencias urbanísticas, implica la coordinación de múltiples aspectos sectoriales y la asunción de unos principios comunes que guíen la acción de distintos departamentos.

Las administraciones públicas competentes en esta materia son:

Nivel nacional (AGE): Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Nivel autonómico (Xunta de Galicia): Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda; Consellería de Infraestructuras e Mobilidade; Consellería de Sanidade; Consellería de Política Social; y Consellería de Cultura, Educación e Universidade.

Nivel local (Administración local): Concello de Marín y Deputación Provincial de Pontevedra.

Las competencias de la administración municipal se ejercen a través de las siguientes áreas y organismos:

Áreas: Área de Urbanismo, Hacienda, Personal, Vivienda, Empleo, Empresa, Tecnologías de la Información y Comunicación y Coordinación de las áreas de gobierno; Área de Medio ambiente, Bienestar Social, Igualdad, Educación y Fiestas; Área de Desarrollo rural, Servicios, Ejecución de obras en las parroquias, Coordinación con los colectivos vecinales y Participación ciudadana; Área de Cultura, Patrimonio, Normalización lingüística, Coordinación con actividades culturales y Utilización de espacios públicos culturales; Área de Seguridad, Policía Local y Movilidad; Área de Deporte, Gestión de las instalaciones deportivas, Organización de eventos deportivos y Juventud.

Delegaciones especiales: Coordinación de las tecnologías de la información y comunicación; Coordinación de fiestas y eventos; Coordinación Servicios Sociales e Igualdad; Coordinación de actividades deportivas; Coordinación de la actividad cultural y utilización de espacios públicos culturales.

Comisiones municipales: Comisión de Urbanismo, Hacienda, Personal, Vivienda, Empleo, Empresa, Tecnologías de la Información y Comunicación y Coordinación de las áreas de gobierno; Comisión de Medio ambiente, Bienestar Social, Igualdad, Educación y Fiestas; Comisión de Desarrollo rural, Servicios, Ejecución de obras en las parroquias, Coordinación con los colectivos vecinales y Participación ciudadana; Comisión de Cultura, Patrimonio, Normalización lingüística, Coordinación con actividades culturales y Utilización de espacios públicos culturales; Comisión de Seguridad, Policía Local y Movilidad; Comisión de Deporte, Gestión de las instalaciones deportivas, Organización de eventos deportivos y Juventud.

Finalmente, se debe señalar la importancia de integrar a las asociaciones vecinales, como vehículo para favorecer la participación ciudadana.

B. Datos descriptivos AUE

MODELO DE CIUDAD · DATOS DESCRIPTIVOS RELACIONADOS

RANGOS MUNICIPIOS ENTRE 20.000 Y 50.000 HABITANTES

	VALOR	VALOR 1ER CUARTIL	VALOR MEDIO	VALOR 3ER CUANTIL
D.01 Variación de la población 2010-2020 %	-6.75	-1.8	2.7	8.0
D.06 Densidad de población en suelo urbano (hab/ha)	86.93	40.5	57.0	81.6
D.07 Suelo urbano discontinuo (%)	53.36	9.5	28.2	55.9
D.08 Densidad de vivienda (viv/ha)	43.48	21.0	29.5	41.6
D.09 Compacidad urbana (m2t/m2s)	0.96	0.50	0.67	0.87
D.10 Compacidad residencial				
D.10.a. Sup. Construida uso residencial (m2t/m2s)	0.7	0.30	0.41	0.52
D.10.b. Sup. Construida uso residencial (%)	73.54	54.5	62.7	68.5
D.11 Complejidad urbana	-	-	-	-
D.12 Parques y equipamientos de zonas verdes	-	-	-	-
D.13 Espacio público	-	-	-	-
D.ST.01 Densidad de vivienda prevista en las áreas de suelo de desarrollo (viv/ha)	47.83	22.0	33.4	46.4
D.ST.02 Porcentaje de áreas de suelo en desarrollo %	38.08	18.3	36.3	67.3
D.ST.03 Porcentaje de suelo urbanizable delimitado %	24.3	14.2	29.9	59.5
D.ST.04 Superficie de suelo previsto para uso residencial (%)	26.01	8.0	19.4	37.5
D.ST.05 Superficie de suelo previsto para actividades económicas (%)	12.88	4.1	13.2	31.1
D.14 Antigüedad del parque edificatorio. Parque edificatorio anterior al año 2000 (%)	77.17	52.4	61.3	68.5
D.16 Calidad del silencio	-	-	-	-
D.22 Envejecimiento de la población				
D.22.a Índice de envejecimiento de la población (%)	20.23	13.7	16.3	18.2
D.22.b Índice de senectud de la población (%)	11.34	8.8	10.1	11.4
D.23 Población extranjera (%)	3.14	5.2	9.2	16.7
D.24 Índice de dependencia				
D.24.a Índice de dependencia total (%)	50.25	44.6	47.4	50.1
D.24.b Índice de dependencia infantil (%)	19.5	20.9	22.5	25.1
D.24.c Índice de dependencia de mayores (%)	33.06	21.3	25.9	29.8
D.29 Parque de vivienda (viv/1000 hab.)	500.21	431.3	483.7	555.8

MODELO DE CIUDAD · DATOS DESCRIPTIVOS RELACIONADOS

RANGOS MUNICIPIOS ENTRE 20.000 Y 50.000 HABITANTES

	VALOR	VALOR 1ER CUARTIL	VALOR MEDIO	VALOR 3ER CUANTIL
D.30 Tipología de vivienda	-	-	-	-
D.31 Vivienda protegida	-	-	-	-
D.32 Variación del número de hogares 2001-2011 (%)	16.21	24.1	35.6	51.6
D.33 Crecimiento del parque de vivienda 2001-2011 (%)	18.93	14.5	23.1	35.0
D.34 Vivienda secundaria (%)		4.2	8.4	15.5
D.35 Vivienda vacía (%)		9.9	13.7	17.9
D.ST.06 Viviendas previstas en áreas de desarrollo respecto al parque de vivienda (%)	28.62	9.6	21.4	46.2
D.ST.07 Número de viviendas previstas en áreas de desarrollo (viv/1000 hab)	143.14	49.1	110.5	238.1
D.37 Figura del planeamiento urbanístico vigente en el municipio	PGOM	-	-	-
D.38 Fecha de la figura de planeamiento urbanístico vigente	2012	1994	2001	2007
D.39 Agenda urbana, planeamiento estratégico y Smart cities	-	-	-	-
D.29 Parque de vivienda (viv/1000 hab.)	500.21	431.3	483.7	555.8

Entre los datos descriptivos de la Agenda Urbana Española (AUE) destacan para el caso de Marín, respecto al resto de municipios españoles de entre 20.000 a 50.000 habitantes, una serie de indicadores demográficos: el decrecimiento poblacional, el menor incremento del número de hogares, el menor porcentaje de niños, el mayor envejecimiento de la población y los mayores índices de dependencia. En cuanto al modelo de asentamiento, la densidad de población en suelo urbano, la densidad de viviendas y la compacidad urbana son mayores a la media, también lo es el porcentaje de suelo urbano discontinuo. Por último destacan la antigüedad del parque edificatorio y la disponibilidad de un Plan General más reciente que la media de municipios de su rango.

De los datos comparativos de la AUE destacan las señales de crisis demográfica en el municipio, evidenciando la necesidad de retener y atraer población joven. Por otra parte, a pesar de que el modelo de asentamiento de base es disperso y fragmentario, la densidad y compacidad del núcleo urbano, hacen de Marín una villa con capacidad para dotarse de servicios. Por tanto, se puede deducir de aquí la necesidad de apostar por una transformación urbana que convierta a Marín en una localidad atractiva para vivir y en la que sea posible que los jóvenes desarrollen un proyecto de vida.

C. Análisis DAFO

C1. ANÁLISIS INTERNO

DEBILIDADES

D.1. Las zonas rurales del municipio presentan patrones de crecimiento disperso, de manera que resulta complicado dotarlas de servicios y son dependientes del automóvil privado para garantizar su acceso a los mismos.

D.2. Hay una carencia de zonas verdes y espacios libres en una localidad que, por la configuración de su puerto, tampoco puede disfrutar de una relación directa entre la ciudad y el mar.

D.3. Fuera del puerto no existe ningún suelo específicamente desarrollado para albergar actividad económica, lo que provoca que el municipio pierda oportunidades de desarrollo económico.

D.04. Existen en el municipio una serie de áreas socialmente vulnerables, que necesitan de intervención pública para evitar su degradación y para garantizar la igualdad de oportunidades de sus habitantes respecto al resto de población del municipio.

FORTALEZAS

F.1. El núcleo urbano de Marín concentra a más de un 65% de la población del municipio y buena parte de las actividades. Es un núcleo urbano compacto, en el que resulta viable la dotación de servicios y que posee capacidad de ofrecer servicios a los asentamientos de población del entorno próximo.

F.2. Una parte importante de las principales dotaciones se pueden ofrecer en condiciones de proximidad, debido a la concentración de población y a la distribución de estos servicios por toda la trama urbana. Esto hace de Marín un municipio favorable al fomento de la movilidad peatonal.

F.3. El Ayuntamiento cuenta con un Plan General reciente que establece las previsiones necesarias en materia de obtención de dotaciones y servicios, vivienda o suelo de actividad empresarial.

F.4. El Ayuntamiento cuenta con un ARI, que le confiere una cierta experiencia en la gestión de procesos de rehabilitación y regeneración urbana.

C2. ANÁLISIS EXTERNO

AMENAZAS

A.1. La carencia de espacios libres públicos y de zonas verdes de proximidad, la falta de calidad del espacio urbano y la existencia de edificaciones en mal estado pueden actuar como retracts de la actividad económica y pueden generar la percepción de que Marín no sea un lugar óptimo para vivir.

A.2. La falta de atractivo comercial del municipio puede provocar que los propios residentes realicen parte de sus compras fuera de la localidad, así como disuadir a los habitantes de la comarca de desplazarse a Marín.

A.3. El Puerto, que es el principal activo económico del municipio, puede actuar como un elemento empobrecedor de la calidad urbana si no se resuelve adecuadamente la integración puerto-ciudad.

OPORTUNIDADES

O.1. Los procesos de adaptación al cambio climático y la transición energética y ecológica, pueden actuar como palanca para la transformación del modelo urbano de Marín hacia una mayor sostenibilidad.

O.2. El municipio cuenta con espacios de oportunidad para la transformación urbana, buena parte de ellos están identificados y clasificados en el PGOM, y varios cuentan ya con proyectos preparados para su ejecución. La transformación de estos espacios permitiría el incremento de dotaciones públicas, el refuerzo de la centralidad y de la complejidad urbana, la mejora de la calidad de vida de la población y la regeneración de la ciudad.

O.3. La excelente posición de Marín en relación al sistema urbano gallego puede actuar como palanca para la implementación de políticas transformadoras y para la atracción de nuevas actividades.

D. Diagnóstico:

Retos principales en materia de modelo urbano

El diagnóstico en cuanto al modelo urbano de Marín se podría resumir en:

RETO 1. CONTINUAR EL DESARROLLO DE ACTUACIONES QUE MEJOREN LA INTEGRACIÓN PUERTO-CIUDAD

El Puerto, que es el principal motor económico de Marín, está actuando como un elemento empobrecedor de la calidad urbana e impidiendo la relación entre la ciudad y el mar.

Necesidad de desarrollar un programa ambicioso de actuaciones que resuelvan la integración puerto-ciudad y hagan de Marín un espacio de calidad para vivir y para llevar a cabo actividades económicas.

RETO 2. DESARROLLAR Y URBANIZAR LOS ESPACIOS INCOMPLETOS DEL NÚCLEO, ASÍ COMO MEJORAR LOS EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS EXISTENTES, INCREMENTANDO LA IMAGEN URBANA DEL MUNICIPIO.

El municipio presenta una gran carencia de espacios públicos y zonas verdes, pero, a su vez, dispone de espacios de oportunidad para desarrollar acciones encaminadas a la superación de estos déficits y cuenta con un PGOM que otorga las herramientas jurídicas necesarias para poder materializarlas.

Necesidad de desarrollar actuaciones sobre los espacios de oportunidad que permitan solventar los déficits de dotaciones existentes y consigan transformar la imagen del municipio.

RETO 3. ESTABLECER ÁREAS DE PRIORIDAD PEATONAL Y DE CALIDAD EN LAS ZONAS DE MAYOR ACTIVIDAD COMERCIAL.

El núcleo de Marín cuenta con una serie de ejes comerciales en los que se produce un cierto equilibrio entre la actividad económica terciaria y el uso residencial.

Posibilidad de establecer redes de recorridos peatonales que configuren corredores comerciales de calidad y enlacen los distintos barrios.

RETO 4. DESARROLLAR ACTUACIONES Y ESTRATEGIAS DE REGENERACIÓN URBANA INTEGRADAS, INCLUYENDO UNA MEJORA DE LA EDIFICACIÓN, ESPACIO URBANO, ASÍ COMO UNA PERSPECTIVA SOCIOECONÓMICA.

Existen en el municipio áreas urbanas vulnerables y, al mismo tiempo, la necesidad de rehabilitar un parque edificatorio envejecido y de mejorar la accesibilidad y la eficiencia energética

Necesidad de desarrollar programas de regeneración urbana que integren los aspectos físico-espaciales con los socioeconómicos para un abordaje integral de las problemáticas asociadas a la vulnerabilidad urbana y a la obsolescencia del parque edificatorio.



03.

Cambio climático y resiliencia

Índice de contenido

A. ANÁLISIS GENERAL

A1. Ámbitos temáticos AUE

3.1. Adaptación

3.1.1. Riesgos asociados al cambio climático en el municipio

3.1.2. Instrumentos de planificación

3.2. Mitigación

3.2.1. Emisiones de GEI y calidad del aire

3.2.2. Instrumentos de planificación

3.3. Resiliencia

3.3.1. Condiciones del municipio para asumir los cambios derivados del cambio climático

3.3.2. Instrumentos de planificación

A2. Marco de gobernanza

B. Datos descriptivos AUE

B. DATOS DESCRIPTIVOS AUE

C. ANÁLISIS DAFO

C1. Análisis interno

C2. Análisis externo

D. DIAGNÓSTICO: RETOS PRINCIPALES EN MATERIA DE CAMBIO CLIMÁTICO

A. Análisis de contenido

A1. ÁMBITOS TEMÁTICOS AUE

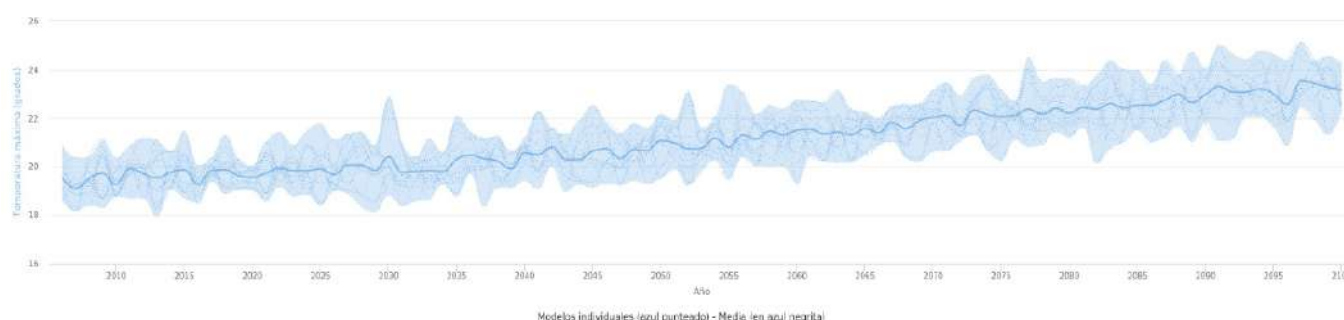
3.1. Adaptación

3.1.1. Riesgos asociados al cambio climático en el municipio

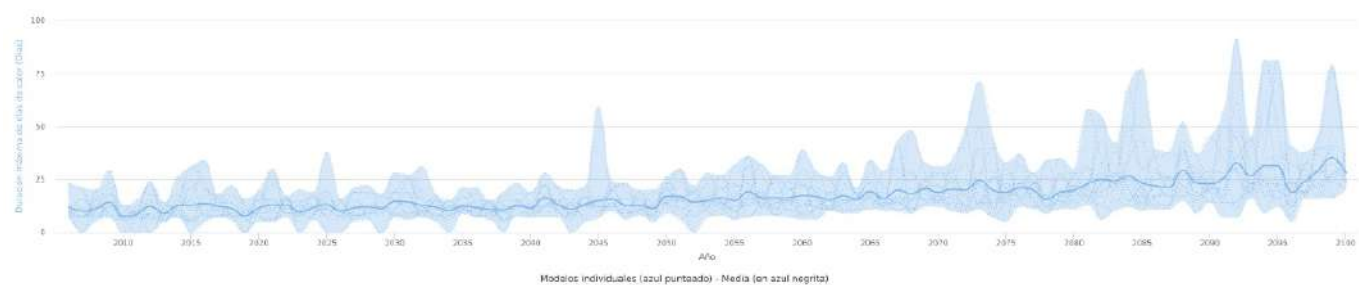
De cara a la identificación de los riesgos asociados al cambio climático en el término municipal de Marín, es necesario conocer, con carácter previo, los peligros climáticos a los que está expuesto el municipio. Para ello se consultan los datos referidos a las variables climáticas sobre distintas proyecciones, contenidas en el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático y disponibles para su consulta en el visor web Adapteca, para las siguientes variables analizadas y para dos de los escenarios contemplados, RCP 4.5 y RCP 8.5, en el 5º Informe de Evaluación del IPCC (2014):

- Calor extremo: se trata de la invasión de aire muy caliente, en una zona amplia, que dura de algunos días a varias semanas.

		RCP 4.5			RCP 8.5		
	Dato hco.	2011-2040	2041-2070	2071-2100	2011-2040	2041-2070	2071-2100
tª máx. media	18,92°C	19,80°C	20,52°C	20,90°C	19,90°C	21,10°C	22,650°C
tª máx. extrema	34,49°C	35,57°C	36,41°C	36,69°C	36,01°C	37,74°C	38,62°C
Difer. tª	9,88°C	10,03°C	10,25°C	10,27°C	10,05°C	10,34°C	10,68°C
Durac. máx. olas calor	8,86 días	11,00 días	14,11 días	14,82 días	11,62 días	15,92 días	24,03 días
Nº noches cálidas	36,4	54,96	72,98	80,72	57,86	84,86	119,04
Nº días cálidos	36,4	48,25	61,39	65,29	50,06	70,39	94,95



Evolución temperatura máxima. Escenario RCP 8.5. Fuente: Adapteca.



Evolución duración máxima de olas de calor. Escenario RCP 8.5.
Fuente: Adaptecca.

Las proyecciones establecen un horizonte en el cual se dan subidas generalizadas, de entre 2 a 4°C, de las temperaturas máximas (tanto medias como extremas), y un incremento de la duración de las olas de calor, y de los días cálidos, que la triplicarían en 2100 según las previsiones del escenario más extremo (RCP 8.5), y se doblarían según las del escenario más positivo (RCP 4.5).

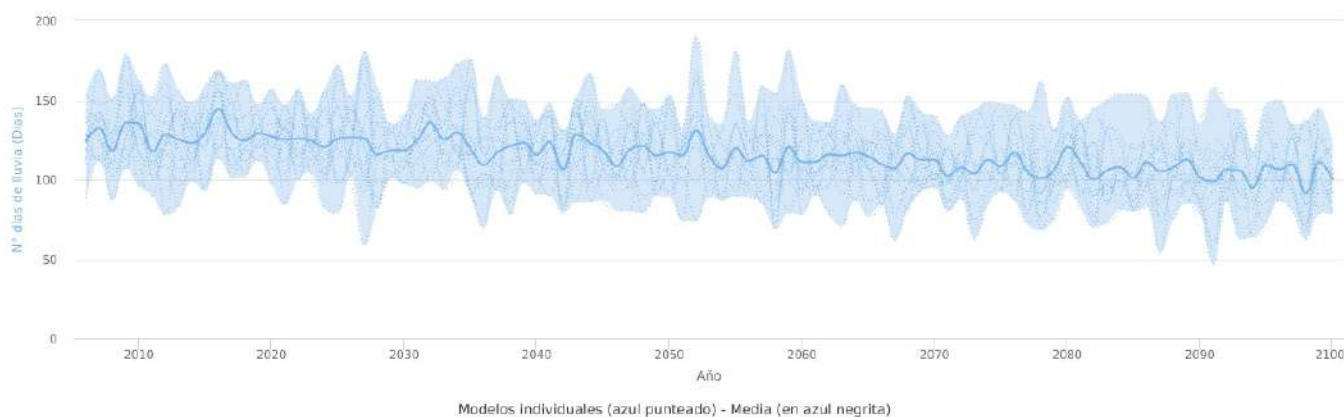
- Precipitaciones fuertes: episodio de precipitaciones que se da durante un período de 1 a 48 horas con una precipitación total que supera un umbral determinado para un lugar dado.

		RCP 4.5			RCP 8.5		
	Dato hco.	2011-2040	2041-2070	2071-2100	2011-2040	2041-2070	2071-2100
Precip. máx. en 24 h. (mm/día)	65,33	66,96	68,88	67,07	65,35	67,53	67,31

La evolución del volumen de precipitaciones que ambos escenarios contemplan, es muy similar, con un aumento de las mismas en el periodo 2041-2070, que será un punto superior en el RCP 4.5 respecto a lo contemplado en el escenario más extremo, y una reducción en el periodo 2071-2100, con unas cifras muy similares en ambos escenarios, y un aumento leve, ligeramente inferior a los dos puntos, respecto al dato histórico.

- Sequía: se define como el período de tiempo anormalmente seco lo suficientemente largo como para provocar un desequilibrio hidrológico grave que puede derivar en desequilibrios hídricos a largo plazo y en recursos hídricos insuficientes para satisfacer los requisitos medios a largo plazo.

		RCP 4.5			RCP 8.5		
	Dato hco.	2011-2040	2041-2070	2071-2100	2011-2040	2041-2070	2071-2100
Precip. media diaria (mm/día)	4,28	4,2	4,05	4,13	4,21	3,98	3,72
E v o t r a n s p . Potencial (mm/mes)	62,63	64,75	66,79	67,83	64,99	68,48	73,73



Evolución nº días de lluvia. Escenario RCP 8.5.

Fuente: Adaptecca.

Se prevé un aumento de la sequía, como resultado de la combinación de dos fenómenos: la disminución de los días de lluvia, con un descenso de las precipitaciones medias, y el aumento de la evotranspiración potencial, de casi 10 puntos en el escenario más extremo. Esto provocará, asimismo, un descenso muy significativo del grado de humedad.

El efecto combinado del aumento de las temperaturas máximas, el incremento de la duración de las olas de calor y de los días y noches cálidos, así como la mayor recurrencia de los eventos de sequía suponen unos riesgos muy considerables en cuanto a eventos de calor extremo, con fuerte impacto sobre la salud de la población y en relación a los incendios forestales. Por otra parte, el ciclo integral del agua puede ver fuertemente alterado su equilibrio por la disminución de las lluvias y la modificación en los patrones de las mismas.

El Plan Territorial de Emergencias de Galicia (PLATERGA), asigna un riesgo potencial de emergencias (RPE) alto al municipio de Marín, como resultante de un riesgo estadístico bajo, una vulnerabilidad poblacional muy alta y un riesgo especial bajo. Esto significa que en el término municipal existe una probabilidad estadística alta de materialización de un riesgo y de que afecte

de algún modo a la población, a sus bienes, al patrimonio cultural y artístico o al medio natural, pero no da idea de las consecuencias concretas que la materialización del riesgo pudiera provocar en esos ámbitos.

Por su parte, el Plan especial de protección civil ante el riesgo de inundaciones en Galicia (Inungal) señala un riesgo bajo en Marín.

Además, el Plan especial de prevención y defensa contra los incendios forestales de Galicia (PLADIGA) incluye al término municipal de Marín, y a todos los de la comarca del Morrazo, dentro de las zonas de alto riesgo de incendios forestales (ZAR).

A nivel local, el ayuntamiento, cuenta con un Plan Municipal de Prevención y defensa contra los incendios forestales del Ayuntamiento de Marín, que señala que en el municipio no existe ninguna parroquia con alta actividad incendiaria (PAAI). Por su parte, el Análisis de Riesgos y Vulnerabilidades frente al Cambio Climático del PACES de Marín (2020), identifica los siguientes riesgos climáticos en el término municipal:

	RIESGOS ACTUALES		RIESGOS PREVISTOS	
TIPO DE RIESGO CLIMÁTICO	NIVEL ACTUAL DEL RIESGO	CAMBIO PREVISTO EN INTENSIDAD	CAMBIO PREVISTO EN FRECUENCIA	MARCO TEMPORAL
Calor Extremo	Bajo	Aumento	Aumento	A Corto Plazo
Frío Extremo	Bajo	Aumento	Aumento	A Corto Plazo
Precipitación Extrema	Moderado	Aumento	Aumento	A Corto Plazo
Inundaciones	Moderado	Aumento	Aumento	A Corto Plazo
Sequías	Moderado	Aumento	Aumento	A Corto Plazo
Incendios Forestales	Alto	Aumento	Aumento	A Corto Plazo

Riesgos asociados al cambio climático en Marín.
Fuente: Análisis de Riesgos y Vulnerabilidades frente al cambio climático, PACES Marín, 2020.

Por tanto, el principal riesgo climático existente en el municipio es el de la aparición de incendios forestales que, además de la evidente pérdida de masa forestal y de biodiversidad que generan, suponen un elevado riesgo para la población, especialmente en las áreas de asentamiento disperso.

Asimismo, aparecen una serie de riesgos ligados a la gestión del ciclo del agua, como son las sequías y las precipitaciones extremas, o las inundaciones, con riesgo moderado en el municipio. Esta circunstancia obligará a mejorar las capacidades del Ayuntamiento en cuanto a la gestión de este ciclo, de manera que se pueda limitar el impacto de dichos riesgos.

Por otra parte, las variables referidas a calor extremo y frío extremo presentan un nivel de riesgo bajo, aunque es conveniente tenerlas en cuenta, en especial de cara a la gestión de la salud urbana, con especial énfasis en aquellas áreas del municipio con población más envejecida.

Del cruce de los riesgos existentes en el municipio

con las correspondientes matrices de impactos y probabilidades por sectores, se obtuvo en el PACES la conclusión de que el sector que soporta un mayor nivel de riesgo en Marín es el de Protección Civil y Emergencias, seguido de los de Energía y Aguas. En el primer caso es debido a la posibilidad de que los peligros climáticos se materialicen a corto plazo, derivando en aumento de incidencias en carreteras y viviendas; en el segundo, por el impacto que las precipitaciones extremas, la subida del nivel del mar y las inundaciones tendrían sobre las infraestructuras de transporte de energía; en el tercero, por las significativas consecuencias que la subida del nivel del mar y las inundaciones podrían tener para la población y las infraestructuras del municipio.

En cuanto a la vulnerabilidad frente al cambio climático, la Evaluación de Riesgos y Vulnerabilidades del PACES describe el siguiente estado de la cuestión:

TIPO DE RIESGO CLIMÁTICO	NIVEL ACTUAL DE RIESGO	CAPACIDAD DE ADAPTACIÓN	VULNERABILIDAD
Incendios forestales	Alto	s/d	Media
Sequías	Moderado	s/d	Media
Subida del nivel del mar		s/d	Media
Precipitaciones extremas	Moderado	s/d	Media
Inundaciones	Moderado	s/d	Media
Calor extremo	Bajo	s/d	Baja
Frío extremo	Bajo	s/d	Baja

Riesgos asociados al cambio climático en Marín.
Fuente: Elaboración propia a partir del documento de Evaluación de Riesgos y Vulnerabilidades, PACES Marín, 2020.

Finalmente, en relación a las vulnerabilidades frente al cambio climático, se señala como sector más vulnerable de nuevo el de Protección civil y emergencias, junto con los de energía y agua, y se

indica, además, que los sectores de la población sometidos a mayor riesgo los que representan los ancianos, las personas en riesgo de exclusión social y las personas de rentas bajas.

3.1.2. Instrumentos de planificación

El Plan de acción por el clima y las energías sostenibles (PACES) de 2020 contiene un Plan de acción de adaptación al cambio climático que propone las siguientes medidas a tomar:

Actualización periódica del Plan de Incendios

Aumento de las zonas verdes y arboladas mediante la plantación de árboles, la creación de huertos urbanos y la preservación de las zonas verdes en el casco urbano.

Seguimiento periódico de la evolución de las zonas inundables por la subida del mar, e inclusión de estas zonas en el caso de actualización o realización de un nuevo plan urbanístico.

Reducir las magnitudes de las inundaciones con un plan de emergencias y de protección civil.

Reducir la frecuencia de las inundaciones mediante auditorías de las redes de saneamiento y correcto mantenimiento de las mismas.

Seguimiento de los efectos y frecuencia de las sequías durante el periodo 2022-2025, y en su caso, realizar un plan contra la sequía.

Aumentar el compostaje.

Por otra parte, el Plan Municipal de Prevención y Defensa contra los Incendios Forestales del Ayuntamiento de Marín, que establece una serie de medidas respecto a la gestión de la biomasa, relativas a la definición de bandas de gestión y protección, y a la gestión en vías, caminos, carreteras y montes de titularidad municipal.

Por último, entre las líneas de actuación de la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado (EDUSI) Marín 2020, existe una sobre Rehabilitación de espacios degradados e infrautilizados en torno a los ríos Lameira y Loira (L.A.7), que puede contribuir a las necesidades de adaptación climática del Ayuntamiento.

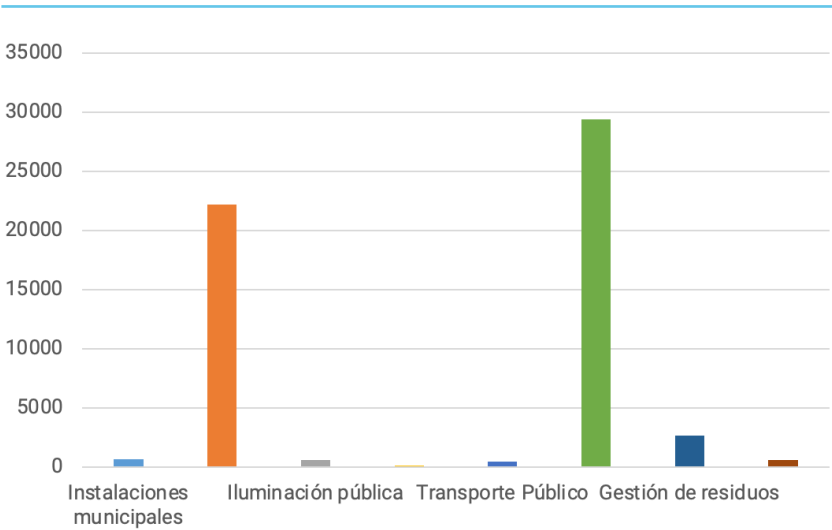
3.2. Mitigación

3.2.1. Emisiones de GEI y calidad del aire

Según el inventario de emisiones de referencia del PACES de Marín (2020), durante el año 2014 se emitieron a la atmósfera 56.681 tCO₂ e, desde el municipio, lo que equivale a 2,25 tCO₂ e por habitante. El reparto de dichas emisiones por sectores presenta la siguiente distribución:

SECTOR	EMISIONES TCO ₂ /AÑO	PESO RELATIVO (%)
Instalaciones municipales	657	1,16
Edificios residenciales	22.192	39,15
Iluminación pública	601	1,06
Flota Municipal	115	0,2
Transporte Público	471	0,83
Transporte privado y comercial	29.394	51,86
Gestión de residuos	2.648	4,67
Gestión de aguas residuales	603	1,06
TOTAL	56.681	100,00

EMISIONES TCO₂/AÑO POR SECTOR



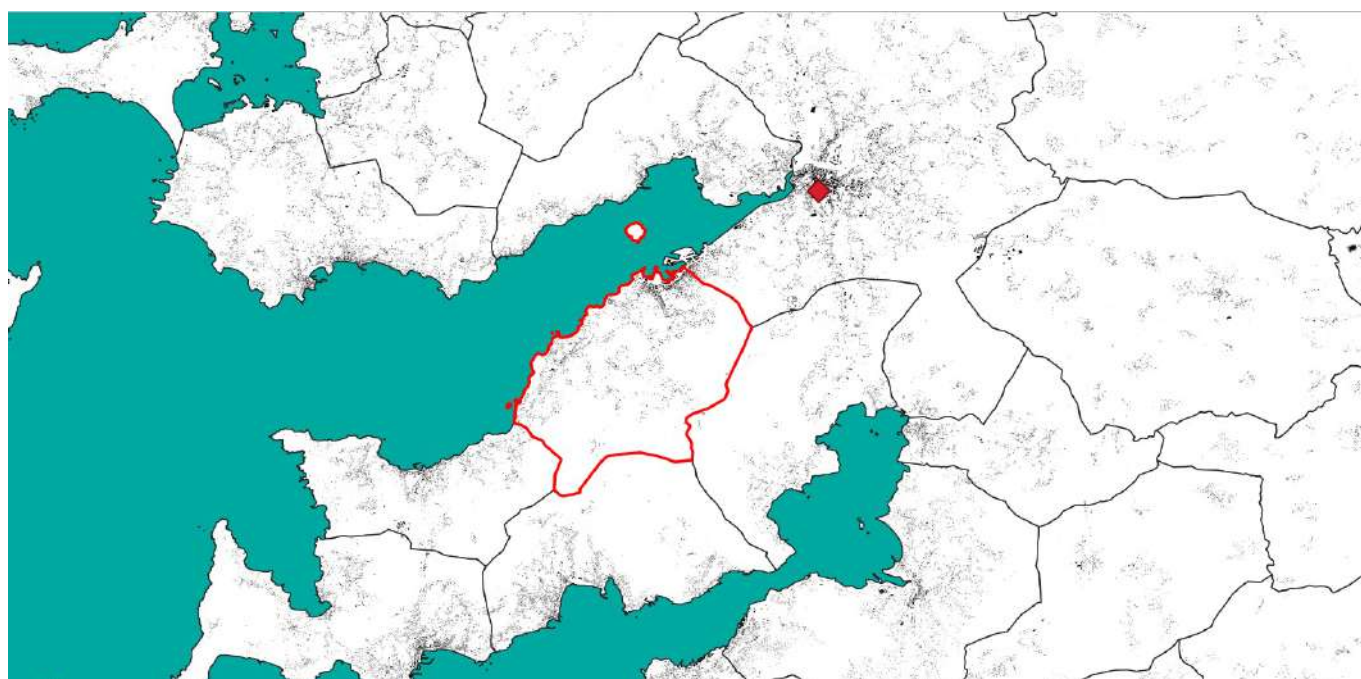
Emisiones (tCO₂e/año) por sector en el municipio de Marín durante el año 2014.
Fuente: Plan de Acción polo Clima e as Enerxías Sostibles (PACES) de Marín, 2020.

Por tanto, el principal responsable de las emisiones en el municipio es el transporte, con algo más de la mitad de las emisiones (51,86%), si bien es cierto que, al no disponer de datos sobre la industria y el sector terciario, dicha cifra se ve artificialmente incrementada. El sector residencial supone un 39,15% de las emisiones, y el resto de sectores, directa o indirectamente relacionados con la administración municipal representa un 8,99% sobre el total de emisiones analizadas.

En cuanto a la calidad del aire, hay que hacer notar que debido a las características climáticas de Galicia (inestabilidad frecuente, altas precipitaciones y baja radiación solar), la calidad del aire es mejor que lo registrado en otros lugares de España.

En Marín, además, nos encontramos el hándicap de no existir una estación de medición de partículas contaminantes, debiendo acudir a la estación de Campolongo, situada en la vecina localidad de

Pontevedra para conocer la calidad del aire, con lo que los datos deben tomarse con cautela al provenir de una estación no situada en Marín, y que además se localiza en una ciudad con un modelo urbano muy basado en el desplazamiento a pie, por lo que las partículas contaminantes provenientes del transporte, pueden verse muy reducidas respecto a lo que se registra en Marín.



Situación de la estación Pontevedra-Campolongo respecto de Marín

Los datos desglosados por partículas, para la estación pontevedresa durante el año 2020, enseñan que la mayoría de los contaminantes se mantuvieron a lo largo del año en los límites recomendados, a excepción de las partículas PM₁₀, que superaron tres días los máximos diarios (si bien es cierto que estos valores pueden estar condicionados por las restricciones de movilidad del COVID-19 y el modelo urbano de Pontevedra) y del ozono, que también tuvo tres superaciones.

DIOXIDO DE AZUFRE

ESTACIÓN	MÁXIMO HORARIO (UG/M ³)	MÁXIMO DIARIO (UG/M ³)	MEDIA ANUAL (UG/M ³)	SUP. H (350 UG/M ³)	SUP. D (125 UG/M ³)	MEDIA INVERNAL (UG/M ³)
Campolongo	16	4,3	1,2	0	0	1,4

DIÓXIDO DE NITRÓGENO Y ÓXIDOS DE NITRÓGENO (NO², NOX)

ESTACIÓN	MÁXIMO HORARIO (UG/M ³)	MÁXIMO DIARIO (UG/M ³)	MEDIA ANUAL (UG/M ³)	SUP. VL HORARIO (200 UG/M ³)		
Campolongo	98,19	126	15	0		

PARTÍCULAS PM ₁₀			
ESTACIÓN	MÁXIMO HORARIO (UG/M ³)	MÁXIMO DIARIO (UG/M ³)	MEDIA ANUAL (UG/M ³)
Campolongo	3	16	73

PARTÍCULAS PM 2,5		
ESTACIÓN	MÁXIMO HORARIO (UG/M ³)	MÁXIMO DIARIO (UG/M ³)
Campolongo	8,8	35

OZONO (O ³)					
ESTACIÓN	SUP. VO 2018-2020 (120 UG/M ³)	SUP. VO 2020 (120 UG/M ³)	MEDIA ANUAL (UG/M ³)	SUP. LI HORARIO (180 UG/M ³)	SUP. LA HORARIO (240 UG/M ³)
Campolongo	3	0	71	0	0

MONÓXIDO DE CARBONO (CO)			
ESTACIÓN	MÁXIMO OCTOHORARIO (MG/M ³)	MEDIA ANUAL (MG/M ³)	SUP. VL (10 MG/M ³)
Campolongo	0,86	0,31	0

BENCENO			
ESTACIÓN	COBERTURA TEMPORAL (%)	MÁXIMO (UG/M ³)	MEDIA ANUAL (UG/M ³)
Campolongo	15,03	0,01	0,01

3.2.2. Instrumentos de planificación

El Concello de Marín se adhirió al Pacto de los Alcaldes el 12 de septiembre de 2019. De cara a hacer efectivos los compromisos adquiridos, el pleno del Ayuntamiento aprobó el documento del Plan de Acción polo Clima e a Enerxía Sostible (PACES), donde se fija un objetivo de reducción de las emisiones de CO₂ de un 40% en el año 2030 respecto a 2014, año de referencia del Inventario de Emisiones de Referencia (IER). El marco geográfico de este plan de acción es el del propio término municipal de Marín y las 24 medidas que desarrollan el Plan de Acción de Mitigación (PAM), 20 de las

cuales van dirigidas a alguno de los 7 sectores de actuación: edificios, equipamientos/instalaciones municipales (3 acciones); edificios, equipamientos/instalaciones residenciales (7 acciones); iluminación pública (1); flota municipal (1); transporte público y privado-comercial (5); gestión de residuos y aguas residuales (2); y pobreza energética (1). A estas hay que sumar 4 acciones transversales organizadas en 3 líneas estratégicas.

La reducción de emisiones y la inversión previstas son las siguientes:

SECTOR	EMISIONES 2030 tCO ₂ e	INVERSIÓN PREVISTA
Acciones transversales	476	-
Iluminación pública	240	1.350.000
Edif./Equip./Inst. Municipales	280	2.200.000
Edif./Equip./Inst. Residenciales	10.590	-
Flota municipal	46	300.000
Transporte público y privado-comercial	10.915	150.000
Gestión de RSU y de aguas residuales	591	-
Pobreza energética	0	-
TOTAL	23.139	4.000.000

Para alcanzar dicha reducción de emisiones el PACES de Marín plantea las siguientes acciones:

Línea estratégica estructura y organización (EO):

- EO-01. Definición de una estructura organizativa y competencial adecuada.

Línea estratégica comunicación, participación, sensibilización y formación (CPSF):

- CPSF-01. Plan de comunicación y participación del PACES hasta el horizonte 2030.

Línea estratégica contratación pública de productos y servicios (CP):

- CP-01. Contratación pública de productos y servicios aplicando criterios de baja huella de carbono, eficiencia energética e impulso de las energías renovables.
- CP-02. Contratación pública de electricidad verde.

Sector edificios, equipamientos/instalaciones municipales:

- EEIM-01. Auditoría, certificación energética de edificios/instalaciones municipales y acciones para la mejora de la calificación.
- EEIM-02. Mejora de la eficiencia energética en todas las instalaciones consumidoras de energía de dependencias e instalaciones municipales.
- EEIM-03. Implantación de instalaciones de energía renovable para autoconsumo en edificios e

instalaciones municipales.

Sector iluminación pública (AP):

- AP-01. Renovación de las instalaciones de iluminación pública

Sector edificios, equipamientos/instalaciones residenciales:

- EEIR-01. Promoción e incentivo a la mejora de la calificación energética de edificios terciarios y residenciales.
- EEIR-02. Promoción e incentivo de las energías renovables (solar, fotovoltaica, solar térmica, biomasa, otras).
- EEIR-03. Control y aplicación efectiva de las exigencias básicas de ahorro de energía (HE) del CTE en edificios de nueva construcción y en intervenciones sobre edificios existentes. Desarrollo de ordenanza.
- EEIR-04. Campañas para el ahorro energético en el hogar y los servicios.
- EEIR-05. Sustitución paulatina de la iluminación poco eficiente en el sector residencial y terciario.
- EEIR-06. Desarrollo de una ordenanza de eficiencia energética.
- EEIR-07. Establecer un distintivo municipal a la excelencia en sostenibilidad local.

Sector transporte, flota municipal:

- TPTEM-01. Renovación de la flota municipal.

Sector transporte público y privado-comercial:

- TPTEPPC-01. Incentivos fiscales en el IVTM y zonas de aparcamiento para vehículos eficientes y no contaminantes.
- TPTEPPC-02. Humanización y peatonalización dentro del término municipal.
- TPTEPPC-03. Establecimiento de puntos de recarga y lugares de aparcamiento reservado para vehículos eléctricos.
- TPTEPPC-04. Difusión de los incentivos. Renovación de vehículos.
- TPTEPPC-05. Aplicación de la estrategia íntegra de

movilidad urbana sostenible del Ayuntamiento.

Sector gestión de residuos y gestión de aguas residuales:

- GAR-01. Recogida separada de los biorresiduos para compostaje.
- GAR-02. Auditoría del tratamiento de aguas residuales.

Sector pobreza energética:

- POBE-1. Talleres de formación sobre el consumo doméstico y difusión a personas vulnerables en cuanto a la pobreza energética.

Por otra parte, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de 2021, plantea una serie de propuestas, en cuanto a fomento y mejora del desplazamiento en modos no motorizados principalmente mediante la ampliación del espacio destinado al peatón, los caminos escolares seguros y una red de itinerarios ciclistas junto con otras medidas de fomento de este modo; Asimismo, tiene medidas específicas de carácter medioambiental, concretamente la instalación de puntos de recarga eléctricos, una nueva flota de vehículos públicos, y la potenciación de vehículos de bajas emisiones o eléctricos.

Por su parte, la Estrategia de Desarrollo Sostenible (EDUSI) Marín 2020, incluye un objetivo climático, que busca hacer de Marín un ayuntamiento sostenible, comprometido con la reducción de las emisiones de carbono a la atmósfera. En este sentido, las líneas de actuación cuyas acciones contribuyen a la mitigación del cambio climático son las siguientes:

- L.A. 5 Mejorar los índices de consumo de energía en vías, infraestructuras y edificios públicos.
- L.A. 13 Construcción, rehabilitación y modernización de equipamientos sociales, deportivos y sanitarios.

Finalmente, en el Plan de Marín Smart City se prevé instalar una estación de medición de la calidad del aire en la localidad.

3.3. Resiliencia

3.3.1. Condiciones del municipio para asumir los cambios derivados del cambio climático

El concepto de resiliencia frente al cambio climático, siendo próximo al de adaptación, se puede decir que incorpora todos aquellos aspectos de la mitigación que inciden en una disminución de las necesidades energéticas y en la capacidad de introducir elementos de producción autónoma de energía que ayuden a reducir la dependencia de la conexión a redes. Por otra parte, este concepto implica una visión a largo plazo enfocada más en la capacidad de respuesta de la población que sobre aspectos físicos, territoriales o materiales, aunque también.

En este sentido, la principal dificultad del ayuntamiento de Marín es que tiene a día de hoy una población considerablemente envejecida, con un índice de envejecimiento de la población del 20,23% y un índice de senectud del 11,34% (según datos de la Agenda Urbana Española), y con una tendencia demográfica que implica un progresivo aumento de la población dependiente. Si bien es cierto que

el modelo urbano, por la relativa compacidad del núcleo urbano y su conexión con el territorio, presenta buenas capacidades de adaptación a los cambios, la situación es distinta en la periferia suburbana de vivienda unifamiliar aislada, donde la dispersión poblacional y la dificultad para ofrecer servicios compromete las posibilidades de responder a las exigencias derivadas del cambio climático.

La necesidad de mejorar la capacidad de respuesta frente a los incendios forestales y sus impactos y de garantizar una gestión del ciclo integral del agua, para reducir la vulnerabilidad frente a sequías e inundaciones, suponen los principales obstáculos para un incremento de la resiliencia, junto con un modelo energético todavía muy basado en el consumo de combustibles fósiles y con nulas capacidades de autoconsumo.

3.3.2. Instrumentos de planificación

Planificar la resiliencia frente al cambio climático supone, más que el establecimiento de instrumentos específicos, la aplicación de criterios climáticos transversales a los instrumentos de planificación territorial, urbanística y sectorial, de manera que se consiga un abordaje integral de las problemáticas derivadas del cambio climático.

Ante la ausencia de un instrumento que establezca este tipo de criterios transversales, cabe señalar que el Plan de acción por el clima y las energías sostenibles (PACES) de 2020, en la medida en que integra en un mismo marco acciones de mitigación y adaptación frente al cambio climático, es el que presenta una contribución más clara en este sentido. También se deben señalar las aportaciones de otros planes que, abordando diferentes temáticas (PMUS, EDUSI, etc.), ayudan a mejorar de manera parcial la resiliencia frente al cambio climático.

A2. MARCO DE GOBERNANZA

La dificultad fundamental que presenta la gobernanza de las políticas climáticas a nivel local es la insuficiencia de este nivel para hacer frente a una problemática de escala global. Por otra parte, si bien las competencias más directas en políticas climáticas tienden a situarse en los departamentos de medio ambiente, los ámbitos competenciales relacionados son muy variados.

El marco para la toma de decisiones lo establecen, no solo los grandes acuerdos de carácter internacional, sino también la reciente Ley contra el cambio climático o el Pacto de los alcaldes. También se debe considerar el papel de las políticas de infraestructura verde para la planificación climática. En este sentido, la Estrategia Nacional de Infraestructura Verde, establece un sistema de planificación en cascada que incluye la gobernanza como un aspecto fundamental. Las administraciones implicadas son las siguientes:

Nivel Nacional (AGE): Ministerio Transición Ecológica y el Reto Demográfico; Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Nivel Autonómico (Xunta de Galicia): Consellería Medio Ambiente, Territorio e Vivenda; Consellería de Infraestruturas e Mobilidade; Consellería do Medio Rural e do de Mar.

Nivel Local (Administración Local): Concello de Marín. A este nivel cabría considerar también la posibilidad de coordinar las políticas climáticas con los municipios de la comarca do Morrazo, con los que se comparten buena parte de los riesgos analizados, así como potenciar la colaboración metropolitana con el Ayuntamiento de Pontevedra, y los otros ayuntamientos del área urbana de dicha ciudad, y buscar la colaboración de la Deputación Provincial de Pontevedra.

A nivel local, el Ayuntamiento de Marín, tiene las atribuciones relacionadas cambio climático e infraestructura verde repartidas de la siguiente manera:

Áreas: Área de medio ambiente, bienestar social, igualdad, educación y fiestas; Área de Turismo, comercio, dinamización, parques y jardines y cementerios; Área de Seguridad, Policía Local y Movilidad.

Comisiones: Comisión de Medio ambiente, bienestar social, igualdad, educación y fiestas; Comisión de Turismo, comercio, dinamización parques y jardines y cementerios; Comisión de Seguridad, policía local y movilidad.

Por otra parte, cabe considerar a una serie de actores públicos con capacidad de incidencia en estas políticas:

Actores públicos: Instituto para la diversificación y ahorro de la energía (IDEA); Consorcio de compensación de seguros; Instituto Enerxético de Galicia (INEGA); Instituto de Estudos do Territorio (IET); Axencia Galega de Infraestruturas (AXI); Augas de Galicia; Sociedade galega do medio ambiente (Sogama).

B. Datos descriptivos AUE

CAMBIO CLIMÁTICO Y RESILIENCIA · DATOS DESCRIPTIVOS RELACIONADOS

	VALOR	RANGOS MUNICIPIOS ENTRE 20.000 Y 50.000 HABITANTES		
		VALOR 1ER CUANTIL	VALOR MEDIO	VALOR 3ER CUANTIL
D.01 Variación de la población 2010-2020 %	-6.75	-1.8	2.7	8.0
D.02 Territorio y diversidad de hábitats				
D.02.a Superficie de cobertura artificial (%)	10.87	5.0	13.0	29.0
D.02.b Superficie de cultivos (%)	21.37	9.2	23.7	42.7
D.02.c Superficie de zona forestal y dehesas (%)	62.18	13.7	30.4	50.9
D.03 Superficie de explotaciones agrarias y forestales				
D.03.a Superficie municipal destinada a explotaciones agrarias y forestales (%)	0.03	0.02	0.11	0.29
D.03.b Superficie municipal destinada a explotaciones agrarias y forestales respecto al suelo urbano y urbanizable delimitado de la ciudad (%)	0.33	0.11	0.9	3.65
D.05 Superficie verde (ha por cada 1.000 hab)	0.82	1.6	2.8	5.1
D.12 Parques y equipamientos de zonas verdes	-	-	-	-
D.14 Antigüedad del parque edificatorio. Parque edificatorio anterior al año 2000 (%)	77.17	52.4	61.3	68.5
D.18 Índice de motorización				
D.18.a. Vehículos domiciliados cada 1.000 habitantes.	614.92	541.9	573.9	615.7
D.18.b. Porcentaje de turismos (%)	77.8	68.1	72.0	75.2
D.18.c. Porcentaje de motocicletas (%)	10.28	7.9	10.0	12.2
D.21 Dotación de vías ciclistas	-	-	-	-
D.39 Agenda urbana, planeamiento estratégico y Smart cities	-	-	-	-
D.39 Agenda urbana, planeamiento estratégico y Smart cities	-	-	-	-

Los datos descriptivos de la Agenda Urbana Española que destacan en relación con el cambio climático en Marín son: por una parte, el elevado porcentaje de zonas forestales junto a una escasez de zonas verdes, considerablemente por debajo del valor medio de los municipios de similar tamaño; en segundo lugar, una marcada tendencia al decrecimiento demográfico junto con un parque edificatorio muy antiguo; y un elevado porcentaje de turismos.

En este sentido se puede destacar una situación inicial en la que las políticas climáticas deberían abordar el incremento de zonas verdes y de la prestación de servicios ecosistémicos que estas pueden ofrecer, la renovación y mejora de la eficiencia energética del parque edificatorio y la transformación de las pautas de movilidad en el municipio y en relación al conjunto del área urbana.

C. Análisis DAFO

C1. ANÁLISIS INTERNO

DEBILIDADES

D.1. Ausencia de instrumentos de evaluación, planificación y gestión ante las emergencias más probables, que impide el conocimiento de los riesgos y la disponibilidad de protocolos de actuación en caso de eventos imprevistos.

D.2. Existencia de amplios grupos de población vulnerable debido al envejecimiento, que se agrava por la disminución del tamaño medio del hogar y el aumento de hogares unipersonales.

D.3. La gran dispersión del asentamiento en el ámbito periurbano y rural del municipio, unida a la presencia de masas forestales no gestionadas, hace de éstas unas zonas más vulnerables al riesgo de incendio.

D.4. Poca capacidad de influencia directa del Ayuntamiento sobre las principales fuentes de emisiones de GEI.

D.5. Los criterios climáticos no están, en general, incorporados a los instrumentos de planificación lo que viene a sumarse a la ausencia de instrumentos de ordenación del territorio que aborden el territorio en su conjunto, más allá de los límites municipales, y que den un tratamiento específico al suelo rural, agravado por la vulnerabilidad de las áreas costeras.

D.6. Parque edificatorio muy antiguo, con solo un 30% de viviendas construidas con posterioridad al año 2000, con existencia de zonas con un alto porcentaje de viviendas en un mal estado de conservación, lo cual va a requerir una importante inversión en su rehabilitación y adaptación para lograr una mejora energética, así como áreas con un alto número de viviendas vacías que complican la consecución de la eficiencia energética en el parque edificatorio general.

D.7. La dotación de zonas verdes es insuficiente.

FORTALEZAS

F.1. El municipio cuenta con un PGOM actualizado que debería limitar la continuación de patrones de crecimiento urbano dispersos.

F.2. Se dispone de un Plan Municipal contra incendios en el municipio que ayuda a limitar las vulnerabilidades detectadas, si bien debería ser actualizado.

F.3. Existencia de una gran masa forestal en el municipio que bien gestionada podría jugar un papel muy relevante en las políticas climáticas.

F.04. Existencia de un Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible (PACES), estrategia de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y adopción de medidas para reducir los efectos del cambio climático en Marín.

C2. ANÁLISIS EXTERNO

AMENAZAS

A.1. Riesgo para la salud de las personas, debido a los incrementos de temperatura, de duración de las olas de calor y de los días y noches cálidos, pero también del frío extremo. Todo ello, con especiales repercusiones sobre la población mayor.

A.2. Riesgo cada vez mayor de incendios forestales y de daños a la producción agrícola y ganadera, por el efecto combinado del aumento de las temperaturas, duración de las olas de calor, e incremento de los períodos de sequía.

A.3. Riesgo de inundaciones fluviales, debido a los nuevos patrones de lluvia, más caóticos e irregulares, con una mayor probabilidad de lluvias intensas y concentradas.

OPORTUNIDADES

O.1. La vinculación del núcleo urbano con el territorio rural circundante puede ser la base para la introducción de una red de conectores verdes que permitan incrementar el arbolado urbano y la dotación de zonas verdes y favorezcan la salud y el disfrute de los ciudadanos.

O.2. Posibilidad de incrementar la producción distribuida de energía, a través del parque de vivienda, singularmente de las viviendas unifamiliares periurbanas, y de las instalaciones industriales del Puerto de Marín.

O.3. La gestión de residuos es un campo poco desarrollado en el municipio y con capacidad para mejorar su resiliencia frente al cambio climático. Desde la reducción de residuos a tratar a la reutilización y/o valorización de los mismos.

O.4. Las políticas de mitigación y adaptación frente al cambio climático pueden ser una palanca para una mayor colaboración e integración de los municipios que forman el área urbana de Pontevedra, ya que se trata de fenómenos que no se circunscriben al ámbito territorial municipal y que exigen repuestas más amplias.

D. Diagnóstico: Retos principales en materia de cambio climático

RETO 1. DISEÑAR E IMPLEMENTAR MEDIDAS Y ACTUACIONES ORIENTADAS A LA MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO: MEJORA DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA Y REDUCCIÓN DE LOS GASES DE EFECTO INVERNADERO.

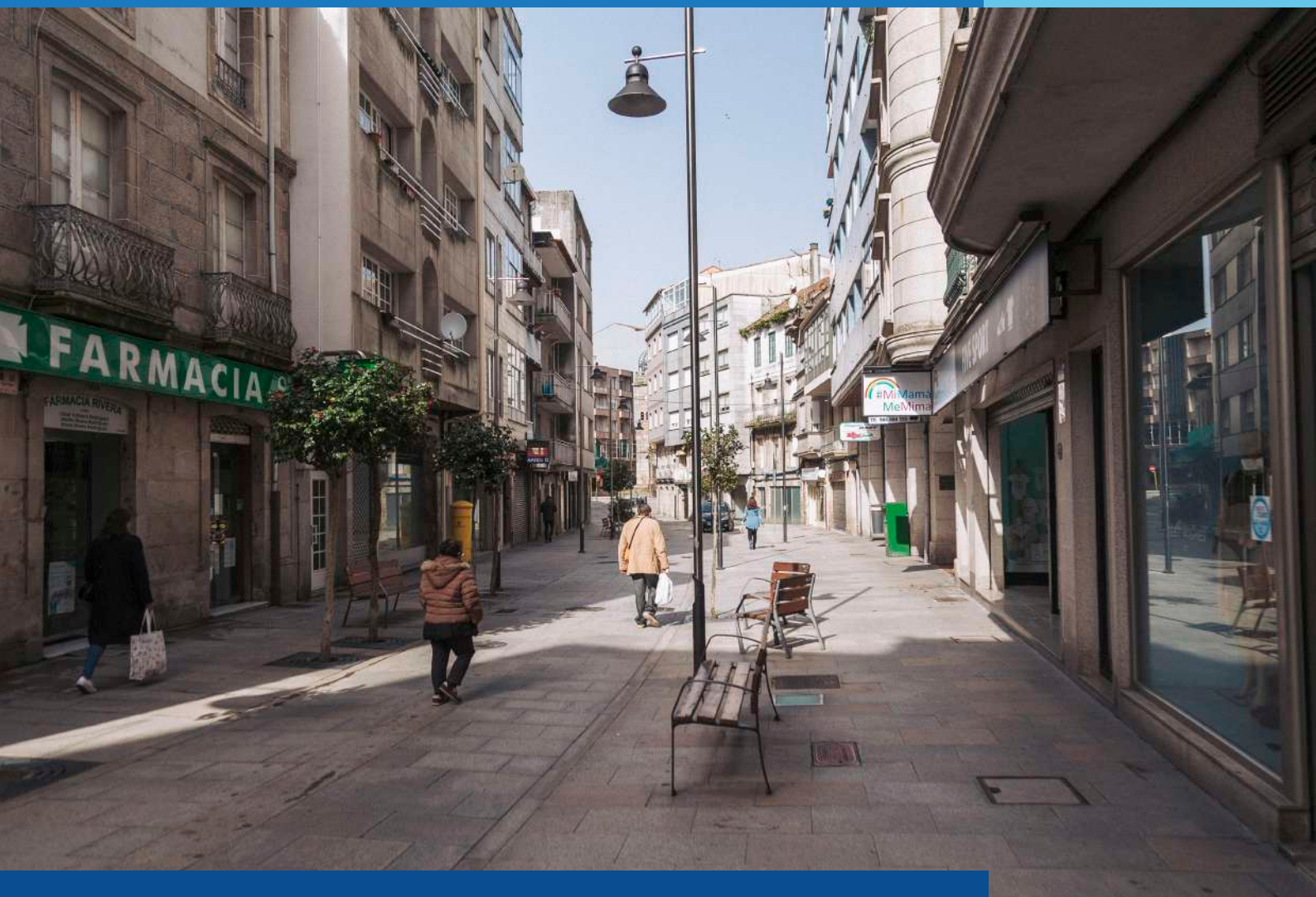
El transporte supone más de la mitad del total de emisiones del municipio y el sector residencial se aproxima al 40%, a lo que se une la antigüedad del parque edificatorio. De la parte de emisiones responsabilidad del Ayuntamiento, más de un 50% corresponde a la gestión de los residuos. Los sectores directamente dependientes del Ayuntamiento representan un 9,00% del total de emisiones de GEI.

Necesidad de incluir medidas y estrategias orientadas a la mitigación del cambio climático, actuando para ello sobre la movilidad y eficiencia energética, gestión de los residuos urbanos, así como otras medidas indirectas que afecten a sectores externos del municipio.

RETO 2. DISEÑAR E IMPLEMENTAR MEDIDAS Y ACTUACIONES ORIENTADAS A ADAPTAR MARÍN A LOS EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO.

Las previsiones de cambio climático para Marín anuncian un cambio en el régimen de lluvias, con chubascos más intensos y más concentrados en el tiempo y menos días de lluvia. Además del incremento previsto en las temperaturas máximas y medias, se estima que la duración media de las olas de calor aumente al doble o al triple. Hay que considerar que esto se suma a un perfil demográfico de población cada vez más envejecida. Así mismo, la dotación de zonas verdes en el municipio presenta valores muy por debajo de las otras ciudades de tamaño similar.

Necesidad de incluir medidas y estrategias orientadas a la adaptación al cambio climático, implementando medidas de adaptación, prevención, alerta temprana y de mejora de la capacidad de respuesta ante los incendios forestales, adaptando el espacio público urbano -disminuyendo los efectos de las olas de calor-, y creando zonas verdes que incrementen la dotación básica y ofrezcan una serie de servicios ecosistémicos complementarios en materia de salud, control de inundaciones o reducción del riesgo de incendios forestales.



04.

Gestión sostenible de los recursos y economía circular

Índice de contenido

A. ANÁLISIS GENERAL

A1. Ámbitos temáticos AUE

4.1. Energía

4.1.1. Consumo de energía por sectores

4.1.2. Consumo de energía por la edificación,
infraestructuras y servicios públicos

4.1.3. Producción local de energía

4.1.4. Instrumentos de planificación

4.2. Ciclo del agua

4.2.1. Redes de abastecimiento y saneamiento. Red
hídrica

4.2.2. Autosuficiencia hídrica

4.2.3. Instrumentos de planificación

4.3. Ciclo de los materiales

4.3.1. Metabolismo urbano

4.3.2. Gestión del ciclo de los materiales

4.4. Residuos sólidos urbanos

4.4.1. Generación de RSU en el municipio

4.4.2. Gestión de los RSU

A2. Marco de gobernanza

B. DATOS DESCRIPTIVOS AUE

C. ANÁLISIS DAFO

C1. Análisis interno

C2. Análisis externo

D. DIAGNÓSTICO: RETOS PRINCIPALES EN MATERIA DE ECON. CIRCULAR

A. Análisis de contenido

A1. ÁMBITOS TEMÁTICOS AUE

4.1. Energía

4.1.1. Consumo de energía por sectores

El inventario de emisiones de referencia del PACES de Marín estima que durante el año 2014 se produjo un consumo total de energía de 202.150 MWh, si bien este dato no toma en consideración los sectores industrial y terciario.

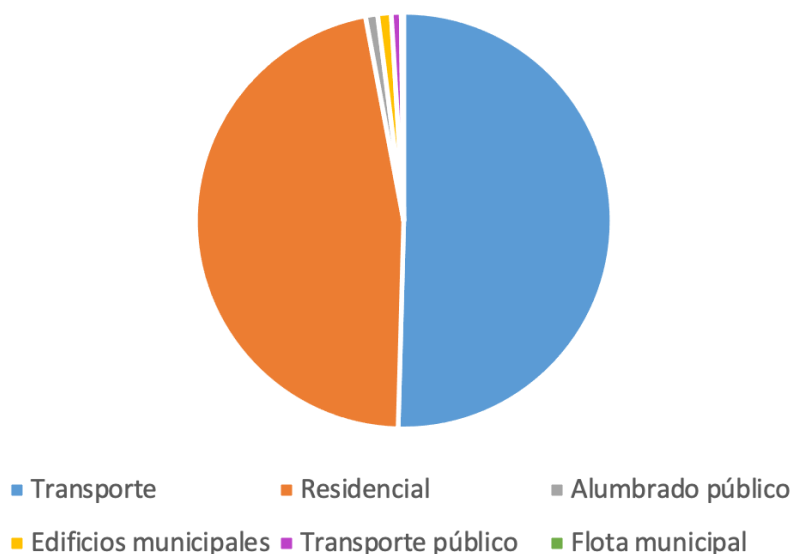
Analizando el consumo de energía según sectores de actividad cabe destacar el peso casi parejo del

transporte (50,43%) y del residencial (46,62%) en el consumo energético del municipio. El conjunto de consumos dependientes del Ayuntamiento (alumbrado público, edificios municipales, transporte público y flota municipal) suponen un 2,95% del total. Si bien estas cifras se verían matizadas considerablemente si incluyesen los consumos industriales y terciarios.

SECTOR	CONSUMO (MWh)	PESO RELATIVO (%)
Edificios municipales	2.132	1,05%
Alumbrado público	1.907	0,94%
Flota municipal	379	0,19%
Transporte público	1.547	0,77%
Transporte	101.950	50,43%
Residencial	94.235	46,62%
TOTAL	202.150	100,00%

Fuente: Plan de Acción polo Clima e a Enerxía Sostible de Marín, 2020.

CONSUMO DE ENERGÍA POR SECTORES DE ACTIVIDAD



Fuente: Plan de Acción polo Clima e a Enerxía Sostible de Marín, 2020.

4.1.2. Consumo de energía por la edificación, infraestructuras y servicios públicos

El Ayuntamiento y sus sectores dependientes tienen un peso muy pequeño en el consumo energético global del municipio, según los datos elaborados para el PACES de 2020. Concretamente su consumo, que suma 5.965 MWh, supone un 2,95% del total de energía consumida en el término municipal. El reparto de ese consumo es el siguiente: alumbrado público 31,96% (1.907 MWh); edificios municipales 35,37% (2.132 MWh); transporte público 25,93 % (1.547 MWh); y flota municipal 6,35% (379 MWh).

El PACES de Marín no ofrece datos sobre la desagregación según fuentes de energía de los consumos responsabilidad del Ayuntamiento.

4.1.3. Producción local de energía

Según los datos del Instituto Energético de Galicia (INEGA), en el municipio de Marín únicamente existe a 2021 una instalación de producción de energía eléctrica se trata de una central fotovoltaica de 34,6 kW de potencia, perteneciente, según los datos del INEGA a la empresa Pesgalia S.L, situada en el muelle pesquero sur del puerto de Marín.

PRODUCCIÓN LOCAL DE ENERGÍA ELÉCTRICA		
TIPO DE CENTRAL	NÚMERO	POTENCIA (KW)
Centrales fotovoltaicas	1	34,6

No se dispone de datos sobre instalación de placas solares térmicas ni fotovoltaicas de pequeña dimensión para autoconsumo.

Fuente: INEGA.

4.1.3. Instrumentos de planificación

El Ayuntamiento de Marín dispone de un Plan de Acción por el Clima y las Energías Sostenibles (PACES), aprobado en noviembre de 2020, cuyo objetivo fundamental es el de conseguir una reducción de las emisiones de GEI de un 40% entre 2014 y 2030, mediante la implementación de 24 acciones de mitigación orientadas a reducir las emisiones de CO₂, alcanzar los objetivos de la UE en materia de energía y clima y aumentar la resiliencia mediante la adaptación al cambio climático. En este sentido las actuaciones previstas, que inciden sobre la reducción de la demanda de recursos energéticos son las siguientes:

- Contratación pública de productos y servicios aplicando criterios de baja huella de carbono, eficiencia energética e impulso de las energías renovables.

- Auditoría, certificación energética de edificios/instalaciones municipales y acciones para la mejora de la calificación.

- Mejora de la eficiencia energética en todas las instalaciones consumidoras de energía de dependencias e instalaciones municipales.

- Renovación de las instalaciones de iluminación pública

- Promoción e incentivo de las energías renovables.

- Control y aplicación efectiva de las exigencias básicas de ahorro de energía del código técnico de la edificación en edificios de nueva construcción y en intervenciones sobre edificios existentes.

- Sustitución paulatina de la iluminación poco eficiente en el sector terciario.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), de 2021, contempla los retos de “reducir las emisiones contaminantes, mediante la reducción o disuasión del uso del vehículo privado incentivando otros medios de transporte”, así como “reducir la dependencia de combustibles fósiles del transporte e incrementar el ahorro energético” Asimismo, establece una serie de medidas ambientales específicas, que contemplan introducir puntos de recarga eléctricos, una nueva flota de vehículos públicos y la potenciación de vehículos de bajas emisiones o eléctricos.

Por último, la Estrategia de Desarrollo Sostenible (EDUSI) Marín 2020, incluye una acción de “Mejora de los índices de consumo de energía en las vías, infraestructuras y edificios públicos”.

4.2. Ciclo del agua

4.2.1. Redes de abastecimiento y saneamiento. Red hídrica



El abastecimiento de aguas de Marín se realiza mediante una serie de manantiales situados en dos cuencas claramente diferenciadas: la de Castiñeiras y la de Cadrelo. Estos manantiales se conectan con la red general de distribución de agua potable del municipio.

De forma complementaria, se recibe agua directamente de la ETAP del Lérez, situada en Pontevedra, a través de una canalización que enlaza con la red municipal a la altura de rúa Real en Cantodarea, donde se sitúa la arqueta que acoge el contador general de este abastecimiento.

La red de distribución está compuesta por una malla que, partiendo de los depósitos de Pedreiras y A Costa, da servicio a toda la zona urbana de Marín. La capacidad de dichos depósitos es de 2.400 m³ y 4.000 m³ en Pedreiras y de 2.400 m³ en A Costa. La malla y sus derivaciones ramificadas, está compuesta en su mayor parte por conducciones de fibrocemento y PVC, utilizando la fundición y el PE

en menor medida, con diámetros que varían desde 400 mm en la salida de Pedreiras II a 80 mm.

En la parroquia de Mogor existe una red de aguas independiente de la anterior, con un antiguo depósito con una capacidad de 920 m³, situado en el monte de Mogor, fuera de servicio, alimentado por un manantial situado en esta parroquia y desde el que se bombea el agua al depósito.

En la parroquia de Seixo existía un depósito de 920 m³ de capacidad teórica, aunque dadas las malas condiciones existentes (pérdida de agua y fugas), está fuera de servicio. Actualmente se cuenta con unos 600 m³, que unido a una red de distribución, abastece al núcleo urbano de Seixo, la zona de Loira Praia y Montecelo. Este depósito existente en A Cancela, deberá ser analizado para evaluar si es preciso ser reparado, evitando posibles pérdidas de almacenamiento.

Existe un último depósito municipal situado en



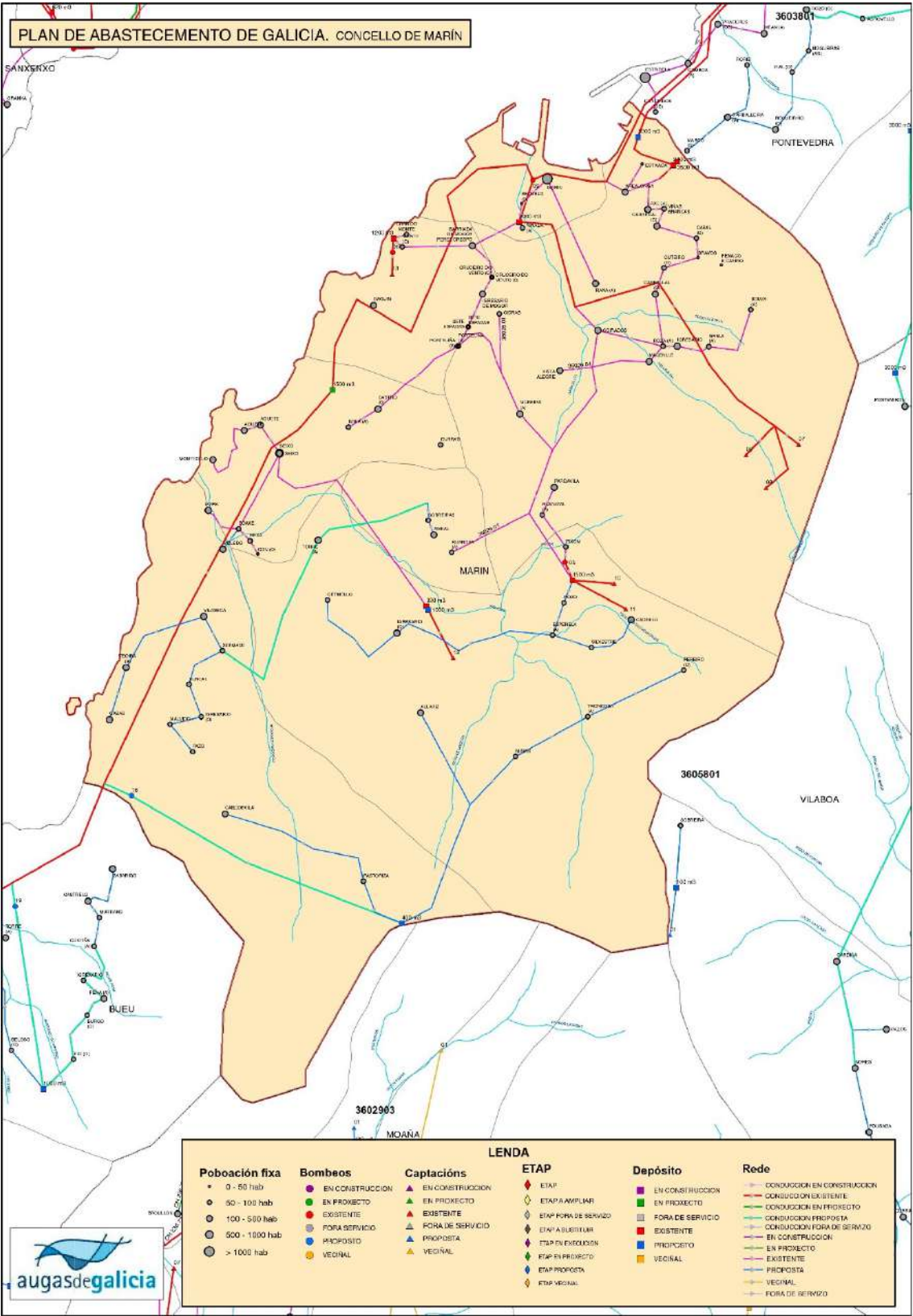
O Pozo, que abastece a Moreira, la zona alta de San Xulián y la zona alta de Mogor, con una capacidad de 1.500 m³. También está prevista la construcción de un depósito para abastecer Seixo, cuya ubicación sería en Monte A Brea.

Según los cálculos realizados para el PXOM de Marín de 2012, basados en datos del año 2007, con una población en aquel momento de 26.507 habitantes y un parque residencial de 10.611 viviendas, las necesidades potenciales de abastecimiento del municipio representarían un total de 222.723 m³/mes, para lo que se dispone de unos recursos que se elevan a 200.723 m³/mes, suficientes, en un principio, al disponer de un margen de incremento de las aportaciones recibidas desde Pontevedra. La suma de las capacidades de los depósitos (12.200 m³) sería suficiente para dar servicio a los 7.421,96 m³/día, correspondientes a los 26.507 habitantes que

había en aquel momento.

Por otra parte, de cara a poder dar servicio a las previsiones de crecimiento residencial e industrial del PXOM, que supondrían un incremento en la demanda de 4.990,40 m³/día en Marín, de 1.266,16 m³/día en Seixo y de 1.939,60 m³/día en los núcleos rurales, se propone la creación de tres nuevos depósitos: uno en O Pereiro, de 700 m³, un segundo en Pastoriza, con una capacidad de 200 m³ y un tercer depósito en O Pazo, de 950 m³.

Además, existen una serie de redes comunales, creadas por los vecinos y que no son de titularidad pública, con depósitos y captación de manantiales para su abastecimiento particular.



Fuente: Augas de Galicia.

Con la ampliación de la EDAR de Praceres, se podría llegar a dar servicio a 200.000 habitantes. Dependiendo del crecimiento poblacional de Pontevedra, Poio y Marín, esta capacidad cabría esperar que sea suficiente para dar servicio a la comarca.

Marín, con su desarrollo, llegaría a alcanzar un caudal máximo de vertido (considerando que todo el caudal consumido se vierta a la red de saneamiento) de 15.618,95 m³/día, frente a los 64.000 m³/día de capacidad correspondiente a la ampliación y mejora de la EDAR de Praceres. Además de que estos 15.618,95 m³/día se corresponden con 55.782 habitantes equivalentes, frente a los 200.000 a los que podría dar servicio dicha ampliación. Sin embargo, conviene indicar que en la zona de Mogor se podría ubicar, en las instalaciones existentes, una instalación de apoyo a las concentraciones poblacionales de Mogor, Sete Espadas y Seixo.

4.2.2. Autosuficiencia hídrica

Según la simulación realizada en el documento del Plan Hidrológico da Demarcación Hidrográfica de Galicia-Costa 2015-2021, partiendo de las demandas

en el escenario 2013, los balances hídricos son los siguientes:

UNIDADES DE DEMANDA	DEMANDA ANUAL (HM ³)	1 AÑO		10 AÑOS		GARANTÍA VOLUMÉTRICA	¿DEMANDA SATISFECHA SEGÚN CRITERIOS IPH?
		GARANTÍA (%)	DÉFICIT MÁXIMO (%)	GARANTÍA (%)	DÉFICIT MÁXIMO (%)		
UDU Marín (urbana)	2,614	100	0	100	0	100,00	Sí
UDG Marín (ganadera)	0,012	100	33,33	84,13	141,67	92,36	No
UDI Porto Marín (industrial)	1,080	100	38,52	38,10	178,52	88,12	No

Garantías de las demandas en el escenario actual según la serie de aportaciones del 1940/41-2011/12 (serie larga).
Fuente: Plan Hidrológico da Demarcación Galicia-Costa 2015-2021, 2014.

UNIDADES DE DEMANDA	DEMANDA ANUAL (HM ³)	1 AÑO		10 AÑOS		GARANTÍA VOLUMÉTRICA	¿DEMANDA SATISFECHA SEGÚN CRITERIOS IPH?
		GARANTÍA (%)	DÉFICIT MÁXIMO (%)	GARANTÍA (%)	DÉFICIT MÁXIMO (%)		
UDU Marín (urbana)	2,614	100	0	100	0	100,00	Sí
UDG Marín (ganadera)	0,012	100	33,33	91,30	108,33	92,19	No
UDI Porto Marín (industrial)	1,080	100	38,52	21,74	164,07	86,94	No

Garantías de las demandas en el escenario actual según la serie de aportaciones del 1980/81-2011/12 (serie corta).
Fuente: Plan Hidrológico da Demarcación Galicia-Costa 2015-2021, 2014.

Para las demandas en el escenario 2033, se aplica una reducción global del 7% a los recursos hídricos para tener en cuenta la afección del cambio climático dentro de la demarcación. Los balances hídricos en este caso son los siguientes:

UNIDADES DE DEMANDA	DEMANDA ANUAL (HM³)	1 AÑO		10 AÑOS		GARANTÍA VOLUMÉTRICA	¿DEMANDA SATISFECHA SEGÚN CRITERIOS IPH?
		GARANTÍA (%)	DÉFICIT MÁXIMO (%)	GARANTÍA (%)	DÉFICIT MÁXIMO (%)		
UDU Marín (urbana)	2,461	100	0	100	0	100,00	Sí
UDG Marín (ganadera)	0,012	100	33,33	65,08	141,67	91,09	No
UDI Porto Marín (industrial)	1,080	100	41,67	9,52	204,82	85,49	No

Garantías de las demandas en el escenario 2033 según la serie de aportaciones del 1940/41-2011/12 (serie larga).
Fuente: Plan Hidrológico da Demarcación Galicia-Costa 2015-2021, 2014.

UNIDADES DE DEMANDA	DEMANDA ANUAL (HM³)	1 AÑO		10 AÑOS		GARANTÍA VOLUMÉTRICA	¿DEMANDA SATISFECHA SEGÚN CRITERIOS IPH?
		GARANTÍA (%)	DÉFICIT MÁXIMO (%)	GARANTÍA (%)	DÉFICIT MÁXIMO (%)		
UDU Marín (urbana)	2,461	100	0	100	0	100,00	Sí
UDG Marín (ganadera)	0,012	100	33,33	52,17	125	94,104	No
UDI Porto Marín (industrial)	1,080	100	0,450	0	195,83	83,87	No

Garantías de las demandas en el escenario 2033 según la serie de aportaciones del 1980/81-2011/12 (serie corta).
Fuente: Plan Hidrológico da Demarcación Galicia-Costa 2015-2021, 2014.

Por tanto, en base a la información aportada por el organismo de cuenca Augas de Galicia, no existen problemas de garantía de autosuficiencia hídrica en la red de abastecimiento del Ayuntamiento

de Marín. En esta línea, se garantizará además la capacidad hídrica relativa a las instalaciones del Puerto de Marín.

4.2.3. Instrumentos de planificación

Para la evaluación de la red de saneamiento y la planificación de actuaciones a llevar a cabo, Augas de Galicia realizó en 2020 el Plan de Saneamiento Local da Ría de Pontevedra. Concellos de Pontevedra, Poio, Marín e Vilaboa. En este documento se realizan una serie de propuestas de actuación para solucionar las problemáticas detectadas en la red. En el caso de Marín, el plan incluye las siguientes actuaciones, la gran mayoría ya ejecutadas o en proceso:

-Actuaciones ya ejecutadas o en proceso:

Colector general y nuevo tanque de tormentas de Lonja.
 Colectores de residuales en la Rúa Estrada.
 Colector general unitario en la cuenca alta del Río Lameira.
 Colector general unitario en la cuenca baja del Río Lameira.
 Sistema separativo en la Rúa Concepción Arenal.
 Colectores de pluviales en la Avda. de Ourense y Rúa do Sol.
 Bombeo y nueva impulsión de Lameira.

-Actuaciones pendientes de ejecución:

Colectores de pluviales en la Rúa Jaime Janer.
 Colectores de pluviales en la Rúa Gago de Mendoza.
 Sistema separativo en la Rúa Tiro Naval Janer.
 Bombeo en Mogor.

Por otra parte, y previo a dicho plan de saneamiento, el mismo organismo elaboró, en marzo de 2018, el documento Memoria valorada de actuaciones para reducción de entrada de marea en la red del sistema de saneamiento de la Ría de Pontevedra (Red de Marín), que además de evaluar la entrada de agua de mar en la red de saneamiento y las incidencias detectadas al respecto, contenía las siguientes dos propuestas para solucionar dicha problemática:

Alivios del bombeo Lameira.
 Alivios en la red interior del Puerto.

Por último, en mayo de 2020, el Ayuntamiento de Marín elabora un informe destinado a Augas de Galicia en el que se recogen los proyectos e inversiones necesarios para el cumplimiento de la Directiva 91/271/CEE de aguas residuales urbanas. Constando las siguientes actuaciones, ya ejecutadas o en proceso de ejecución:

"Mellora na rede de saneamento de Marín no contorno do río Lameira. Marín, Pontevedra", con un presupuesto base de licitación de 2.841.883,85 €.

"Mellora do colector xeral e nova impulsión en Marín. Pontevedra", con un presupuesto base de licitación de 2.610.633,29 €.

Actuaciones ya ejecutadas de sustitución de colectos y mejora de las instalaciones de la EBAR de A Goleta:

“Humanización de Rúa Concepción Arenal, entre Rúa Real de Cantodarea y Rúa José Trasande, con un presupuesto base de licitación de 572.944,39 €”

“Humanización de Rúa Concepción Arenal, entre rotonda de las Anclas y Rúa José Trasande, con un presupuesto base de licitación de 761.878,76 €”

“Sistema de retención de sólidos no aliviadoiro e equipos para incrementar caudais de impulsión da Estación de Bombeo de Augas Residuais de A Goleta. Concello de Marín, Pontevedra”, con un presupuesto base de licitación de 133.779,54 €.

“Renovación de servicios en rúa do Tombo”, con una inversión de 142.354,19 €.

“Humanización da rúa Inferniño, entre a rúa Camiño do Cemiterio Vello e a rúa Concepción Arenal”, con una inversión de 247.682,37 €.

“Humanización e renovación de servicios en Camiño Vello de Seixo”, con un presupuesto base de licitación de 413.015,33 €.

“Humanización da rúa Estrada: tramo rúa Méndez Núñez – rúa Concepción Arenal”, con un presupuesto base de licitación de 259.957,17 €.

Actuaciones previstas en las que se contempla la sustitución de colectores existentes:

“Humanización da rúa Francisco Landín Pazos”, con un presupuesto base de licitación de 329.673,46 €.

“Humanización da rúa Dr. Touriño, entre rúa da Ponte e rúa Busto de Abaixo”, con un presupuesto base de licitación de 349.200,37 €.

“Humanización da rúa Dr. Touriño, entre rúa Busto de Abaixo e rúa Busto de Arriba”, con un presupuesto base de licitación de 206.085,67 €.

“Humanización da rúa Estrada entre avenida de Ourense e rúa Méndez Núñez”, con un presupuesto base de licitación de 315.674,78 €.

“Humanización da rúa do Souto entre rúa Jaime Janer e paseo do Río Lameira”, con un presupuesto base de licitación de 100.000,00 €.

Finalmente, el PACES de 2020 dispone una acción en materia de gestión de aguas residuales, la denominada ‘GAR-02. Auditoría del tratamiento de aguas residuales’.

4.3. Ciclo de los materiales

4.3.1. Metabolismo urbano

El metabolismo urbano es una cuestión de alta complejidad para la cual es muy difícil disponer de datos específicos que permitan evaluarla de una manera cuantitativa y comparable entre distintas ciudades.

En el caso de Marín, no se dispone de ninguna cuantificación y/o caracterización del metabolismo urbano, ni de ningún instrumento para su mejora.

4.3.2. Gestión del ciclo de los materiales

El Ayuntamiento no dispone de ningún instrumento específico para la mejora de la gestión del ciclo de los materiales en el municipio.

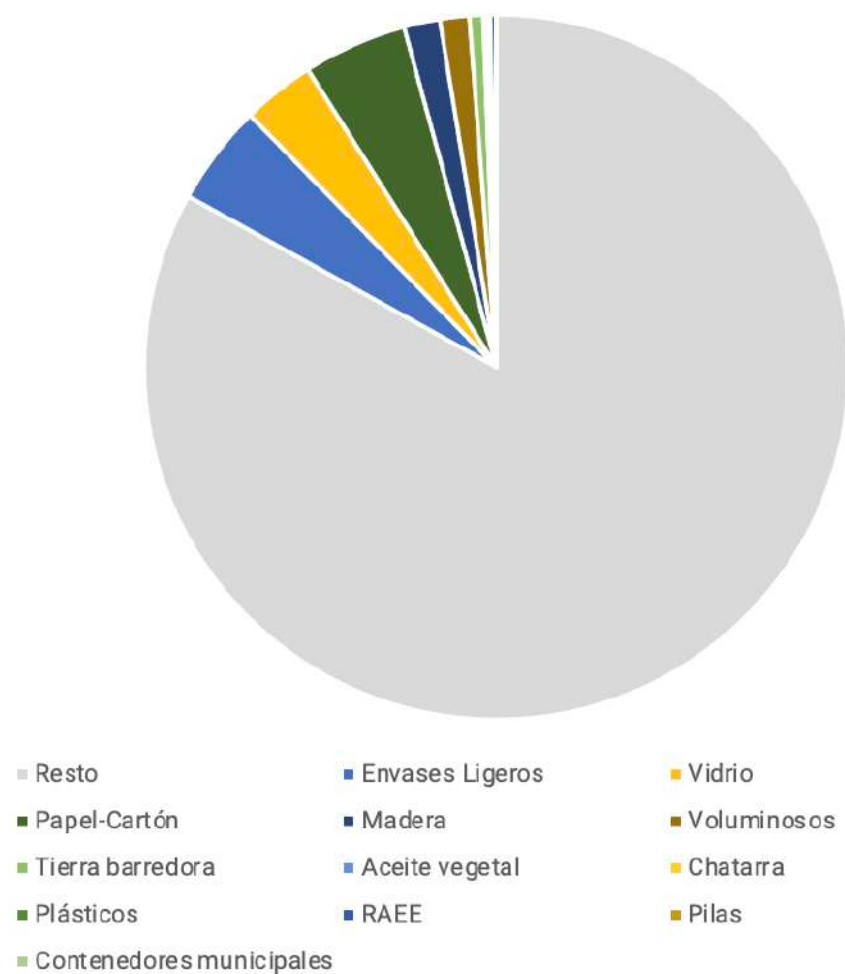
4.4. Residuos sólidos urbanos

4.4.1. Generación de RSU en el municipio

La recogida de residuos sólidos urbanos (RSU) en el municipio de Marín está gestionada por la empresa Recolte y se produce a través de la red de colectores (RSU, envases ligeros y embalajes, papel-cartón, vidrio, aceite doméstico, pilas y baterías). No existe ningún punto limpio dentro del término municipal.

Analizando los datos disponibles, referidos al año 2021 y extraídos de los informes de control y seguimiento a la empresa concesionaria, se puede comprobar cómo la inmensa mayor parte de los

residuos, un 83,05% del tonelaje total, corresponde con la fracción resto, no separada. Mientras que los residuos recogidos selectivamente representan únicamente un 16,95% del total. De entre estos, los más destacados son el papel/cartón (4,77%), los envases ligeros (4,62%), el vidrio (3,33%) y, en menor medida, la madera (1,65%) y los voluminosos (1,34%). El resto de fracciones (tierra barredora, RAEE, chatarra, aceite vegetal, pilas, etc.) tienen una importancia cuantitativamente testimonial.



Fuente: Concello de Marín.

4.4.2. Gestión de los RSU

En cuanto a la gestión de los RSU, el Ayuntamiento no dispone de ningún instrumento de planificación que aborde específicamente este ámbito de actuación.

Únicamente el PACES de 2020 contiene una acción concreta en este ámbito: 'GAR-01. Recogida separada de los biorresiduos para compostaje'.

A2. MARCO DE GOBERNANZA

La principal dificultad que entraña la gobernanza de la economía circular es la transversalidad propia de esta materia, que da lugar a una concurrencia de temáticas que provoca que los ámbitos competenciales que le son propios tiendan a estar dispersos en diferentes departamentos de las administraciones públicas. A nivel europeo, el Plan de Acción Europeo para la Economía Circular constituye un importante punto de referencia. En España, la Estrategia Española de Economía Circular, establece una comisión interministerial, formada por los ministerios cuyas políticas tienen un impacto directo en la economía circular, y un grupo de trabajo compuesto por representantes del MITERD y del resto de la Administración General del Estado presente en la Comisión de coordinación en materia de residuos, de las CC.AA. y de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP). A nivel autonómico, la Estrategia Galega de Economía Circular establece un marco general para estas políticas. En este caso, las administraciones directamente competentes son:

Nivel Nacional (AGE): Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico; Ministerio de Consumo; Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Nivel Autonómico (Xunta de Galicia): Consellería de Infraestruturas e Mobilidade; Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda; Consellería de Economía, Empresa e Innovación; Consellería do Medio Rural e do Mar.

Nivel Local (Administración local): Concello de Marín. Además, sería interesante colaborar con el resto de los municipios de la comarca del Morrazo y del Área Metropolitana de Pontevedra, así como con la Deputación Provincial de Pontevedra.

Las competencias de la administración municipal en materia de economía circular se ejercen a través de las siguientes áreas y comisiones:

Áreas: Área de Medio ambiente, Bienestar Social, Igualdad, Educación y Fiestas; Área de Urbanismo, Hacienda, Personal, Vivienda, Empleo, Empresa, Tecnologías de la Información y Comunicación y Coordinación de las áreas de gobierno; Área de Desarrollo rural, Servicios, Ejecución de Obras en las Parroquias, Coordinación con los colectivos Vecinales y Participación Ciudadana.

Comisiones informativas: Comisión de Medio ambiente, Bienestar Social, Igualdad, Educación y Fiestas; Comisión de Urbanismo, Hacienda, Personal, Vivienda, Empleo, Empresa, Tecnologías de la Información y Comunicación y Coordinación de las áreas de gobierno; Comisión de Desarrollo rural, Servicios, Ejecución de Obras en las Parroquias, Coordinación con los colectivos Vecinales y Participación Ciudadana.

Por otra parte, existen una serie de empresas, públicas y privadas, de escala autonómica y municipal que juegan un papel fundamental en la gestión de los ciclos que forman parte de la economía circular:

Augas de Galicia; Sociedade Galega do Medio Ambiente (Sogama); Instituto Enerxético de Galicia (INEGA); Instituto Galego de Promoción Económica (IGAPE); Instituto Galego do Consumo e da Competencia; (IGCC), Pesgalia S.L.

B. Datos descriptivos AUE

TERRITORIO, PAISAJE Y BIODIVERSIDAD · DATOS DESCRIPTIVOS RELACIONADOS

RANGOS MUNICIPIOS ENTRE 20.000 Y 50.000 HABITANTES

	VALOR	VALOR 1ER CUANTIL	VALOR MEDIO	VALOR 3ER CUANTIL
D.01 Variación de la población 2010-2020 %	-6.75	-1.8	2.7	8.0
D.06 Densidad de población en suelo urbano (hab/ha)	86.93	40.5	57.0	81.6
D.08 Densidad de vivienda (viv/ha)	43.48	21.0	29.5	41.6
D.14 Antigüedad del parque edificatorio. Parque edificatorio anterior al año 2000 (%)	77.17	52.4	61.3	68.5
D.15 Consumo de agua	-	-	-	-
D.33 Crecimiento del parque de vivienda 2001-2011 (%)	18.93	14.5	23.1	35.0
D.ST.06 Viviendas previstas en áreas de desarrollo respecto al parque de vivienda (%)	28.62	9.6	21.4	46.2
D.ST.07 Número de viviendas previstas en áreas de desarrollo (viv/1000 hab)	143.14	49.1	110.5	238.1
D.39 Agenda urbana, planeamiento estratégico y Smart cities	-	-	-	-

De entre los datos descriptivos que la Agenda Urbana Española (AUE) establece para la gestión sostenible de los recursos y la economía circular, en el caso de Marín, destacan respecto al resto de ciudades españolas de entre 20.000 a 50.000 habitantes la tendencia demográfica negativa, la elevada densidad de población y viviendas y la antigüedad del parque residencial.

En este sentido, se podría señalar la posibilidad de emplear la economía circular como una palanca de transformación económica y generación de empleo en Marín que ayude a fijar población y detener el declive demográfico, combinando la gestión eficiente e innovadora de procesos con la transformación de la infraestructura física.

C. Análisis DAFO

C1. ANÁLISIS INTERNO

DEBILIDADES

D.1. Falta de datos sobre el consumo energético en los sectores industrial, primario y terciario, que dificulta la evaluación y toma de decisiones sobre estos ámbitos. Ausencia de una auditoría energética que permita un conocimiento detallado de las instalaciones, gestión y consumo de energía en los edificios e instalaciones públicas.

D.2. La producción local de energía en el municipio es prácticamente inexistente.

D.3. Carencias en materia de saneamiento en el conjunto municipal pues, a pesar de ser separativa en la totalidad del núcleo urbano, existen ciertas áreas rurales donde la red todavía es unitaria.

D.4. No se realiza una recogida selectiva de la fracción orgánica, lo que hace que un porcentaje superior al 83% de los RSU se vaya a la fracción resto, la que tiene peores posibilidades de tratamiento. Esto incide además en el coste que los RSU tienen para las arcas municipales y el precio de las tasas de recogida.

FORTALEZAS

F.1. La existencia de un núcleo urbano denso y compacto, anexo a la principal área de actividad económica del municipio, que es el Puerto, y la cercanía a la ciudad de Pontevedra, facilitan la eficiencia en los consumos derivados del transporte.

F.2. El Ayuntamiento dispone de instrumentos de planificación en materia de energías sostenibles, que aportan datos para el conocimiento de la situación real del municipio y formulan propuestas para mejorar la eficiencia energética de los distintos sectores.

F.3. Tanto Augas de Galicia como el propio Ayuntamiento disponen de planes de saneamiento y de un conjunto de proyectos de reforma de calles y espacios públicos que, una vez ejecutados, tendrán una influencia decisiva sobre el buen desempeño de la red de saneamiento.

F.4. La red de zonas verdes públicas, junto al extenso territorio forestal circundante, puede ser soporte de elementos que permitan aumentar la capacidad de retención de agua, para mejorar la gestión de su ciclo, idealmente mediante soluciones basadas en la naturaleza.

F.4. Existencia de campañas y programas a fin de incrementar el compostaje mediante colectores individuales y colectivos -estos últimos situados en A Laxe y Sequero-.

C2. ANÁLISIS EXTERNO

AMENAZAS

A.1. Importante peso del sector residencial en el consumo energético que se produce en el municipio, dónde el Ayuntamiento tiene una capacidad limitada para intervenir.

A.2. Excesiva dependencia de la energía procedente de la red, tanto en lo relativo a las actividades económicas como a las viviendas, lo que incrementa los riesgos derivados de las subidas de los costes energéticos.

A.3. Posible insuficiencia hídrica en la zona del Puerto si la evolución del cambio climático y de su influencia sobre el recurso agua se produce en los términos previstos.

OPORTUNIDADES

O.1. Posibilidad de incrementar la autosuficiencia energética por la disponibilidad de múltiples fuentes de ayudas públicas y por una concienciación social favorable.

O.2. La subida continuada de los costes energéticos puede actuar como palanca para el fomento de modos de transporte más sostenibles que reduzcan las emisiones y el consumo de energía y para la mejora de la eficiencia energética de un parque residencial envejecido.

O.3. Posibilidad de aprovechar los recursos forestales existentes para la generación de biomasa, y del parque de vivienda unifamiliar y los edificios públicos para la instalación de calderas de biomasa que puedan ayudar a aprovechar y fomentar este recurso local.

O.4. La implementación del Plan de Saneamiento de la Ría de Pontevedra de Augas de Galicia está mejorando la gestión del ciclo del agua, lo que está teniendo un efecto positivo sobre otras actividades como las pesqueras, marisqueras y turísticas.

O.5. Oportunidad de continuar con una gestión sostenible de los residuos orgánicos para la obtención de compost, favoreciendo la economía circular.

D. Diagnóstico: Retos principales en materia de economía circular

RETO 1. MEJORAR LA GESTIÓN DEL CICLO DEL AGUA EN MARÍN, AMPLIANDO LAS REDES DE SANEAMIENTO Y ABASTECIMIENTO -MEDIANTE REDES SEPARATIVAS- EN EL CONJUNTO MUNICIPAL.

Actualmente, las redes desaneamiento del núcleo urbano son separativas; no obstante, existen áreas rurales en las que la red todavía es unitaria. A mayores, existe la posibilidad de implementar proyectos de ampliación y mejora de la EDAR de Praceres -ya contemplados- a fin de mejorar su comportamiento medioambiental.

En este sentido, se concluye la necesidad de mejorar la gestión del ciclo del agua en Marín, logrando la total disponibilidad de redes separativas -disminuyendo la cantidad de agua a tratar en la EDAR y facilitando la gestión posterior del agua de lluvia, para su aprovechamiento- así como aumentando la capacidad de retención de agua, tanto en la red como en el territorio, para la prevención y gestión de inundaciones.

RETO 2. MEJORAR LA GESTIÓN DE LOS RESIDUOS ORGÁNICOS, AUMENTANDO LA SEPARACIÓN DE RESIDUOS, EL RECICLAJE Y LA REUTILIZACIÓN.

Marín cuenta con una campaña o programa de gestión sostenible y valorización de los biorresiduos -o fracción orgánica- a fin de generar compost para su posterior reutilización.

No obstante, se propone como reto ampliar la red de composteros para la gestión sostenible de los residuos orgánicos, así como, en general, continuar fomentando la separación de los residuos para facilitar el reciclaje y la reutilización, reducir costes y mejorar la eficiencia energética.



05.

Movilidad y transporte

Índice de contenido

A. ANÁLISIS GENERAL

A1. Ámbitos temáticos aue

5.1. Ciudad de proximidad

5.1.1. Distribución territorial de los centros de trabajo y de la residencia

5.1.2. Movilidad urbana. Distribución modal

5.1.3. Distribución urbana de mercancías

5.2. Modos de transporte sostenibles

5.2.1. Transporte público e intermodalidad

5.2.2. Movilidad blanda: carriles bici y áreas peatonales

5.2.3. Instrumentos de planificación

A2. Marco de gobernanza

B. DATOS DESCRIPTIVOS AUE

C. ANÁLISIS DAFO

C1. Análisis interno

C2. Análisis externo

D. DIAGNÓSTICO: RETOS PRINCIPALES EN MATERIA DE MOVILIDAD

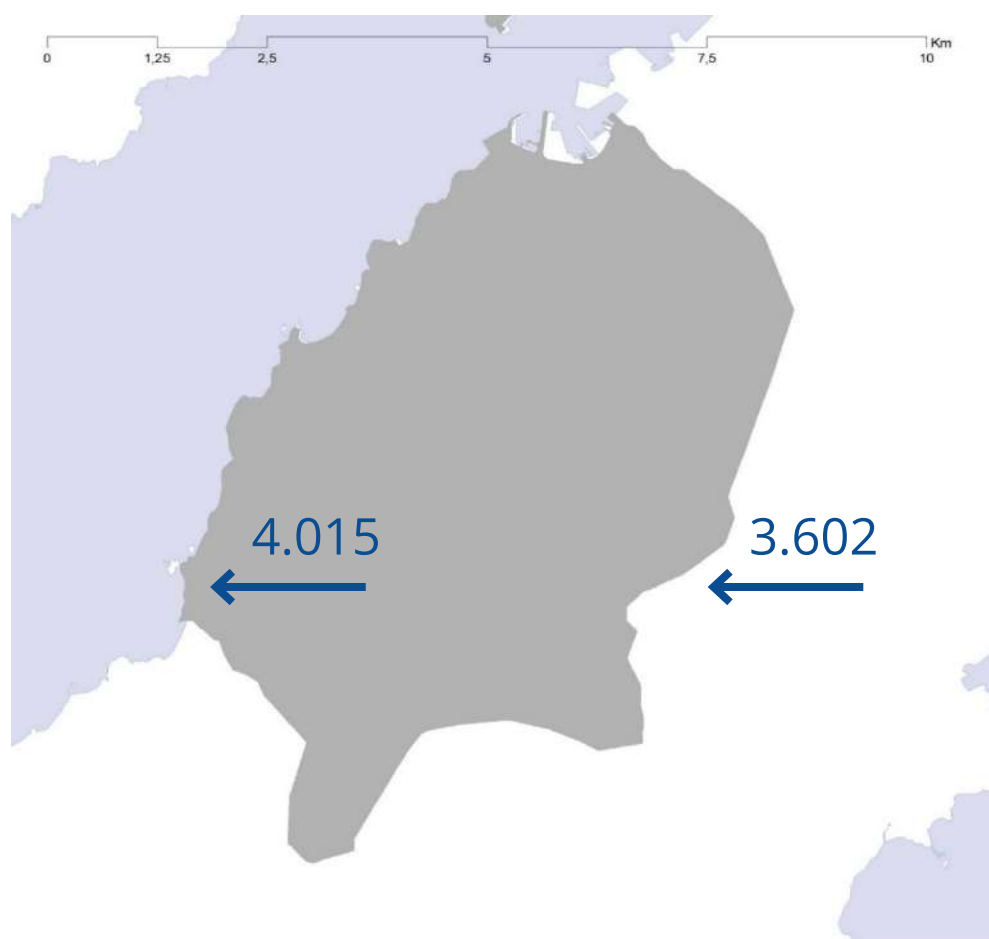
A. Análisis de contenido

A1. ÁMBITOS TEMÁTICOS AUE

5.1. Ciudad de proximidad

5.1.1. Distribución territorial de los centros de trabajo y de la residencia

Entender el funcionamiento de la movilidad en Marín requiere conocer el reparto de orígenes y destinos a lo largo del territorio, atendiendo a la dimensión metropolitana de los mismos, ya que ambos exceden la demarcación municipal e implican a municipios limítrofes y a diferentes centros atractores y emisores del área urbana de Pontevedra.

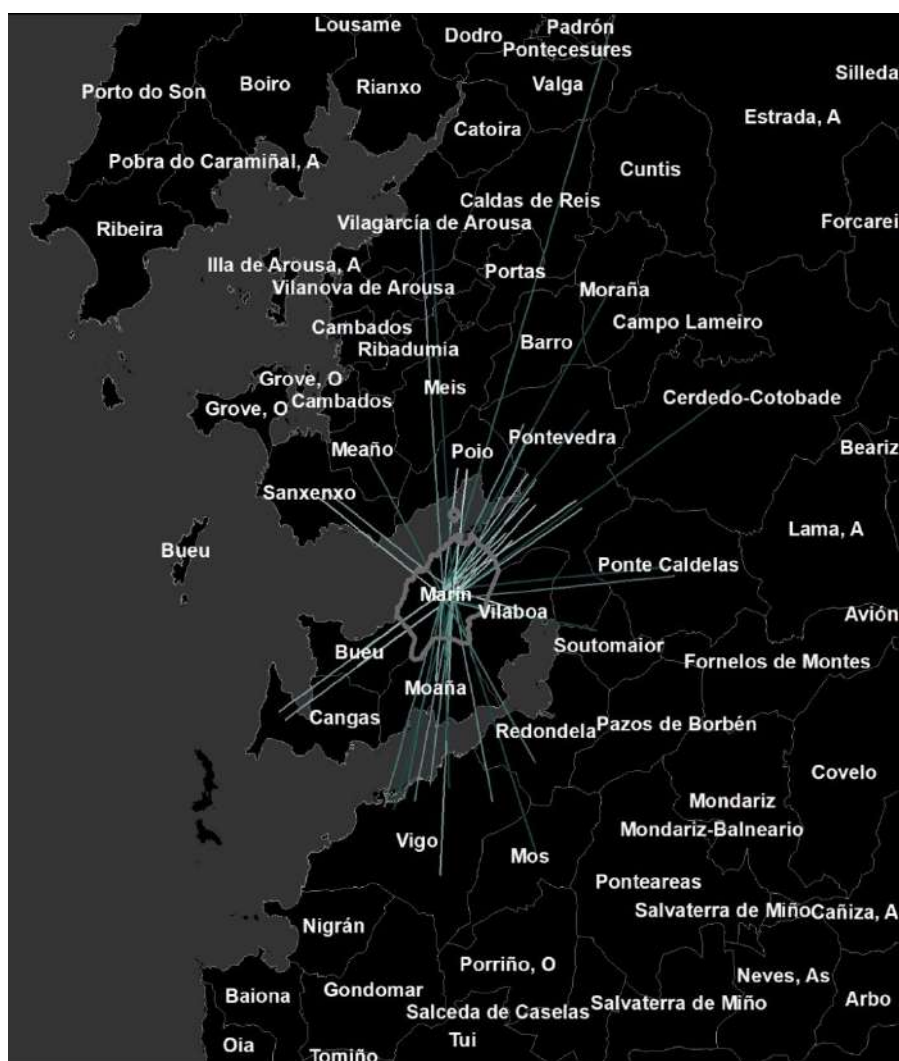


Flujos totales con origen-destino Marín.
Fuente: INE. Elaboración propia.

Estos flujos se pueden interpretar a partir de los datos que ofrece el Instituto Nacional de Estadística relativos a los desplazamientos de la población. La estadística experimental del INE ofrece datos estadísticos basados en la posición de los dispositivos de telefonía móvil a lo largo del tiempo, que a priori son más completos que los obtenidos por su metodología tradicional, basada en entrevistas censales. La forma de agrupar los datos permite, en grandes municipios como Pontevedra, conocer los desplazamientos con un detalle inframunicipal, pero a pesar de su interés, se deben tomar con cautela, ya que corresponden al periodo del Estado de Alarma decretado a raíz de la pandemia de la Covid-19, y, por ese motivo, pueden mostrar patrones de comportamiento diferentes a los habituales.

Estos datos muestran a Marín como un municipio fundamentalmente emisor, del que salen medio millar de personas más que las que entran a diario, para un total de 7.617 desplazamientos.

La centralidad geográfica de Marín en la región urbana Vigo-Pontevedra, establecida en las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT), unida a la gran cantidad de centros atractores existentes en la zona y a la potencia de su Puerto, provocan que existan flujos con origen-destino Marín hacia o desde prácticamente la totalidad de localidades costeras de las rías de Aldán, Pontevedra y Vigo, así como algunas de interior y del sur de la ría de Arousa, para un total de 19 municipios distintos. No obstante, las relaciones más intensas de Marín se dan con el municipio de Pontevedra, ya que suponen el 38% del flujo total con origen en Marín, superando ampliamente el recibido por el segundo municipio, Vilaboa, con el 20%. Por tanto, cerca del 60% del flujo de desplazamientos con origen Marín, tienen como



destino dos municipios limítrofes. Considerando, además, los desplazamientos a los municipios de Poio (11,43%), Bueu (7,15%) y Sanxenxo (6,82%), se obtiene que, pese a la multiplicidad de destinos, más de un 84% del flujo con origen Marín, tiene como destino municipios del área urbana de Pontevedra. El principal centro receptor situado fuera de dicha área urbana es el municipio de Vigo, que recibe un 7,5% de los desplazamientos emitidos desde Marín.

ORIGEN	Destino	FLUJO	%
Marín	Vilaboa	819	20,40%
Marín	Pontevedra (distrito 02)	505	12,58%
Marín	Poio	459	11,43%
Marín	Pontevedra (distrito 01)	388	9,66%
Marín	Pontevedra (distrito 03)	318	7,92%
Marín	Bueu	287	7,15%
Marín	Sanxenxo	274	6,82%
Marín	Pontevedra (distrito 04)	248	6,18%
Marín	Cangas	92	2,29%
Marín	Vigo (SCD Distrito 8-zona Beade Bembrive)	83	2,07%
Marín	Pontevedra (distrito 05)	80	1,99%
Marín	Vigo (SCD Vigo centro 1)	80	1,99%
Marín	Vigo (SCD Distrito 7-zona Lavadores)	72	1,79%
Marín	Vilagarcía de Arousa	60	1,49%
Marín	Moaña	43	1,07%
Marín	Vigo (SCD Vigo centro 3)	42	1,05%
Marín	Santiago de Compostela (distrito 05)	29	0,72%
Marín	Meaño	26	0,65%
Marín	Ponte Caldelas	25	0,62%
Marín	Vigo (SCD Distrito 4-zona Coia)	24	0,60%
Marín	Mos	21	0,52%
Marín	Moraña y Portas	20	0,50%
Marín	Barro y Pontevedra (distrito 06)	20	0,50%
TOTAL (flujos con origen Marín)	4.015	100%	

Fuente: INE. Elaboración propia.

Respecto a los flujos desde otros municipios con destino a Marín, vuelve a destacar la relación con Pontevedra, que concentra el 42,70% del flujo total, seguida de Poio (27,10%), Bueu (12,41%) y Sanxenxo (5,33%), de tal forma que los desplazamientos desde el área urbana de Pontevedra vuelven a concentrar una inmensa mayoría de los totales (87,54%), con

lo que queda patente la cercanía de los flujos de desplazamientos exteriores del municipio, que en su gran mayoría se realizan desde municipios limítrofes, o de la misma área urbana. En un segundo nivel quedan otros municipios de la comarca de O Morrazo como Cangas (3,78%) o Moaña (3,30%), y el municipio de Vigo, con un 2,84%.

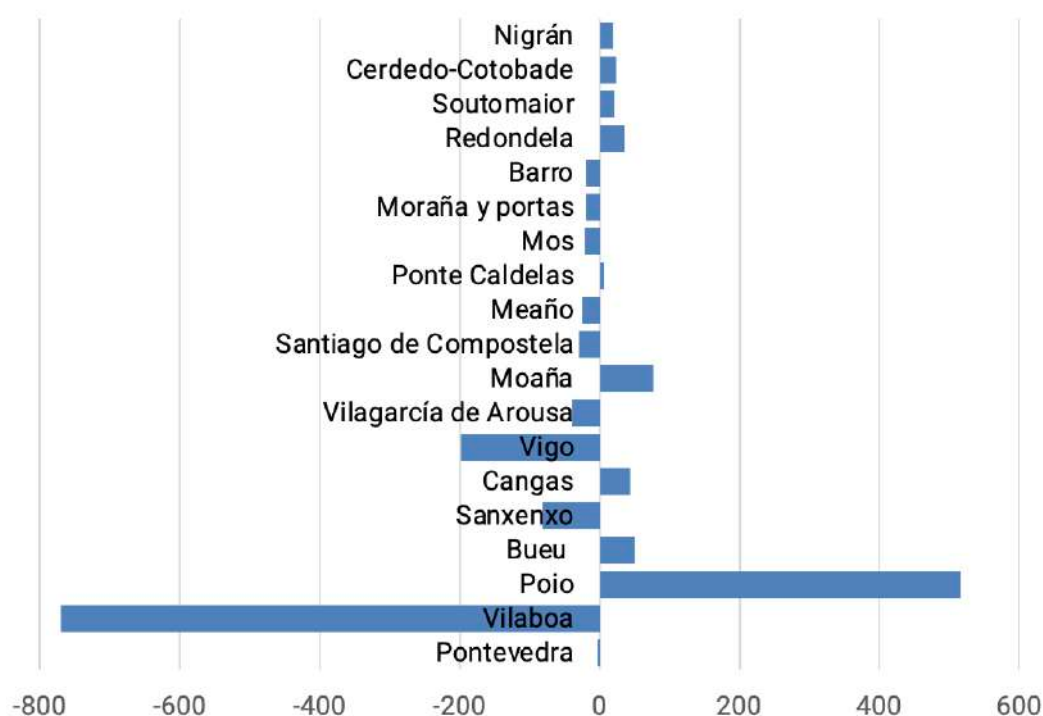
ORIGEN	Destino	FLUJO	%
Poio	Marín	976	27,10%
Pontevedra (distrito 03)	Marín	760	21,10%
Pontevedra (distrito 02)	Marín	447	12,41%
Bueu	Marín	338	9,38%
Sanxenxo	Marín	192	5,33%
Pontevedra (distrito 01)	Marín	172	4,78%
Cangas	Marín	136	3,78%
Moaña	Marín	119	3,30%
Pontevedra (distrito 04)	Marín	114	3,16%
Vilaboa	Marín	49	1,36%
Pontevedra (distrito 05)	Marín	45	1,25%
Redondela	Marín	36	1,00%
Vigo (SCD Distrito 4-zona Coia)	Marín	35	0,97%
Ponte Caldelas	Marín	31	0,86%
Vigo (SCD Vigo centro 3)	Marín	28	0,78%
Cerdedo-Cotobade y Campo Lameiro	Marín	24	0,67%
Soutomaior y Pontevedra (distrito 07)	Marín	21	0,58%
Vilagarcía de Arousa	Marín	21	0,58%
Vigo (SCD Distrito 7-zona Calvario)	Marín	20	0,56%
Nigrán	Marín	19	0,53%
Vigo (SCD Distrito 6-zona Teis)	Marín	19	0,53%
TOTAL (flujos con destino Marín)	3.602	100%	0,50%
Marín	Barro y Pontevedra (distrito 06)	20	0,50%
TOTAL (flujos con origen Marín)	4.015	100%	

Fuente: INE. Elaboración propia.

Observando el saldo de las entradas y las salidas de Marín respecto de los 19 municipios con los que el INE identifica la existencia de algún flujo de desplazamiento, se puede ver cómo existe un equilibrio entre el número de municipios con los que Marín posee un saldo negativo (más salidas que entradas) y el de aquellos con los que posee un saldo positivo (más entradas que salidas). En este sentido, los principales saldos negativos se dan con los municipios de Vilaboa, con casi 800 personas de diferencia, Vigo y Sanxenxo. Mientras que, del lado

contrario, con respecto a Poio se da el principal saldo positivo, de más de 500 personas, seguido de Moaña y Bueu. Sin embargo, lo más destacable es el idéntico saldo entre las personas que entran en Marín procedentes de Pontevedra, como los residentes en Marín que hacen el trayecto contrario, lo que demuestra la importancia y la prioridad de esta conexión que es, a su vez, la que concentra mayor volumen de desplazamientos con origen-destino Marín.

SALDO ENTRADAS-SALIDAS MARÍN



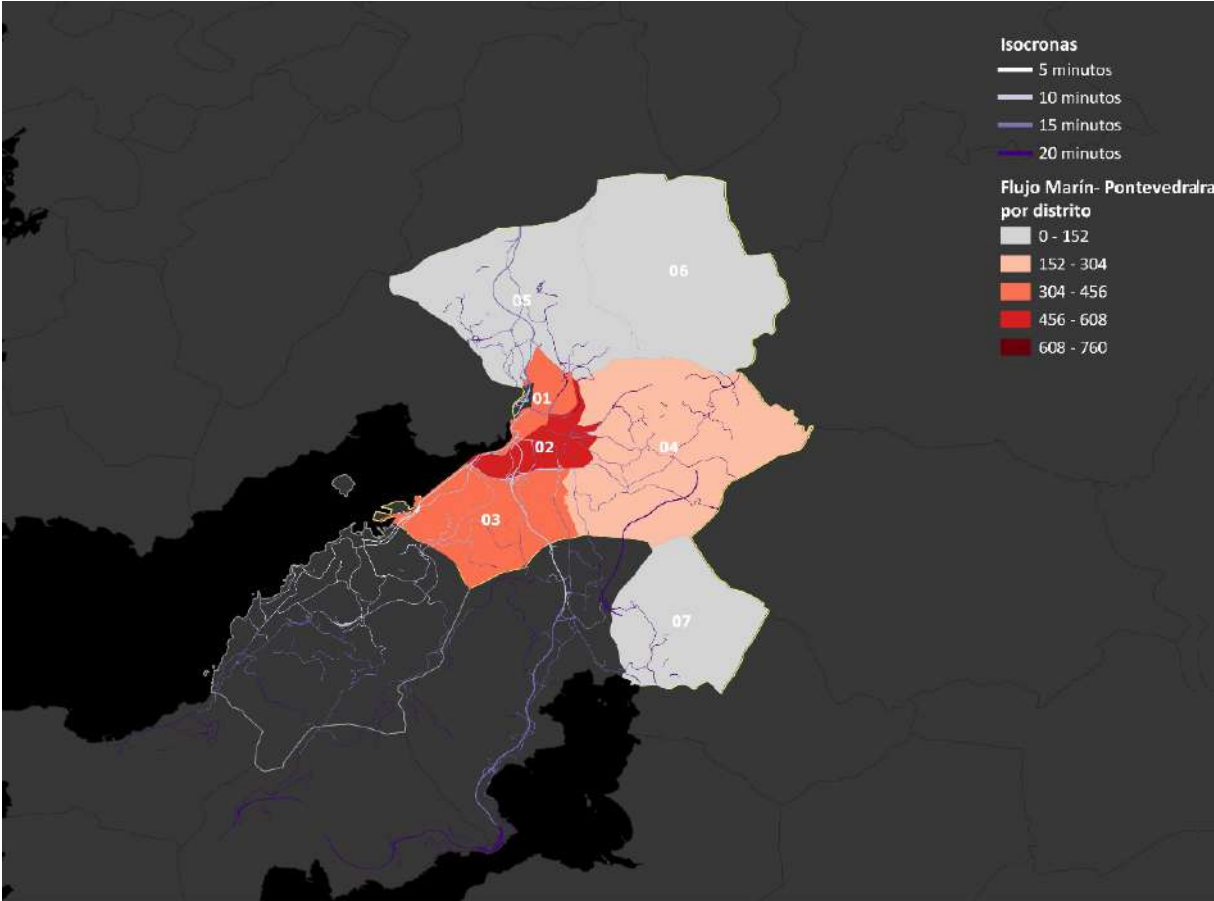
Fuente: INE. Elaboración propia

El hecho de que los desplazamientos hacia Pontevedra aparezcan detallados a nivel de distrito, permite analizar con más precisión las relaciones de movilidad existentes entre la capital provincial y el municipio de Marín. Así pues, el flujo procedente de Marín se dirige principalmente al distrito 2 de Pontevedra, que abarca la parte más sustancial de su casco urbano, así como a los distritos 1 (parte oeste del casco urbano, que discurre junto a la ribera del río Lérez) y 3, dónde destaca la presencia de las instalaciones de la papelera ENCE. El análisis de isócronas, tomando como punto de origen la calle Lameira de Marín, revelan un tiempo de desplazamiento en condiciones óptimas de tráfico, no superior a los 10 minutos, favorecido por la existencia de una carretera multicarril que conecta ambos municipios (PO-11), además de la VG-4 y de que, al tratarse el casco urbano de Pontevedra, destino principal de este flujo, de un núcleo compacto y muy peatonalizado, lo convierten en un itinerario muy susceptible de realizar en autobús en aquellos

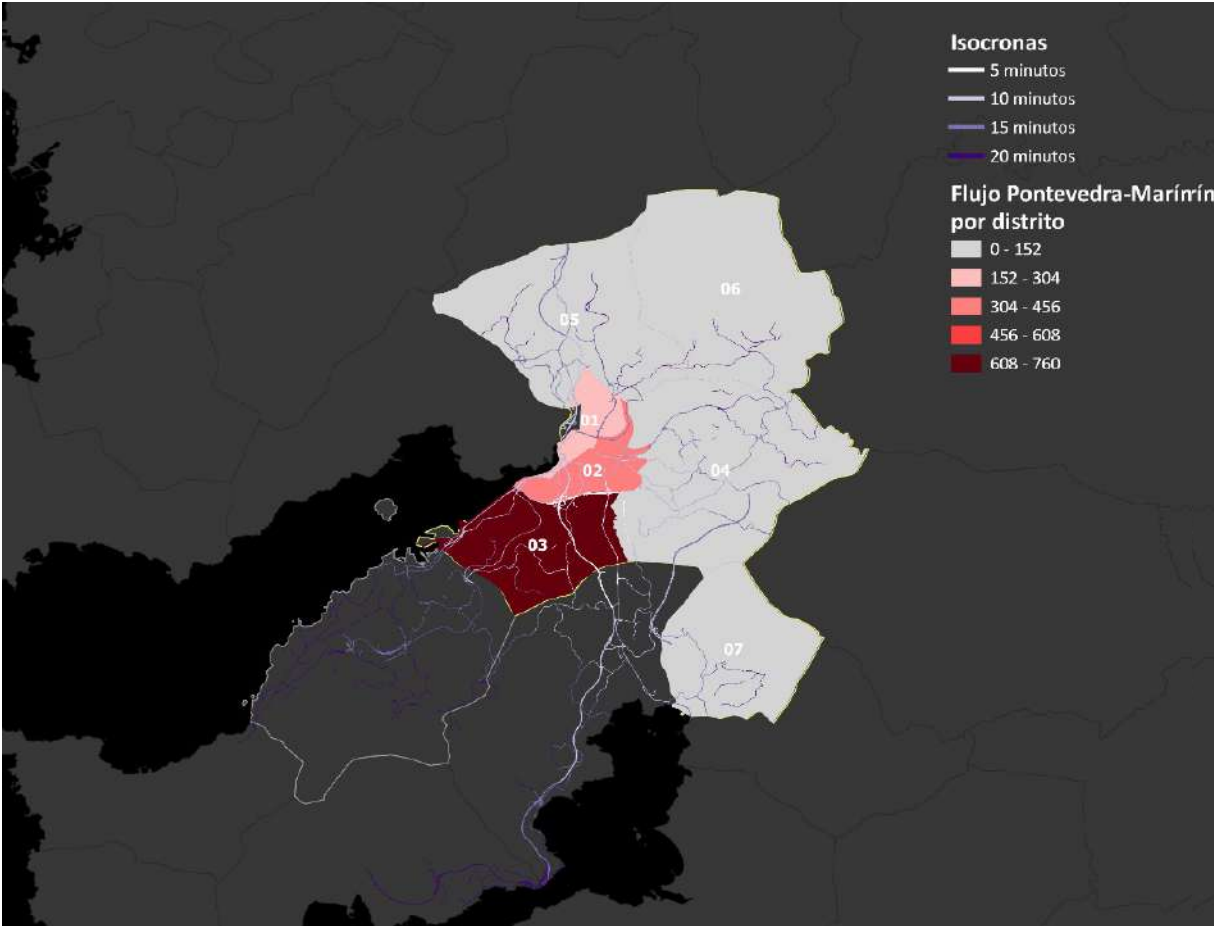
horarios más favorables, al tiempo que desincentiva en uso del automóvil privado, por la dificultad para encontrar aparcamiento.

Por el otro lado, los flujos con origen en Pontevedra y destino en Marín, son netamente diferentes a los observados en el sentido contrario. El flujo principal procede del distrito 3, el más próximo a Marín, que abarca a Lourizán y parte de Salcedo, una zona donde antiguamente vivían los directivos de Celulosas y dónde abundan las viviendas unifamiliares y residen algunas de las rentas más elevadas del municipio. La segunda zona de origen en importancia por cantidad de desplazamientos es el casco urbano que, sin embargo, es el destino de la gran mayoría de desplazamientos a Pontevedra procedentes de Marín. Por último, y con una importancia menor, aparecen los desplazamientos hacia las parroquias pontevedresas más alejadas de Marín y de carácter más rural.

Flujo de personas a Pontevedra
procedente de Marín
por distritos y tiempo
de desplazamiento.
Fuente: INE.
Elaboración propia.



Flujo de personas a Marín
procedente de Pontevedra
por distritos y tiempo
de desplazamiento.
Fuente: INE.
Elaboración propia.



Tomando el centro urbano de Pontevedra como referencia para analizar el tiempo de desplazamiento a Marín, se puede observar cómo existen ciertas carencias en la conexión de esta área con las vías principales que conectan con el municipio vecino, debiendo circular por vías rurales, de doble dirección y estrechas, lo que se traduce en un tiempo de desplazamiento de hasta 15 minutos, aún con condiciones de tráfico óptimas, para alcanzar la Avenida de Ourense (que suponen 5 minutos más que el registrado en sentido contrario para llegar al centro de Marín), y más de 20 minutos para llegar al área de la Academia Naval y las zonas de Mogor y Aguite, a los que hay que sumar el tiempo empleado para encontrar aparcamiento. Además, la dispersión poblacional del territorio dificulta un servicio de transporte público efectivo y que dé cobertura a la totalidad de población del área urbana, lo que implica, según datos extraídos

del INE Experimental, que casi la mitad de los desplazamientos Marín-Pontevedra se realicen en modos de transporte privado, pese a la existencia de una línea de transporte regular entre los núcleos urbanos de Pontevedra y Marín.

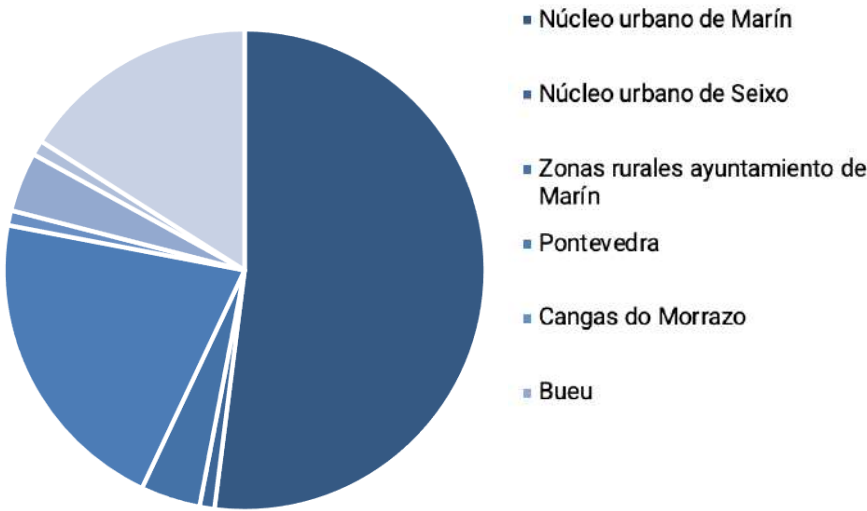
Por otra parte, las encuestas realizadas en el ámbito del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Marín, de 2021, permiten añadir a esta identificación realizada por el INE, la perspectiva de los desplazamientos interiores al municipio. Según estos datos, el 69% de los desplazamientos con destino Marín, tienen como origen el propio núcleo urbano central, seguido de un 19% que se desplaza desde las zonas rurales del Ayuntamiento; entre ambas, junto con el 4% procedente del núcleo de Seixo, suman un total de un 92% de desplazamientos internos al municipio. Las personas cuyo desplazamiento tiene origen en Pontevedra se quedan en un 6%.

ORÍGENES DE LOS DESPLAZAMIENTOS CON DESTINO EN MARÍN



Por otra parte, en los desplazamientos con origen en Marín, el 57% tienen como destino el propio municipio (con un 52% para el núcleo urbano de Marín), el 21% el municipio de Pontevedra, el 6% municipios de la comarca de O Morrazo (fundamentalmente Bueu, pero también Cangas y Moaña) y un significativo 16% se dirigen a otros municipios diferentes.

DESTINOS DE LOS DESPLAZAMIENTOS CON ORIGEN EN MARÍN



Fuente: PMUS Marín.

Asimismo, este mismo documento, ofrece indicadores sobre el tiempo y distancia media recorrida según el motivo de desplazamiento. En este sentido, se observa que, pese a que la distancia recorrida es prácticamente el doble en los desplazamientos al trabajo que, en estudios o en deporte y ocio, y más del triple que los desplazamientos por compras, el tiempo de desplazamiento es muy similar entre todos, con apenas dos minutos de diferencia entre el que más tiempo se emplea (trabajo) y el que menos (compras).

TIEMPO Y DISTANCIA MEDIA RECORRIDA SEGÚN EL MOTIVO DE DESPLAZAMIENTO		
DESPLAZAMIENTO	DISTANCIA RECORRIDA (KM)	TIEMPO (MIN.)
Trabajo	14,9	23,69
Estudios/acompañamiento al colegio	8,11	22,16
Compras	4,54	21,7
Deporte y ocio	8,06	22,92

Fuente: PMUS Marín.

5.1.2. Movilidad urbana. Distribución modal

Según los datos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Marín, a través de encuestas de movilidad en la web del Ayuntamiento y en la calle, así como de talleres sectoriales con las principales asociaciones del municipio, el reparto modal de la movilidad en Marín es el siguiente:

VIAJES TOTALES		
INDICADOR	VIAJES/DÍA	%
Viajes Totales	63.030	100,00
Viajes Motorizados	51.955	82,43
Viajes No Motorizados	11.075	17,57
Vehículo privado	49.661	78,79
Transporte público	2.294	3,64
A pie	10.312	16,36
En bicicleta	763	1,21

Fuente: PMUS Marín. Elaboración propia.

Esto, según se indica en el propio plan indica un elevado número de viajes por persona en día laborable, que se sitúa en 2,6.

Lo primero a destacar en la distribución modal de los viajes del municipio, es la alta incidencia de los viajes realizados en vehículo privado (49.661), que suponen el 78,79% de los viajes totales (63.030), y que el PMUS achaca a desplazamientos entre distintas zonas del municipio, o con los municipios limítrofes.

Se debe de destacar también que, pese al elevadísimo porcentaje de desplazamientos en vehículo privado, la alternativa a este en el municipio de Marín es el desplazamiento en modo a pie, que suponen el 16,36% de los viajes totales del municipio, posiblemente debido a la compacidad existente en el centro urbano de Marín, donde

reside cerca del 69% de la población del municipio, y a la concentración en este espacio de los principales servicios y atractores urbanos.

El servicio de transporte público, por su parte, representa un porcentaje del 3,64%, una cifra muy baja que está condicionada por la mala conexión en transporte público desde las zonas rurales del municipio hacia el casco urbano, pero también por esta misma mala conexión por transporte público que tienen con Marín los habitantes de Lourizán y Salcedo, que según el INE son el origen de más del 50% de los desplazamientos a Marín procedentes de Pontevedra, y que el PMUS estima en un 6% de los totales con destino Marín.

La bicicleta es en Marín prácticamente irrelevante con apenas un 1,21% de los desplazamientos diarios.

5.1.3. Distribución urbana de mercancías

La distribución urbana de mercancías y las operaciones de carga y descarga asociadas tienen una gran influencia en la movilidad urbana. La existencia de un Puerto de Interés General del Estado, donde el tráfico de mercancías tiene una gran importancia, es un elemento a tener en cuenta en cuanto a su impacto en el tráfico de la ciudad, la construcción de la glorieta elevada sobre la PO-11, que permite el acceso al puerto, solucionó algunos de los problemas más graves de mercancías pesadas que tenía Marín, si bien no existe un límite al acceso del tráfico pesado al centro urbano.

Marín no cuenta con una ordenanza específica para este tipo de servicio, pero la Ordenanza Municipal de Tráfico, de 2014, posee varios capítulos específicos referidos a la carga y descarga (Título IV, capítulos

II, III y IV), donde se establecen las reglas generales y los horarios generales de esta actividad, que son de 8:00 a 13:00 y de 16:00 a 20:00 de lunes a viernes, teniendo los sábados solo horario de mañana, atendiendo a posibles modificaciones puntuales del horario en zonas específicas, como el mercado de abastos, donde se establece un horario de 7:00 a 10:00 horas, con un máximo de 30 minutos, 15 minutos más que el establecido para el resto de zonas de carga y descarga.

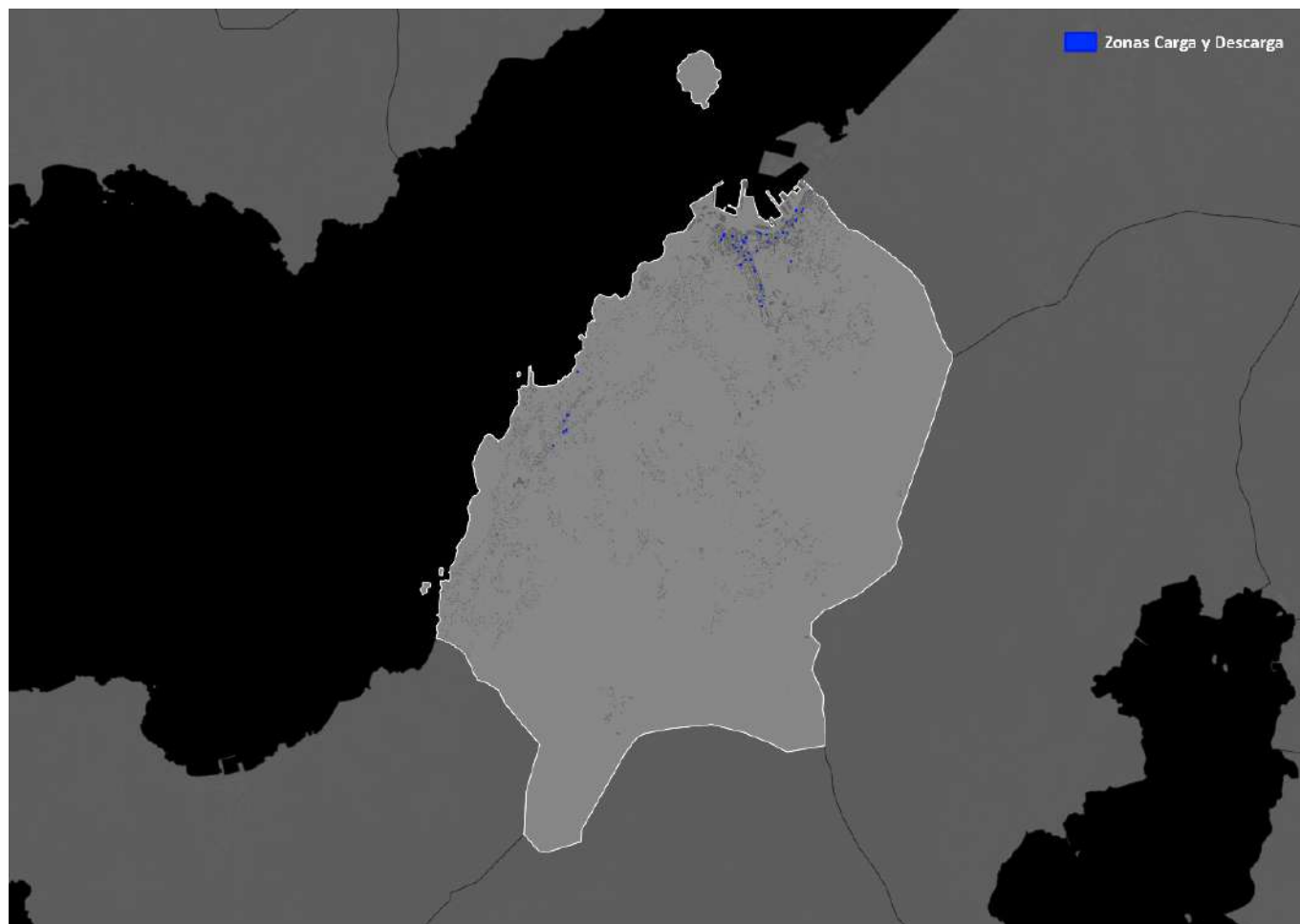
El Plan de Movilidad Urbana Sostenible contabiliza en el municipio un total de 50 zonas reservadas para la carga y descarga, que califica de convenientemente señalizadas, y con una longitud general entre los 10 y los 20 metros, que son las siguientes:

CALLE	ZONAS DE CARGA Y DESCARGA	PLAZAS APROX.	Nº DE ACTIVIDADES COMERCIALES APROX.	RELACIÓN PLAZAS/ ACTIVIDADES
Avenida de Ourense				
Entre Plaza de España-José Trasande	1	4	28	0,143
Entre José Trasande-Cantodarea	1	3	16	0,188
Plaza do Regueiro	1	2	10	0,200
Calle O Carballiño	1	2	2	1,000
Calle Méndez Núñez	2	6	17	0,353
Calle Inferniño	1	2	2	1,000
Calle Concepción Arenal				
Entre Calle del Sol-Eguren	1	6	23	0,261
Entre Vidal Pazos-Rotonda Anclas	2	2	5	0,400
Entre Rotonda Anclas-José Trasande	3	8	23	0,348
Entre Jose Trasante-Cantodarea	2	4	18	0,222
Calle A Estrada				
Entre Avenida Ourense-Concepción Arenal	1	2	6	0,333
Entre Concepción Arenal-Ezequiel Massoni	1	2	6	0,333
Calle da Ponte	1	4	28	0,143
Calle do Sol	2	4	17	0,235
Plaza do Reloxo	1	2	4	0,500
Calle Fondo de Saco	1	4	5	0,800
Calle Touriño Gamallo	2	4	12	0,333
Calle Jaime Janer				
Entre Méndez Núñez-travesía Jaime Janer	4	8	49	0,163
Entre Travesía Jaime Janer-final del núcleo	2		13	0,000
Calle Francisco Landín Pazos	1	4	6	0,667
Calle Alcalde Ezequiel Massoni	8	18	46	0,391
Calle Lameira	1	4	12	0,333
Avda. Ejército y Marina	2	14	31	0,452
Calle Banda do Río	1	4	3	1,333
Calle República Arxentina	1	3	3	1,000
Seixo (PO-551)	2	6	18	0,333
Seixo- Camino Viejo (Mercado)	3	10	14	0,714
Playa Aguete	1	3		
TOTAL	50	135	417	0,324

Fuente: PMUS Marín.

La situación espacial de las zonas de carga y descarga mencionadas anteriormente, revela una concentración de las mismas, principalmente en la zona del centro urbano, donde existen varias de este tipo de zonas en prácticamente todas las calles principales, y algunas zonas sueltas en la

parte de Agüete y Seixo. En total, el PMUS cifra en aproximadamente 135 plazas las disponibles en las 50 zonas de carga y descarga contabilizadas que, divididas entre las aproximadamente 417 actividades comerciales, suponen significativamente menos de una plaza de carga y descarga por actividad.



Fuente: PMUS Marín. Elaboración propia.

Asimismo, el Plan de Movilidad detecta irregularidades en el uso de estas zonas, principalmente debido al aparcamiento indebido de vehículos ajenos a la actividad comercial, la falta de vigilancia de estas áreas para asegurar su buen funcionamiento y un insuficiente número de plazas de carga y descarga en algunas zonas.

5.2. Modos de transporte sostenibles

5.2.1. Transporte público e intermodalidad

Marín carece de una línea de autobuses urbanos que conecten distintos puntos de su territorio, es por ello que el servicio de transporte por autobús dentro del municipio, especialmente para conectar las zonas rurales con el casco urbano, es asumido por el transporte interurbano.

Los datos obtenidos por el PMUS respecto a los tiempos de desplazamiento van en consonancia con los observados en las isócronas, que revelan un desplazamiento corto (entre 1 y 5 km), y un tiempo de desplazamiento no superior en la gran mayoría de los casos a los 30 minutos. Esto, sumado a la compacidad existente en el núcleo urbano de Marín y en Pontevedra (distrito 2 según el INE, que corresponde al centro urbano), principales destinos del flujo procedente de Marín convierten al transporte público en una excelente alternativa, al menos en el plano teórico, al transporte por vehículo privado.

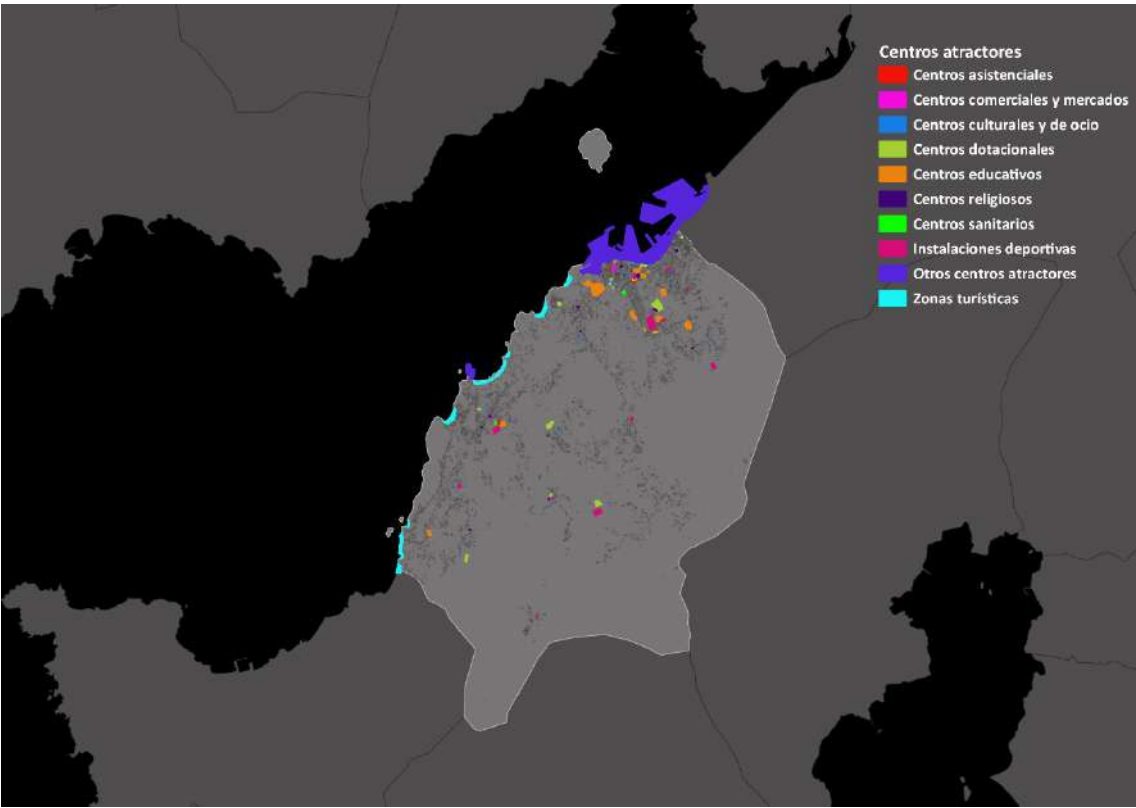
Las líneas, de las cuales se hace un análisis pormenorizado en el documento del PMUS, consideran esta especial relación, teniendo la mayoría de éstas origen/destino en Pontevedra. Al mismo tiempo que otros destinos muy demandados, como puede ser el caso de Vigo, muestran, de acuerdo a lo recogido en el PMUS, conexiones insuficientes. Por su parte, algunos de los núcleos rurales, como O Campo o San Tomé de Piñeiro, presentan conexiones muy pobres, dado que están ligados a rutas supramunicipales.

Respecto a los centros atractores, encontramos en el centro urbano de Marín una concentración de centros atractores de distintas tipologías, lo cual es positivo al coincidir con el ámbito territorial donde

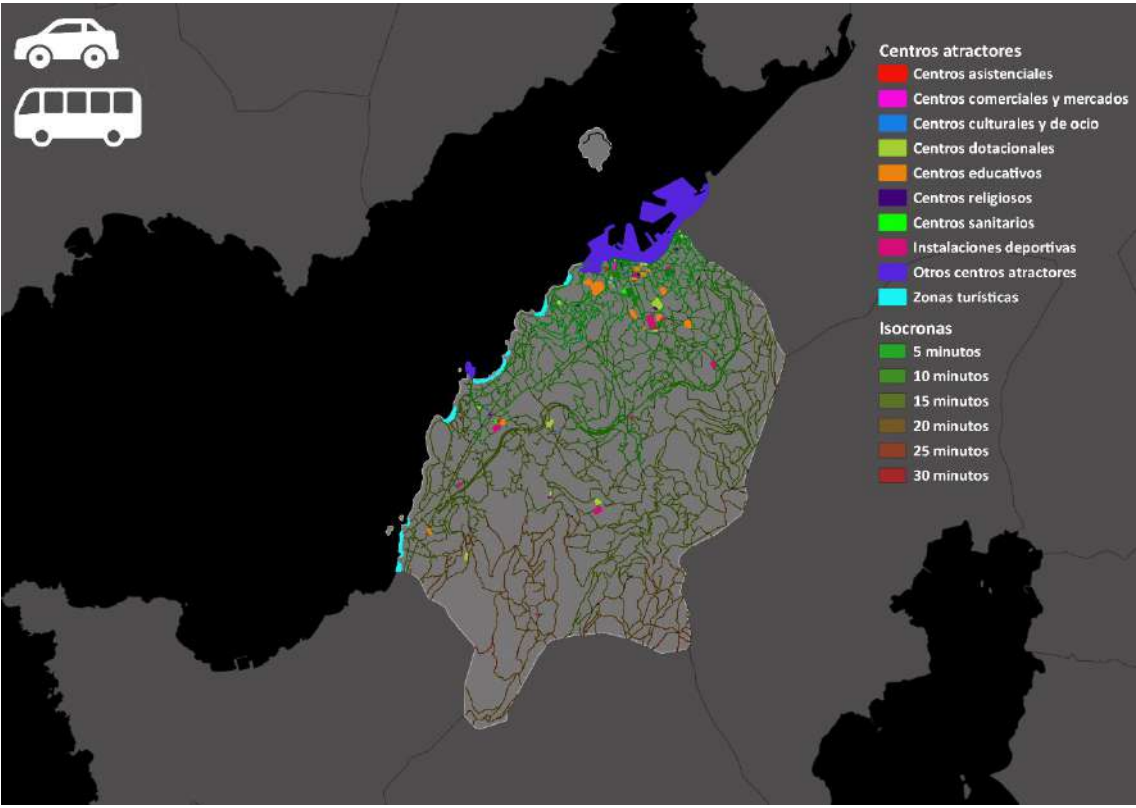
reside la mayoría de la población del municipio. Si embargo, las zonas rurales presentan un número mucho menor de atractores de desplazamientos, especialmente en los tipos de ocio y compras, lo que provoca una serie de desplazamientos desde estas zonas hacia el centro urbano, para acceder a dichos servicios.

Por otra parte, en la zona oeste de la ciudad, se sitúan las playas de la localidad que, principalmente en temporada estival, vienen a ser centros atractores de desplazamientos masivos, y ya no solo de personas del propio municipio, sino también de personas procedentes de otros municipios.

Tomando como referencia la Avenida de Ourense, al ser la parte central de la zona más densamente habitada del municipio, podemos encontrar como la gran mayoría de los centros atractores del municipio identificados en el PMUS, se encuentran a una distancia no inferior a los 10 minutos de desplazamiento utilizando los modos autobús o vehículo privado. Desde las zonas rurales del municipio se da una situación netamente diferente ya que, si bien existen en dichas áreas algunos elementos atractores de tipo dotacional y deportivo, sus habitantes deben desplazarse al centro urbano para acceder al grueso de los servicios disponibles en Marín. En esos casos los tiempos de desplazamiento por estos mismos medios, tienen una duración no inferior a los 10 minutos, que se eleva hasta los 15 en las zonas rurales limítrofes con Vilaboa y Moaña, pero la inexistencia de servicios, hacen que como mínimo tengan un desplazamiento de 5 minutos.

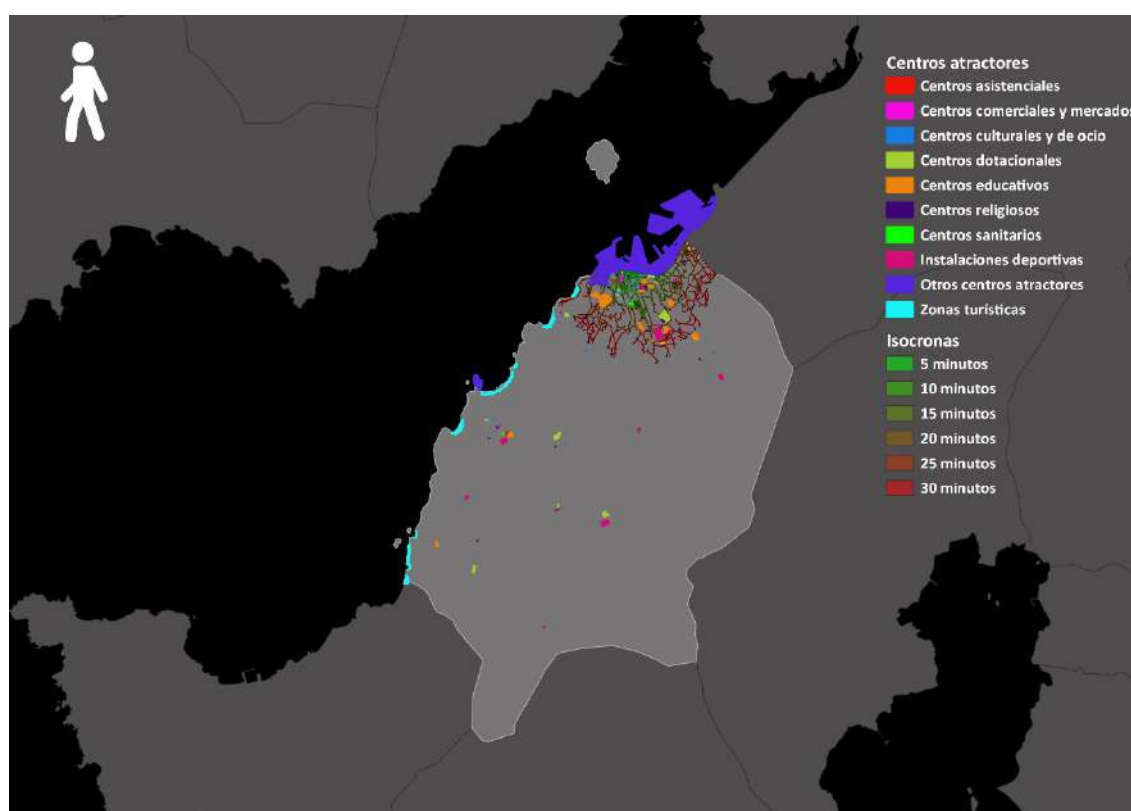


Fuente:
PMUS Marín.
Elaboración
propia.



Fuente:
PMUS Marín.
Elaboración
propia.

En cuanto al desplazamiento peatonal hacia estos elementos atractores, volviendo a tomar la Avenida de Ourense como referencia, se observa cómo buena parte de éstos están situados en un radio de 10 minutos a pie, entre ellos varios centros educativos, como el CPR A Inmaculada, el IES Illa de Tambo o el EEI O Grupo, así como centros de compras como es el Mercado de Abastos, se encuentran también dentro de este anillo de 10 minutos a pie. En este radio de 10 minutos, encontramos otros equipamientos importantes como el centro de salud o el CPR San Narciso, por último, en el radio de más de 15 minutos, podemos encontrar grandes equipamientos deportivos, como es el Estadio Municipal de San Pedro, con capacidad para 1.500 personas, así como las piscinas municipales, ambos en un rango de media hora a pie, por lo que los desplazamientos a pie hasta estos puntos, posiblemente sean reducidos, utilizándose principalmente el vehículo privado.

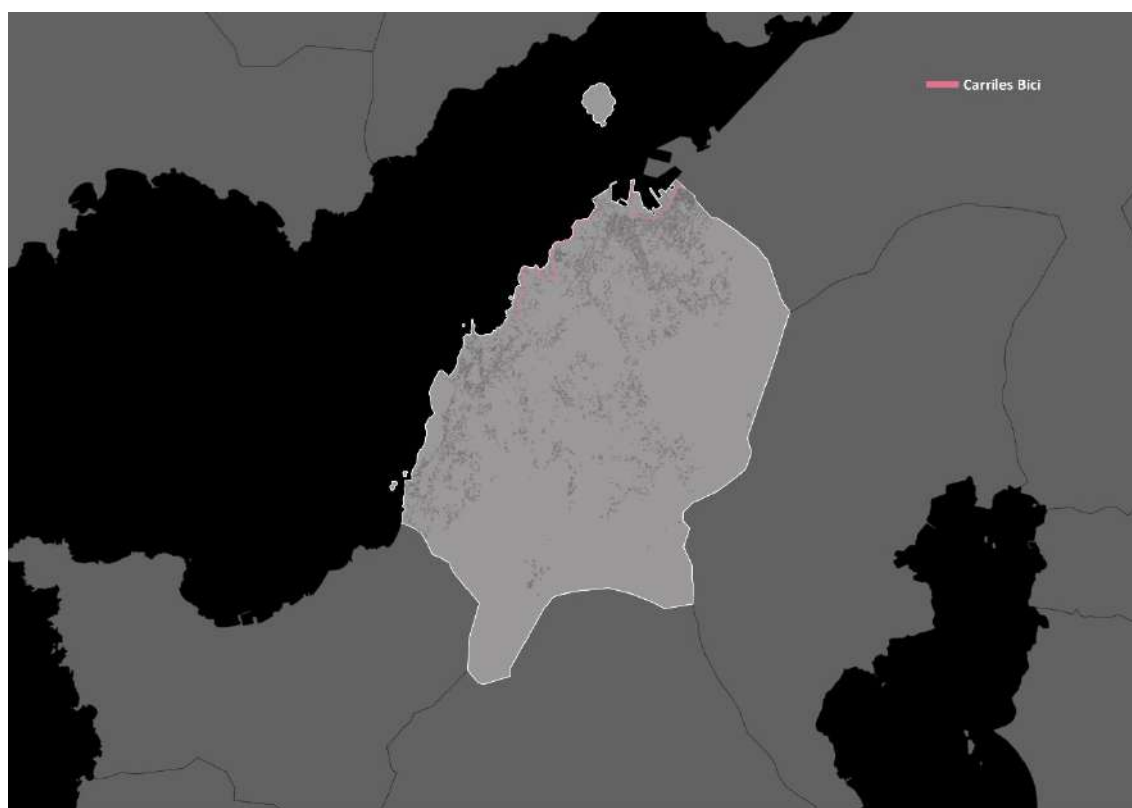


Fuente: PMUS Marín. Elaboración propia.

Por tanto, tenemos unos elementos atractores concentrados en una zona determinada del municipio (el centro urbano) que están situados a una distancia que los hace atractivos para acceder a pie, siempre y cuando los itinerarios peatonales no presenten grandes deficiencias que compliquen la movilidad peatonal, si bien centros deportivos como el estadio municipal o las piscinas municipales se encuentran a una distancia de media hora a pie de las zonas más densas del municipio, con lo que se reduce el número de personas potenciales que accederán a ellas a pie; Por otra parte, en las zonas rurales, se observan pocos centros atractores, con lo que la población de estas zonas va a tender a desplazarse cara al centro urbano, utilizando principalmente el vehículo privado debido a las elevadas distancias, muy superiores a la media hora que hacen inviable el acceder a pie a estos centros. El desplazamiento en coche o en autobús, revela unos tiempos no superiores a los 15 minutos para acceder a la gran mayoría de centros atractores identificados en el PMUS.

5.2.2. Movilidad blanda: Carriles bici y áreas peatonales

Como se ha visto anteriormente, el uso de la bicicleta en el Ayuntamiento de Marín es muy bajo, apenas un 1,21% de los 63.030 desplazamientos que el PMUS estima diariamente, se realizan por este medio. Marín cuenta con unas infraestructuras ciclistas orientadas al ocio, ya que posee un carril bici que conecta el casco urbano, a la altura de la Escuela Naval, con las principales playas de la localidad, así como un carril bici en la Avenida de Ourense y un tramo en ejecución en el Paseo Alcalde Blanco, pero no posee ninguna red ciclista que de una manera segura, conecte con los principales atractores urbanos, identificados en el punto anterior. Es por ello que, entre las propuestas del Plan de Movilidad, y con el objetivo de fomentar la movilidad urbana sostenible, se proponga la creación de itinerarios ciclistas que conecten los núcleos urbanos con la periferia, los principales centros atractores de la localidad, las zonas de esparcimiento y que, además, doten de seguridad a los ciclistas y permitan un aumento del desplazamiento por este medio, fomentando hábitos saludables.



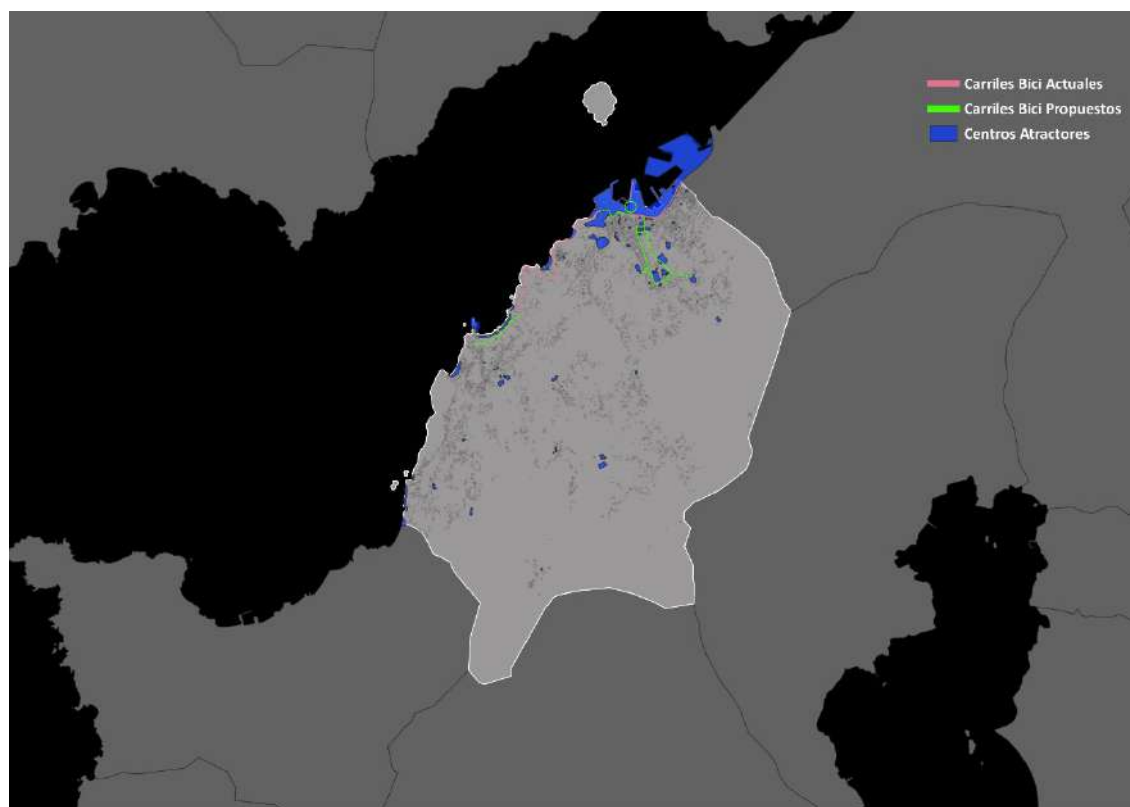
Fuente: PMUS Marín. Elaboración propia.

Así pues, el Plan propone un incremento de los carriles bici existentes para alcanzar un total de 12,5 kilómetros, prolongando por una parte el carril de las playas hasta Agüete, conectando el vial de las playas con la Avenida de Ourense y una conexión de la Avenida de Ourense con el vial previsto entre Marín y Pontevedra, que creará un itinerario ininterrumpido entre Pontevedra y las playas de Marín, propiciando la movilidad en bicicleta entre las localidades vecinas. Las actuaciones serían las siguientes:

TRAMOS DE CARRIL BICI PROPUESTOS POR EL PMUS DE 2021

TRAMO PROPUESTO	TIPO	PLAZO	RECORRIDO (M)	PRESUPUESTO ESTIMADO (€)
Viario de las playas	Peatonal/ciclista	Medio-Largo	650+3.300+1.040	2.000.000
EP-1201: Alcalde José del Río- Busto de Arriba	Peatonal/ciclista	Corto	210	150.000
EP-1201: Busto de Arriba-Parque de Porteliña	Peatonal/ciclista	Largo	1.960	1.275.000
EP-1201: Parque de Porteliña- Rotonda a Brea	Peatonal/ciclista	Medio	1.255	825.000
EP:1202: Seixo- Rotonda a Brea	Peatonal/ciclista	Medio	590	400.000
Itinerario Urbano	Peatonal/ motorizado	Corto	3.575	200.000
TOTAL			12.580	4.850.000

Fuente: PMUS.



Fuente: PMUS Marín. Elaboración propia.

Los desplazamientos a pie son el segundo modo de transporte más utilizado en los desplazamientos diarios de la localidad, aun así, solo representan el 16,36% de los desplazamientos en el ayuntamiento, una cifra relativamente baja si tenemos en cuenta que, a pesar de existir zonas rurales apartadas, más de la mitad de la población del municipio reside en el casco urbano donde, como veíamos, se concentran los principales atractores y servicios de la localidad.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible, identifica las principales áreas peatonales, de tráfico calmado o restringido de la localidad, que son las siguientes:

Casco Histórico de Marín, donde prácticamente todas las calles tienen un carácter peatonal y solo permiten el paso de vehículos para acceso a garajes o para carga y descarga. Las principales vías de esta zona son: Plaza del Reloj, Rúa Echegaray, Rúa do Sol, Rúa Real, Praza da Veiguiña, etc.

Parque lineal del río Lameira.

Rúa Méndez Núñez, entre las intersecciones con Jaime Janer y Rúa da Estrada. Constituye una de las zonas más transitadas y comerciales del casco urbano de Marín.

Rúa da Roda, que transcurre entre el tramo peatonal de Méndez Núñez y Concepción Arenal. Muy ligada a las actividades hosteleras.

Alameda Rosalía de Castro y manzana administrativa. Uno de los lugares más concurridos, tanto para paseo como para zona de ocio y estancia, siendo gran parte de los pasos y calles en la conocida como manzana administrativa, de carácter peatonal, comunicando la Avenida de Ourense con Méndez Núñez.

Paseo Marítimo del Puerto de Marín, conocido como Paseo Alcalde Antonio Blanco. Permite a los peatones acercarse al mar, recientemente remodelando dentro de la estrategia de desarrollo urbano sostenible Marín DUSI 2020.

Paseo Avenida de Ourense, la zona más cercana al Puerto. Se ha convertido en los últimos tiempos, a través de un importante proyecto de humanización, en un amplio paseo que permite la convivencia entre peatones y bicicletas tanto en tramos de coexistencia como en tramos segregados.

Barrio de Cantodarea, es el barrio antiguo de la zona este de Marín, en el límite con Pontevedra.

Plaza de Ponteporto.

Barriada Favarizas.

En cuanto a la accesibilidad de los itinerarios peatonales, el PMUS identifica una serie de deficiencias relacionadas con diversos aspectos, que afectan a la red peatonal e influyen en su deterioro dificultando en gran medida la accesibilidad y la movilidad peatonal, si bien matiza que las calles principales han sufrido procesos de humanización recientemente y se han adaptado a la normativa de accesibilidad, existen calles con carencias relacionadas con zonas y tramos de ancho de aceras inferior a 1,8 metros, con la existencia de mobiliario urbano y otros elementos que dificultan la movilidad peatonal generando itinerarios en zigzag, obstáculos y estrechamientos, inexistencia de aceras o de espacio reservado para el tránsito del peatón o pavimentos en mal estado.

5.2.3. Instrumentos de planificación

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de 2021 realiza un exhaustivo análisis de la movilidad en la urbe, promoviendo una serie de objetivos globales con actuaciones específicas para mudar la situación actual donde el vehículo privado es utilizado para más del 70% de los desplazamientos diarios, hacia otra donde ganen protagonismo el transporte público y los modos de transporte no motorizados. Contiene los siguientes programas de medidas:

MEDIDAS DE FOMENTO Y MEJORA DE LOS MODOS DE TRANSPORTE NO MOTORIZADOS:

Plan de accesibilidad peatonal.

Ordenación, mejora y ampliación del espacio urbano para peatones.

Red de sendas-caminos seguros.

Red de caminos rurales.

Red de itinerarios ciclistas.

Red de aparcamientos de bicicletas.

Sistema de alquiler de bicicletas.

Ejecución y puesta en valor de espacios públicos y áreas de esparcimiento.

Criterios de diseño de calles y espacios peatonales.

Pasos de peatones seguros y accesibles.

Mejora de la accesibilidad a la Granja de Briz- Parque de los sentidos.

Urbanización de la calle Jaime Janer PO-313.

MEDIDAS DE REORDENACIÓN Y FOMENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO:

Estudio de la implantación de un servicio de taxi a demanda.

Estudio de la implantación de un sistema de transporte público a demanda.

Mejoras de las paradas de autobús y del sistema de información.

MEDIDAS DE MEJORA EN LA GESTIÓN DE APARCAMIENTOS:

Mejora de la gestión del estacionamiento implementando el Proxecto Mares.

Red de aparcamientos disuasorios.

Ejecución de un nuevo aparcamiento subterráneo en Parque Eguren.

Mejora de la señalización de los itinerarios de acceso a los aparcamientos existentes e instalación de paneles informativos.

Aparcamientos de temporada.

Aparcamientos de autocaravanas.

Revisión de la dotación de plazas PMR y adecuación a la normativa vigente.

MEDIDAS DE DESCONGESTIÓN VIARIA Y REGULACIÓN DEL TRÁFICO:

Jerarquización viaria.

Mejora de la señalización y adecuación a la jerarquía viaria.

Templado del tráfico.

Regulación de intersecciones.

Sistemas de información del tráfico en tiempo real.

MEDIDAS DE DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS Y CONTROL DE ACCESOS:

Revisión de la dotación de zonas de carga y descarga y control del estacionamiento indebido.

Red de puntos de entrega de proximidad.

MEDIDAS PARA EL FUTURO DESARROLLO DEL VIARIO:

Integración de la movilidad en las políticas urbanas.

Desarrollo de nuevos viarios de conexión recogidos en el PGOM.

MEDIDAS DE SEGURIDAD VIARIA:

Plan de seguridad viaria.

Observatorio de accidentabilidad.

Reducción de la velocidad en las vías.

MEDIDAS DE CARÁCTER MEDIOAMBIENTAL:

Instalación de puntos de recarga eléctricos.

Nueva flota de vehículos públicos.

Potenciar los vehículos de bajas emisiones o eléctricos.

MEDIDAS DE FOMENTO Y REGULARIZACIÓN EN CENTROS ATRACTORES DE ACTIVIDAD:

Planes de movilidad a centros atractores.

Ordenación de los accesos a los centros educativos.
Caminos escolares seguros.

Señalización turística del ayuntamiento de Marín.

MEDIDAS DE OTRAS ACTIVIDADES DE MOVILIDAD:

Fomento del desarrollo sostenible mediante el uso de las nuevas tecnologías (TICS).

Promoción de modos de transporte más sostenibles.

Creación de una oficina de movilidad.

La EDUSI MARÍN2020, de 2015, pone de relieve la importancia de la elaboración del PMUS, que finalmente ha visto la luz en 2021, y contiene varias líneas de actuación (LA) relativas a la movilidad:

LA.4 Mejorar la movilidad y la accesibilidad en el conjunto del ayuntamiento mediante la implantación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).

LA.7 Rehabilitación de espacios degradados e infrautilizados en torno a los ríos Lameira y Loira.

LA.8. Recuperación y mejora integral del entorno de los espacios públicos.

El Plan de Acción por el Clima y la Energía Sostenible (PACES) de Marín, de 2020, dentro de sus medidas de mitigación, recoge algunas propuestas íntimamente ligadas a la movilidad en el municipio, en su mayoría contempladas en el PMUS, y muchas de ellas ya ejecutadas:

Creación de carriles para bicicletas.

Humanización de calles.

Creación de aparcamientos disuasorios.

Elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).

de Realización de una campaña de difusión de los horarios de autobuses interurbanos y creación una app móvil para facilitar la consulta de los trayectos y horarios disponibles.

Adquisición de vehículos eléctricos.

Instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos.

El Plan de Transporte Público de Galicia, que es el documento donde se enmarca la configuración actual de las rutas de transporte público que hacen parada en Marín.

A2. MARCO DE GOBERNANZA

A nivel de gobernanza, las políticas de movilidad presentan una gran ventaja sobre otros ámbitos temáticos, ya que se trata de una cuestión bien delimitada en cada uno de los niveles de la administración y que, por tanto, cuenta con actores y repartos competenciales muy claramente establecidos. En este sentido los retos fundamentales son tres: la coordinación vertical entre administraciones titulares de las diferentes infraestructuras y la coordinación horizontal entre ayuntamientos limítrofes (que comparten dinámicas de movilidad) y una buena interlocución entre agentes públicos y operadores privados que permita la intermodalidad y la conexión entre diferentes sistemas de transporte.

Las administraciones públicas competentes son:

Nivel Nacional (AGE): Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Nivel Autonómico (Xunta de Galicia): Consellería de Infraestruturas e Mobilidade.

Nivel Local (Administración local): Concello de Marín; Deputación Provincial de Pontevedra. Por otra parte, los flujos de movilidad indican que es conveniente una colaboración entre Marín y los ayuntamientos limítrofes, especialmente el Ayuntamiento de Pontevedra, como demuestra la futura conexión peatonal y ciclista de Pontevedra-Marín, pero también se deberían tener en cuenta al Ayuntamiento de Bueu, y el Ayuntamiento de Cangas do Morrazo.

Si bien la movilidad es un elemento transversal de la ciudad, y todas las concejalías pueden tomar decisiones que de manera indirecta afecten a la movilidad del municipio, las competencias específicas de la administración municipal en materia de movilidad las ejerce el Área de Seguridad, Policía Local y Movilidad; Asimismo, en el ayuntamiento de Marín, se estableció una comisión informativa permanente por cada una de las áreas de gobierno, por lo que cabe destacar también a la correspondiente Comisión de Seguridad, Policía Local y Movilidad. Por otra parte, existen una serie de actores, tanto públicos como privados, que pueden tener relevancia en la toma de decisiones respecto a la movilidad del Concello de Marín:

Actores privados: Clúster da Función Loxística de Galicia; Federación galega de transporte de mercancías (FEGATRAMER); Asociación Empresarial de Transporte de Mercancías por Carretera de Galicia (APETAMCOR), Monbus.

Actores públicos: Transporte Público de Galicia; Transporte Metropolitano de Galicia, ADIF como gestora de la infraestructura viaria al Puerto de Marín, la Autoridad Portuaria del Puerto de Marín y también, aunque en un segundo nivel, dado que Marín se ve afectado por sus decisiones, pero no sería un interlocutor principal al carecer de una estación de tren de pasajeros, cabe destacar a RENFE como gestora de los trenes que arriban a la estación de Pontevedra y sus horarios, que puede favorecer la llegada a Marín por medio de transporte público.

B. Datos descriptivos AUE

MOVILIDAD Y TRANSPORTE · DATOS DESCRIPTIVOS RELACIONADOS

	VALOR	RANGOS MUNICIPIOS ENTRE 20.000 Y 50.000 HABITANTES		
		VALOR 1ER CUANTIL	VALOR MEDIO	VALOR 3ER CUANTIL
D.01 Variación de la población 2010-2020 %	-6.75	-1.8	2.7	8.0
D.06 Densidad de población en suelo urbano (hab/ha)	86.93	40.5	57.0	81.6
D.07 Suelo urbano discontinuo (%)	53.36	9.5	28.2	55.9
D.08 Densidad de vivienda (viv/ha)	43.48	21.0	29.5	41.6
D.09 Compacidad urbana (m2t/m2s)	0.96	0.50	0.67	0.87
D.10 Compacidad residencial				
D.10.a. Sup. Construida uso residencial (m2t/m2s)	0.7	0.30	0.41	0.52
D.10.b. Sup. Construida uso residencial (%)	73.54	54.5	62.7	68.5
D.11 Complejidad urbana	-	-	-	-
D.08 Densidad de vivienda (viv/ha)	43.48	21.0	29.5	41.6
D.17 Superficie de infraestructuras de transporte				
D.17.a. Superficie infraestructuras de transporte (ha)	60.05	53.8	99.7	199.9
D.17.b. Superficie infraestructuras de transporte (%)	1.64	0.9	1.6	3.1
D.19 Densidad de líneas de autobús y modos ferroviarios	-	-	-	-
D.20 Accesibilidad a los servicios de transporte público	-	-	-	-
D.21 Dotación de vías ciclistas	-	-	-	-
D.22 Envejecimiento de la población				
D.22.a Índice de envejecimiento de la población (%)	20.23	13.7	16.3	18.2
D.22.b Índice de senectud de la población (%)	11.34	8.8	10.1	11.4
D.39 Agenda urbana, planeamiento estratégico y Smart cities	-			

De la lectura de los datos descriptivos de la Agenda Urbana Española (AUE), correspondiente a localidades del rango poblacional situado entre 20.000 a 50.000 habitantes, destaca en el caso de Marín la dinámica demográfica negativa, con un alto índice de envejecimiento de la población, así como unas elevadas: densidad de viviendas, densidad de población en suelo urbano, compacidad urbana y compacidad residencial.

De estos datos se deduce que, si bien se deben fomentar modos de desplazamiento no motorizados, como los desplazamientos peatonales y ciclables, será necesario plantear opciones alternativas adaptadas a las necesidades de una población envejecida, entendiendo la densidad y compacidad características del núcleo urbano como un elemento facilitador.

C. Análisis DAFO

C1. ANÁLISIS INTERNO

DEBILIDADES

D.1. Predominio absoluto del modo de desplazamiento en vehículo privado (78,79% de los desplazamientos) frente al resto de modos de transporte que, a pesar de ser más sostenibles, presentan un peso muy escaso en el reparto modal.

D.2. Elevados problemas de congestión del tráfico, especialmente en el núcleo urbano, con una red principal paralela al borde marítimo, y grandes problemas de estacionamiento.

D.3. Reducido uso del transporte público en autobús en desplazamientos dentro del municipio.

D.4. Elevada dispersión demográfica en el municipio, con núcleos de población de muy baja densidad, que dificultan la implantación de sistemas de transporte urbano sostenible, así como la dependencia de estos núcleos respecto del núcleo urbano, junto con la falta de servicios en el ámbito rural, provocando una necesidad de desplazamiento diaria cara al casco urbano.

D.5. Inexistencia de una infraestructura ciclista solvente en el municipio, tanto a nivel de vías ciclistas como de aparcamientos destinados a estas.

D.6. Ausencia de coordinación del transporte público interurbano con los trenes que llegan a la estación de Pontevedra.

FORTALEZAS

F.1. El Ayuntamiento dispone de un Plan de Movilidad Sostenible de muy reciente elaboración (2021), que sirve como diagnóstico y hoja de ruta para las políticas de movilidad en el municipio, estableciendo los correspondientes programas de actuación.

F.2. Núcleo urbano muy compacto, que concentra un elevado número de atractores de desplazamientos, con características para implantar un modelo de movilidad basado en los desplazamientos no motorizados.

F.3. Gran número de atractores de desplazamientos concentrados en la zona centro de la ciudad, que facilitan el acceso a pie a los mismos.

F.4. El Ayuntamiento está llevando a cabo, durante los últimos años, una serie de proyectos de humanización de calles que tienden a favorecer el uso peatonal de la ciudad y la accesibilidad universal.

F.05. El área urbana presenta una configuración espacial caracterizada por tener una buena parte de la población concentrada sobre el eje viario paralelo a la costa, dónde se sitúan los principales núcleos de población, aspecto que resulta favorable para la implantación de sistemas de transporte público.

C2. ANÁLISIS EXTERNO

AMENAZAS

- A.1. Concentración de la oferta de transporte público supramunicipal hacia la ciudad de Pontevedra, obviando otros destinos importantes como Vigo.
- A.2. La orografía y dispersión poblacional en las áreas rurales del municipio complica el uso de modos de desplazamiento no motorizados que las conecten con los principales núcleos y atractores del Ayuntamiento.
- A.3. La escasa cultura de uso del transporte público y de modos de transporte sostenible, como la bicicleta, pueden actuar como un freno a la implantación de este tipo de políticas de movilidad.
- A.4. Patrones de movilidad vinculados a un territorio disperso y con cierta dependencia de otras áreas urbanas exteriores (Pontevedra).
- A.5. Elevada dependencia del transporte privado para muchos de los desplazamientos que tienen Marín como destino.
- A.6. Problemas de tráfico ocasionados por una red principal paralela al borde marítimo, que congrega actividades económicas y elevada parte de la vida urbana.

OPORTUNIDADES

- O.1. Existencia manifiesta de un gran número de usuarios potenciales de un servicio de transporte público urbano que conecte las zonas rurales con el casco urbano siempre que disponga de buenas frecuencias y este adaptado a las necesidades de desplazamiento de la población.
- O.2. Existencia de dinámicas metropolitanas en torno a la ciudad de Pontevedra, en las que Marín está integrado, que justificarían la constitución de un área metropolitana o de una autoridad de transporte que permitiesen gestionar el transporte entre los distintos municipios que la integrasen de una manera más ágil y eficiente.
- O.3. Posibilidad de mejorar la conexión por transporte público con la estación de tren de Pontevedra, integrada en el Eje Atlántico ferroviario, explorando fórmulas tarifarias atractivas que incentiven su uso y reduzcan el uso del vehículo privado para desplazamientos de media distancia hacia municipios integrados en su ámbito territorial.
- O.04. Implementación de programas y fondos europeos y estatales de cara a financiar obras de mejora del espacio público y fomento de la movilidad sostenibles (EDUSI, PSTD).
- O.05. Proximidad entre los centros urbanos de Marín, Pontevedra, Bueu o Poio, posibilitando un conjunto urbano policéntrico.

D. Diagnóstico: Retos principales en materia de movilidad

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible, es el documento de referencia del Ayuntamiento de Marín para las actuaciones en movilidad durante los próximos años. Su recentísima elaboración (2021), justifica que los retos en movilidad de la Agenda Urbana se basen en los establecidos en dicho plan, ya que están plenamente actualizados y adaptados a las necesidades del municipio, aunque adaptándolos para favorecer su coordinación con los demás ámbitos temáticos contemplados en la Agenda.

RETO 1. AUMENTAR EL NÚMERO DE DESPLAZAMIENTOS URBANOS EN MODOS DE TRANSPORTE NO MOTORIZADOS: DESPLAZAMIENTOS PEATONALES Y CICLISTAS.

El reparto modal en Marín está muy intensamente concentrado en los modos de transporte motorizado, que en su práctica totalidad se corresponden con el vehículo privado (78,79%).

Necesidad de incrementar el peso de los modos de transporte no motorizados sobre el total, y del transporte público en los desplazamientos motorizados, de cara a conseguir una reducción efectiva de emisiones y consumos derivados del uso de combustibles fósiles y para mejorar la seguridad vial.

RETO 2. AUMENTAR EL PORCENTAJE DE ESPACIO PÚBLICO PARA DISFRUTE DE LA CIUDADANÍA, GENERANDO RECORRIDOS PEATONALES ACCESIBLES Y CONTINUOS.

El núcleo urbano de Marín, y en mucha menor medida el de Seixo, presentan una configuración espacial y una concentración de actividades que podría ser muy favorable de cara a la promoción del uso peatonal del espacio, lo que también favorecería el uso de la ciudad por parte de los mayores y los niños .

Necesidad de recuperar espacio público para su uso estancial y de generar recorridos peatonales continuos que permitan el uso peatonal del espacio urbano y contribuyan a la mejora de la movilidad y de la salud y sociabilidad de la ciudadanía.

RETO 3. FOMENTAR UN TRANSPORTE PÚBLICO QUE CONECTE LOS PRINCIPALES NÚCLEOS DE POBLACIÓN Y CENTROS DE ACTIVIDAD.

El uso del transporte público es prácticamente testimonial, a pesar de que a nivel metropolitano la situación de los principales núcleos de población y la existencia de relaciones funcionales podrían favorecerlo. Al tiempo que existe la necesidad de coordinar a escala de área urbana cuestiones como las conexiones con la estación ferroviaria de Pontevedra o el acceso a las playas de Marín.

Necesidad de articular un sistema de transporte público solvente, que aborde las conexiones entre los principales núcleos de población y los centros atractores de actividad. Posibilidad de abordarlo a través de necesidades actuales tales como la reorganización del acceso a las playas o las conexiones con la estación de Adif en Pontevedra.

RETO 4. MEJORAR LA CONECTIVIDAD PEATONAL, EN BICICLETA Y MEDIANTE SISTEMAS DE TRANSPORTE A DEMANDA, FAVORECIENDO LA CONECTIVIDAD DE LOS NÚCLEOS RURALES Y PALIANDO ASÍ LA DISPERSIÓN EXISTENTE.

Las zonas rurales del municipio están, en general, desconectadas y presentan una fuerte dependencia del automóvil privado para cubrir los servicios básicos,

Necesidad de impedir el incremento de la dispersión poblacional y de aumentar la densidad y compacidad de los núcleos periféricos, mediante los instrumentos urbanísticos y de mejorar la conectividad peatonal, en bicicleta y mediante sistemas de transporte a demanda para favorecer la conectividad de estos territorios.



06.

Cohesión social e igualdad de oportunidades

Índice de contenido

A. ANÁLISIS GENERAL

A1. Ámbitos temáticos AUE

6.1. Vulnerabilidad urbana: riesgo de pobreza y exclusión social

6.1.1. Caracterización socioeconómica del municipio

6.1.2. Identificación de barrios vulnerables

6.1.3. Servicios sociales: medios, planes y programas

6.1.4. Instrumentos de planificación

6.2. Igualdad de oportunidades: género, edad y discapacidad

6.2.1. Caracterización sociológica del municipio

6.2.2. Identificación de brechas sociales

6.2.3. Instrumentos de planificación

A2. Marco de gobernanza

B. DATOS DESCRIPTIVOS AUE

B1. Datos descriptivos aue

B2. Otros indicadores

C. ANÁLISIS DAFO

C1. Análisis interno

C2. Análisis externo

D. DIAGNÓSTICO: RETOS PRINCIPALES EN MATERIA SOCIAL

A. Análisis de contenido

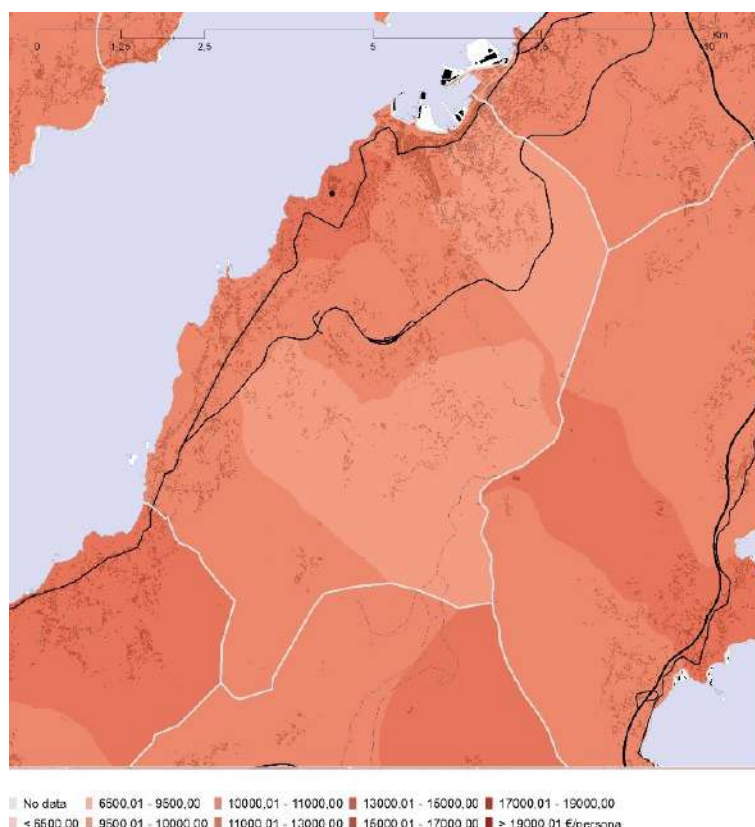
A1. ÁMBITOS TEMÁTICOS AUE

6.1. Vulnerabilidad urbana: riesgo de pobreza y exclusión social

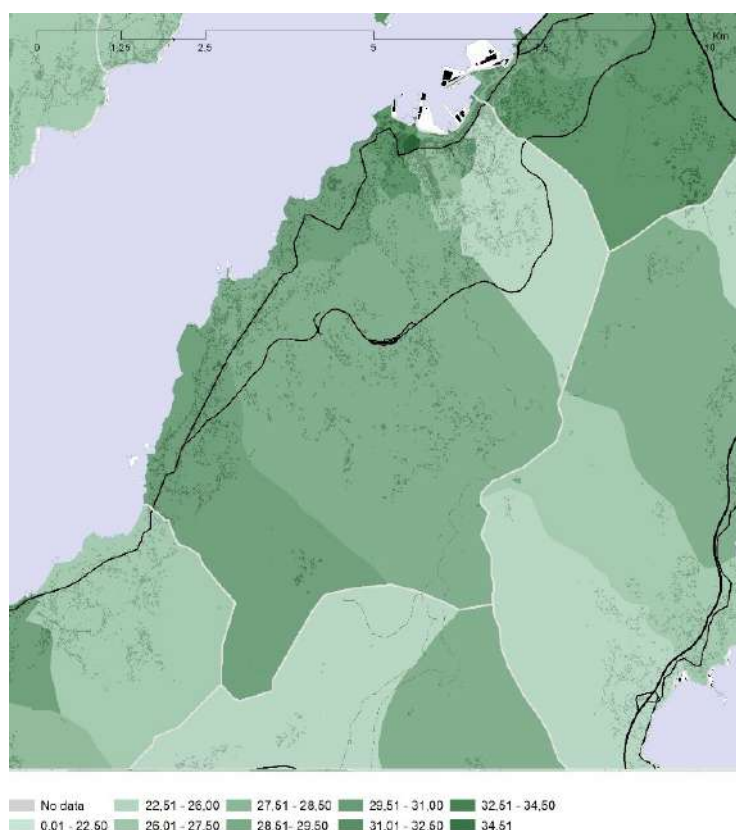
6.1.1. Caracterización socioeconómica del municipio

La distribución espacial de la renta bruta media disponible por persona en el Concello de Marín donde la zona de Mogor, Castro y Aguite disponen de la mayor renta bruta media del municipio, mientras que la zona de Cantodarea -en el límite con Pontevedra-, la zona aledaña al Estadio Municipal y la zona oriental del término municipal, -a lo largo del límite con Vilaboa y parte del límite con Moaña-, presentan los niveles de renta más bajos de Marín. Es decir, las mayores rentas se sitúan en las zonas más codiciadas del frente costero, y las menores en los ámbitos más rurales y topográficamente más elevados.

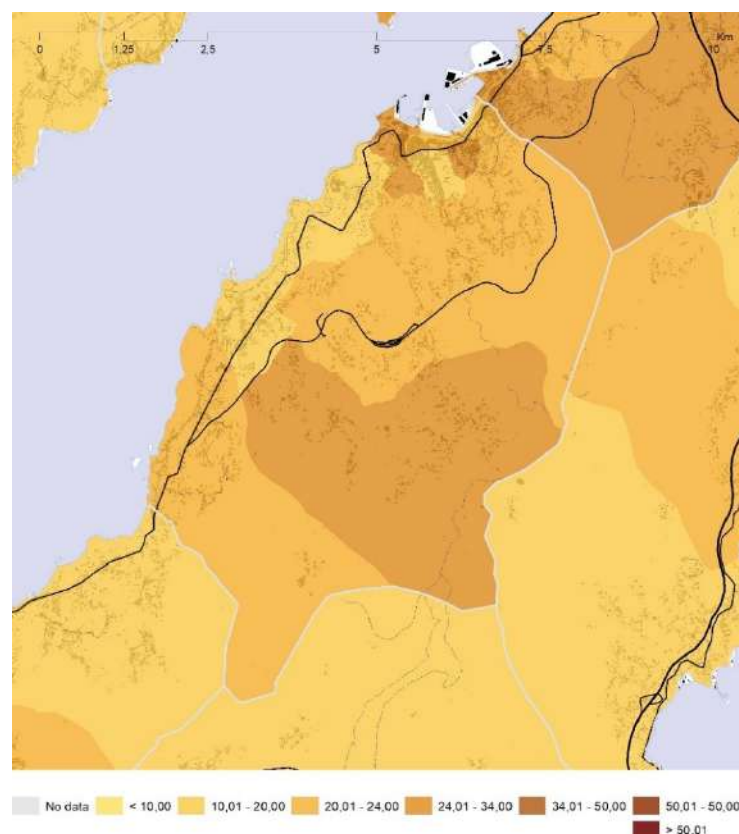
Estos datos no deben analizarse de forma aislada, sino que es conveniente cruzarlo con el coeficiente de Gini que, mediante una fórmula que arroja resultados entre 0 y 100 (donde 0 es la máxima igualdad y 100 la máxima desigualdad), mide las desigualdades de renta dentro de un ámbito geográfico determinado. En este sentido, el coeficiente de Gini aplicado al municipio de Marín dibuja una complejidad mayor que la que se observa en la distribución de la renta bruta media.



Renta bruta media anual por persona, 2018. Fuente: INE. Elaboración propia.



Coeficiente de Gini por sección censal, 2018. Fuente: INE. Elaboración propia.



Población con ingresos por debajo del 60% de la mediana por unidad de consumo, 2018. Fuente: INE. Elaboración propia.

La zona de Cantodarea y el límite municipal con Pontevedra, una de las zonas con la renta más baja del municipio, es, a su vez, la más homogénea respecto a la distribución de la renta, lo que indica que la renta en general es muy baja, al no haber grandes diferencias entre la renta percibida por los distintos habitantes de la zona. En la zona colindante al estadio, por su parte, se aprecia una desigualdad ligeramente mayor que en Cantodarea, ya que, ante un nivel de renta media similar, existen rentas ligeramente superiores en torno al estadio y otras más bajas. Colindante al estadio, en la bolsa de viviendas de la calle Jaime Janer, se observa un coeficiente de Gini elevado, comparado con las secciones censales contiguas, que tenían su misma renta. Lo mismo ocurre en el casco histórico, que presenta la mayor desigualdad de la renta del municipio, significando que hay rentas muy altas (para los estándares del municipio) conviviendo con rentas modestas, lo que explica que las mayores rentas del municipio se encuentren en esta zona, y no tanto en Mogor, aunque más mezcladas con otras menores.

A falta del indicador clásico para la medición de la pobreza en el municipio (tasa de riesgo de pobreza), que permita una visión global de este aspecto en la ciudad, y su evolución temporal, el INE ofrece para el año 2018 el porcentaje de población con ingresos por debajo del 60% de la mediana (considerado el límite de la pobreza) por unidad de consumo. En este sentido, en Marín sucede que las zonas con mayor porcentaje de población con ingresos por debajo del límite de pobreza se encuentran en la zona rural limítrofe con Moaña y Vilaboa (que era una de las zonas con menor renta bruta disponible), en el casco antiguo, en las inmediaciones de la Escuela Naval, y. Por otra parte, la práctica totalidad de la franja central del municipio presenta porcentajes en torno 20-24%, a excepción de la zona de Mogor y Aguete, con valores inferiores al 10%, y parte del casco urbano.

Asimismo, la Xunta de Galicia tiene dos prestaciones dirigidas a los colectivos más económicamente vulnerables, la Renta de Inclusión Social de Galicia (RISGA) y las Ayudas de Inclusión Social (AIS), cuyos datos ayudan a entender la situación del municipio.

		2011	2013	2015	2017	2019
Población beneficiaria de la RISGA	Hombres	11	21	21	38	39
	Mujeres	17	37	44	56	68
	TOTAL	28	58	65	94	107
Población beneficiaria de la AIS	Hombres	11	6	24	5	8
	Mujeres	17	13	16	19	26
	TOTAL	28	19	40	24	34

Fuente: IGE. Elaboración propia.

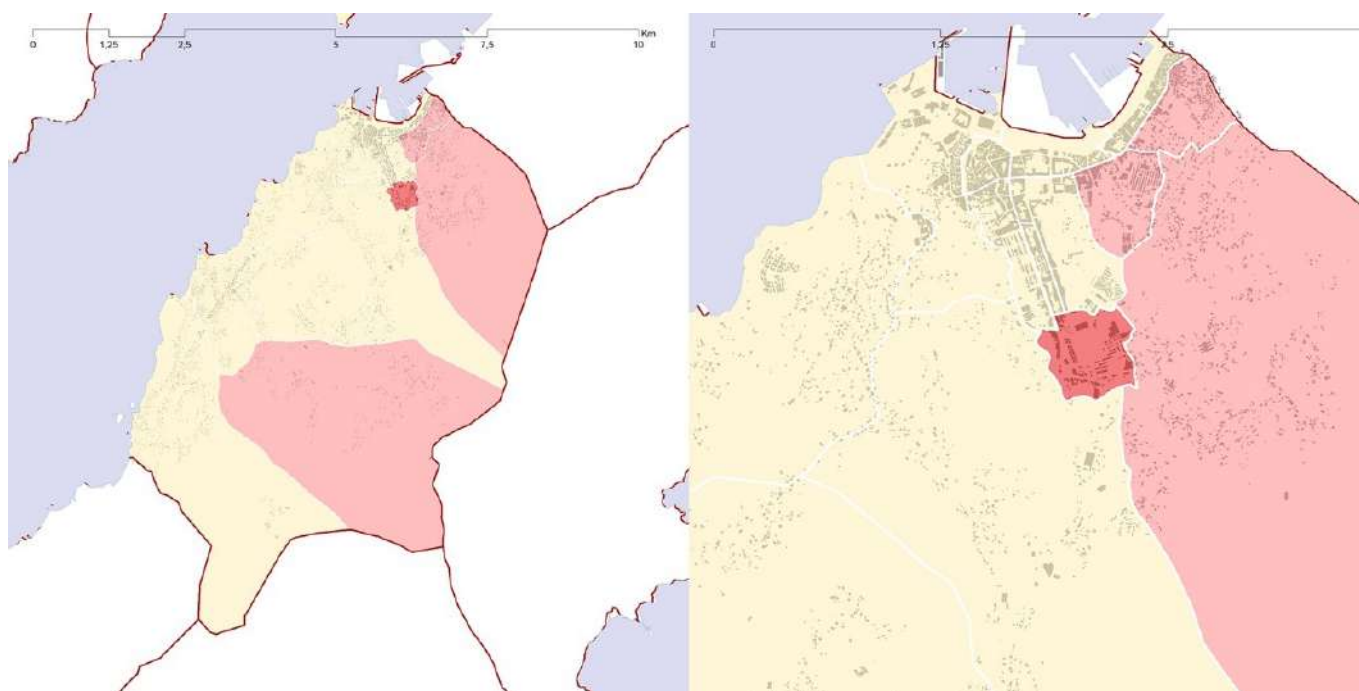
El número de beneficiarios de la primera de ellas prácticamente se ha doblado entre 2013 y 2019, siendo la población femenina la que ha aumentado en mayor medida el número de solicitantes, que en 2019 tenía una diferencia con la población masculina de 29 personas. Por su parte el número de personas beneficiarias de la AIS también ha

registrado un incremento a lo largo del periodo, pero menos pronunciado que el de las AIS, pasando de 28 personas en 2011, a 34 en 2019, aunque con un pico de 40 en 2015, nuevamente observamos que son las mujeres el mayor número de beneficiarias de estas ayudas, triplicando el número de hombres beneficiarios de estas.

6.1.2. Identificación de barrios vulnerables

Como ya se señaló en el punto 2 del presente documento, el visor del Atlas del catálogo de Barrios Vulnerables del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana, se limita a identificar áreas estadísticamente vulnerables (AEV) en las principales ciudades, sin embargo, con los indicadores disponibles para cada municipio en el Atlas de la Vulnerabilidad Urbana, y aplicando su metodología, es posible identificar en Marín dos

posibles AEV: una más al norte, que ocupa buena parte de la parroquia de San Xulián de Marín; y otra más al sur, correspondiente a la parroquia de San Tomé de Piñeiro. Si bien estos datos pueden no corresponderse totalmente con la realidad, debido a la carencia de datos correspondientes a criterios de vulnerabilidad en distintas secciones censales del municipio.



Fuente: Atlas de la Vulnerabilidad Urbana. Elaboración propia.

En el AEV correspondiente a la parroquia de San Xulián de Marín se detecta una vulnerabilidad de nivel 1, ligada al IBVU Estudios (porcentaje de población sin estudios), donde tres de las cuatro secciones censales que componen esta área, presentan

vulnerabilidad en este indicador, superando el valor de referencia entre dos y cuatro puntos. En la de San Tomé de Piñeiro se observa una vulnerabilidad leve, al superar el valor de referencia para el IBVU de vivienda.

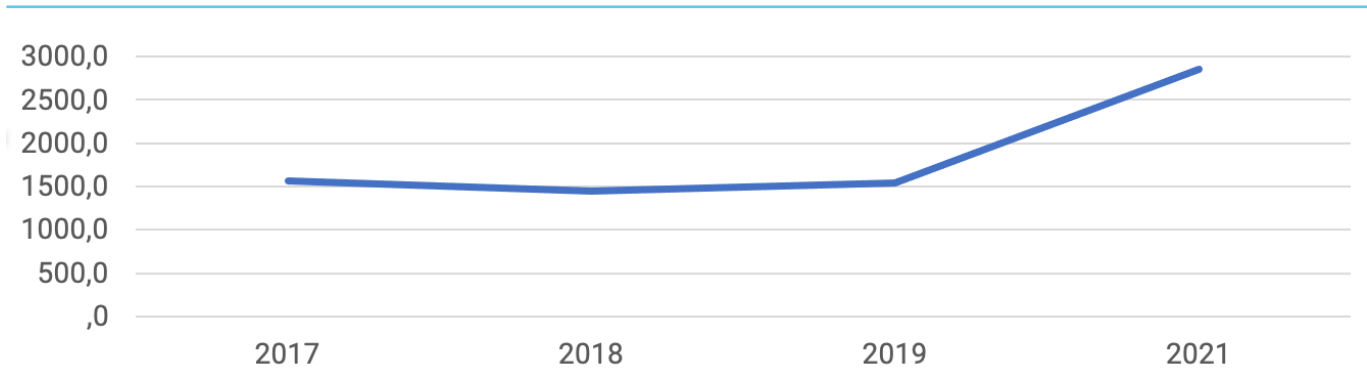
6.1.3 Servicios sociales: medios, planes y programas

Los servicios sociales de Marín atendieron en el año 2021 a un total de 2.853 personas usuarias, lo que supone un incremento de casi 1.000 personas respecto a las cifras habituales de personas usuarias de los últimos años, que se sitúan en torno a las 1.500 personas.

Respecto al perfil de las personas usuarias de los servicios sociales de Marín, se observa en 2021 un incremento de personas atendidas en todos los sectores, apareciendo personas usuarias en sectores

tales como enfermos mentales o toxicómanos que no habían sido atendidos en los años anteriores. Especialmente relevante fue la aparición de 15 personas usuarias en situación de necesidad por riesgos catastróficos (epidemias, intoxicaciones, etc.) debido a la situación derivada de la pandemia de la Covid-19.

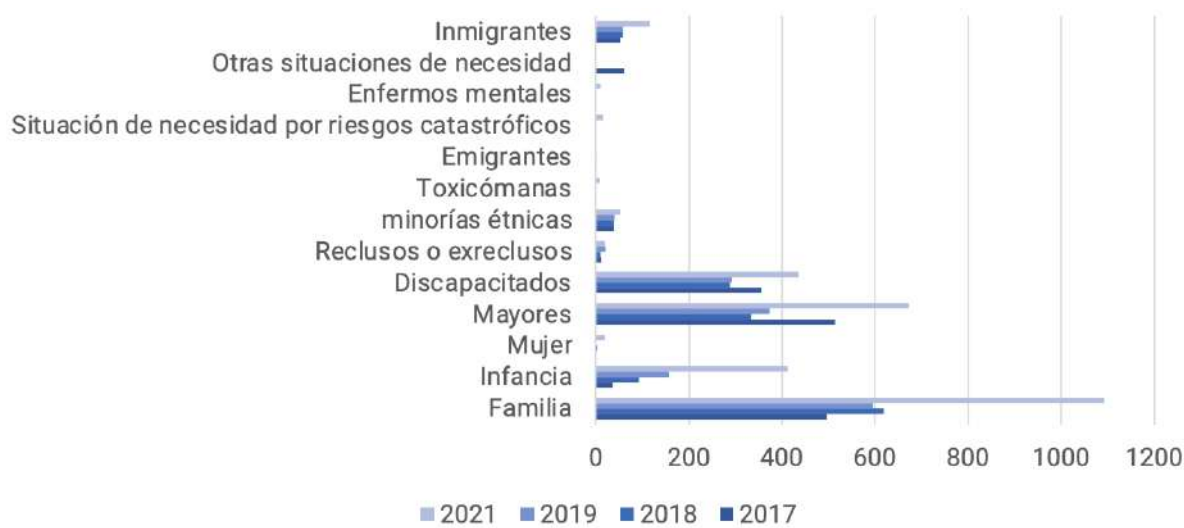
EVOLUCIÓN N°O DE PERSONAS USUARIAS DE LOS SERVICIOS SOCIALES DE MARÍN



Fuente: Servicios Sociales del Ayuntamiento de Marín.

Con todo, el principal sector al que pertenecen las personas usuarias de los servicios sociales es el de las familias, con más de 1.000 personas en 2021, frente a unas 600 personas en años anteriores. Las personas mayores son el segundo colectivo que más utiliza los servicios sociales, con unas cifras cercanas a las 400 personas en años previos, y más de 600 personas en 2021.

EVOLUCIÓN PERSONAS USUARIAS DE SERVICIOS SOCIALES POR SECTOR 2017-21



Fuente: Servicios sociales del Ayuntamiento de Marín.

6.1.4. Instrumentos de planificación

Si bien Marín no se cuenta con ningún plan específico de empleo, sí existe el Plan Integrado de Empleo, con un presupuesto de 250.000 €, que busca mejorar la empleabilidad de 60 personas desempleadas, mediante diversas actividades que incluyen la formación en sectores donde se detectan necesidades reales y actuaciones de intermediación en el mercado de trabajo, con una notable incidencia en el mercado laboral a nivel local.

Dentro de la EDUSI Marín 2020 se contemplan las líneas de actuación: “LA 10 Habilitación de espacios para la formación, el empleo y autoempleo” y “LA 13 Construcción, rehabilitación y modernización de equipamientos sociales, deportivos y sanitarios”.

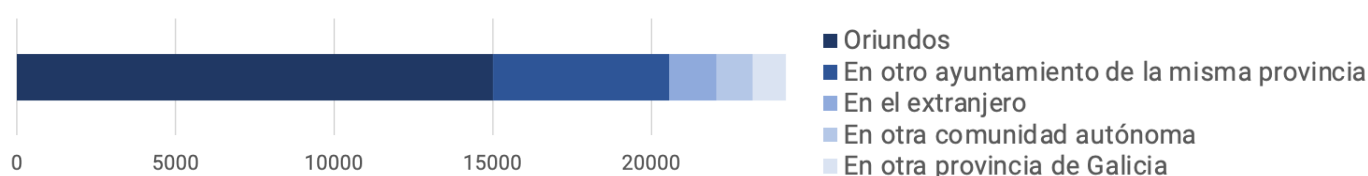
6.2. Igualdad de oportunidades: género, edad y discapacidad

6.2.1. Caracterización sociológica del municipio

Realizar una caracterización sociológica de Marín, como quedará de manifiesto en las siguientes páginas es algo tremendamente complejo por la cantidad de zonas, a veces muy pequeñas con un comportamiento singular, sin patrones claramente definidos que existen en la localidad.

Los datos del padrón municipal de habitantes a fecha de enero de 2020 muestran a Marín como un municipio de 24.242 personas, donde prácticamente hay equidad entre la población masculina y femenina, puesto que el 50,25% de la población (12.182) son mujeres, y el 49,74% (12.060) son hombres; La población de nacionalidad española es muy mayoritaria, con 23.480 personas, mientras que la de nacionalidad extranjera abarca a 762 personas.

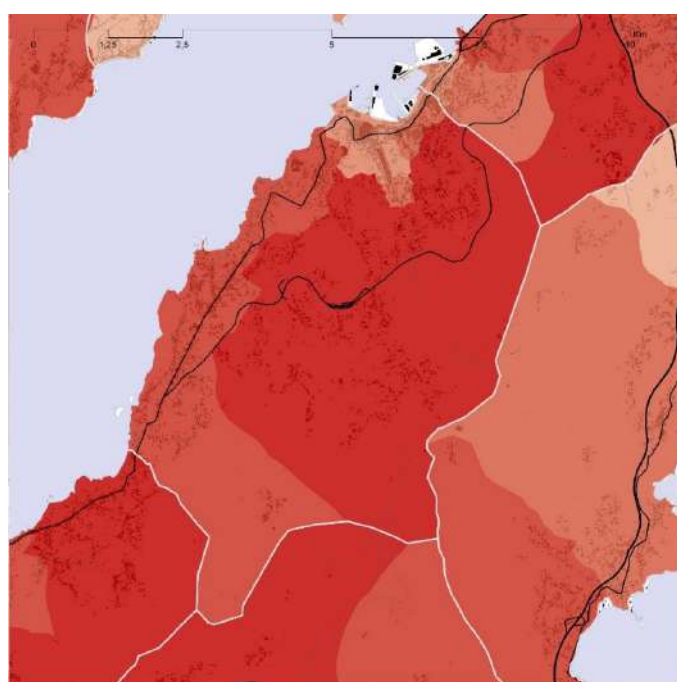
RESIDENTES EN MARÍN SEGÚN LUGAR DE NACIMIENTO



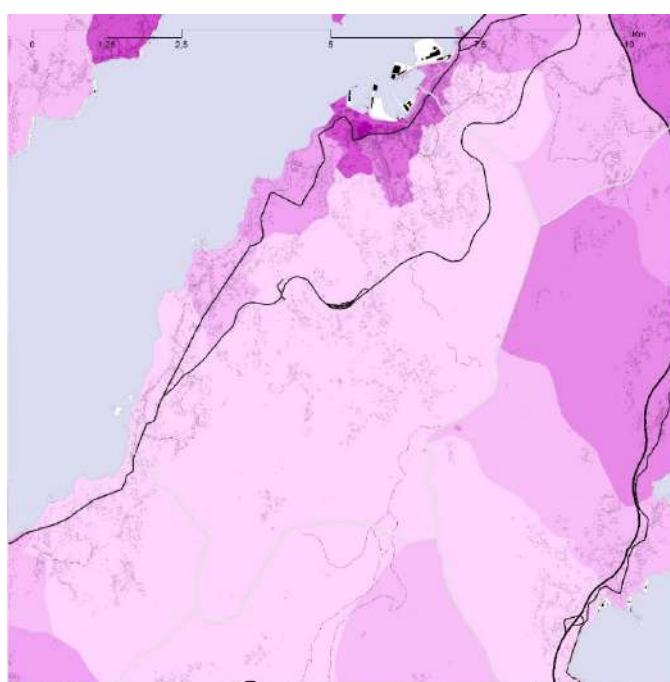
Fuente: IGE. Elaboración propia.

Los oriundos de Marín (14.997) representan más de la mitad de la población (61,86%) residente, mientras que el 38,10% restante, está compuesto principalmente por personas que nacieron en otro ayuntamiento de la misma provincia (5.556), y extranjeros (1.502).

La distribución espacial de los oriundos de Marín sobre la población total, muestra un mayor porcentaje de oriundos hacia la parte sur de la ciudad, donde el porcentaje llega a niveles entre el 65 y el 75%, y cara al noroeste y suroeste de la ciudad, hacia los lindes con Bueu y Moaña, con entre el 55 y el 65% de la población. El casco urbano, salvo islas que corresponden a la zona histórica, la zona de Estribela, y el área colindante al estadio junto con las viviendas de Jaime Janer, que presentan un porcentaje ligeramente superior (35-45% de la población), es la zona con menor porcentaje de oriundos (25-35%).



Porcentaje de oriundos sobre población total, 2018.
Fuente: INE. Elaboración propia.

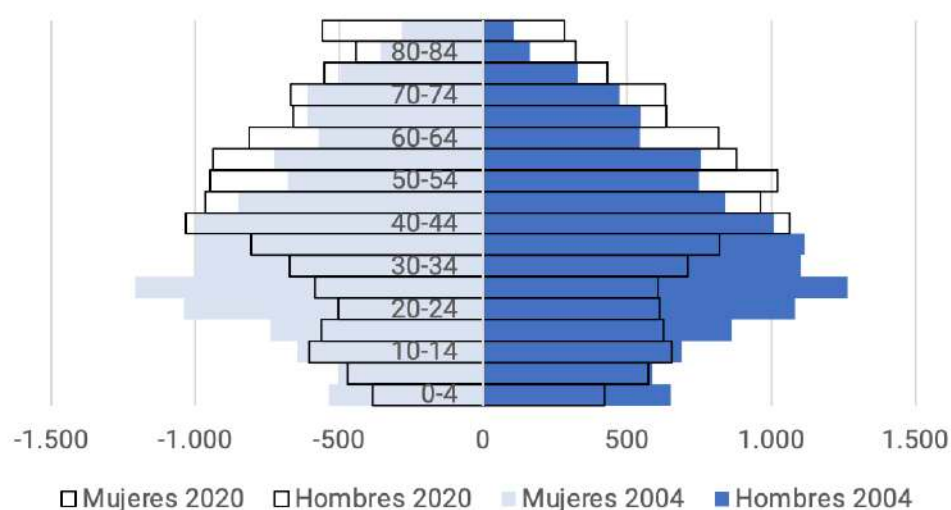


Porcentaje de extranjeros sobre población total, 2018.
Fuente: INE. Elaboración propia.

En cuanto a los extranjeros, se puede observar una concentración en torno a la parte norte y noroeste de la ciudad, localizándose sus mayores porcentajes en la zona centro del municipio, especialmente en la franja comprendida entre la Escuela Naval y Estribela, donde se alcanzan valores en torno al 15-20% de la población total, para disminuir

radicalmente a valores residuales en las zonas más rurales del municipio. Cabe destacar el porcentaje entre el 5-10% en la zona de Mogor (la de mayor renta bruta media) ya que, fuera del casco urbano, es la zona que concentra un mayor porcentaje de extranjeros.

EVOLUCIÓN POBLACIÓN MARÍN 2004-2020



Comparativa entre pirámides de población, 2004-2020. Fuente: INE. Elaboración propia.

La pirámide de población de Marín revela una pérdida de población en el municipio, especialmente apreciable en la franja que en 2004 tenían de 25 a 29 años. Aunque la población del municipio es todavía relativamente joven, debido al gran número de personas nacidas a finales de los 70 que continúan residiendo en el municipio y a pesar del gran éxodo de personas de esa generación registrado en estos años, la tendencia observada es a un claro envejecimiento de la población, con un porcentaje elevado que va a entrar en la edad de jubilación en los próximos años, registrándose además un importante decrecimiento de los nacimientos y una reducción en las franjas de edad en población activa más jóvenes; situación en línea con la generalizada en el contexto gallego.

Esta reducción en el número de jóvenes se pone de manifiesto en la lenta, pero continuada caída en el porcentaje que representan los menores

de 20 años sobre el total de la población, que en 2011 representaban el 21,87%, y en 2019 están cerca de caer por debajo del 18%. Este descenso va acompañado de un descenso del índice de dependencia juvenil, lo que señala el descenso de la población menor de 16 años y un aumento del índice de recambio de la población activa.

Por su parte, los datos indican una irregularidad en el número de nacimientos, que tiende a la baja, mientras que el número de defunciones se mueve en unas cifras muy estables, en torno a los 220 fallecimientos anuales, que provocan que el saldo vegetativo en el periodo analizado sea negativo. Del mismo modo, el saldo migratorio experimenta signo negativo durante este periodo, a excepción del año 2019 que, aun siendo positivo, no compensó el saldo vegetativo negativo, descendiendo igualmente la población.

		2011	2013	2015	2017	2019
Distribución de la población por edad	% población < 20 años	19,33	18,92	18,69	18,32	18,03
	% población entre 20 y 64 años	63,64	63,03	62,12	61,80	61,29
	% población > 65 años	17,02	18,05	19,20	19,88	20,67
Índice de dependencia global	Hombres	42,37	43,77	46,74	46,95	47,74
	Mujeres	50,05	52,38	53,33	53,12	53,74
	Total	46,08	47,92	49,94	49,96	50,67
Índice de dependencia juvenil	Hombres	21,22	21,21	21,16	20,15	19,52
	Mujeres	20,44	20,77	19,96	19,10	18,45
	Total	21,22	21,21	21,16	20,15	19,52
Índice de dependencia senil	Hombres	20,43	22,14	24,46	25,80	27,19
	Mujeres	29,61	31,61	33,37	34,02	35,30
	Total	24,87	26,71	28,78	29,81	31,15
Índice de estructura de la población en edad activa	Hombres	83,65	101,67	109,60	121,47	132,04
	Mujeres	100,87	108,02	118,36	133,56	147,00
	Total	97,08	104,68	113,76	127,20	139,11
Índice de recambio de la población en edad activa	Hombres	110,31	115,19	105,50	111,25	115,82
	Mujeres	117,53	125,00	127,38	141,06	144,45
	Total	113,77	119,66	115,53	124,85	128,94

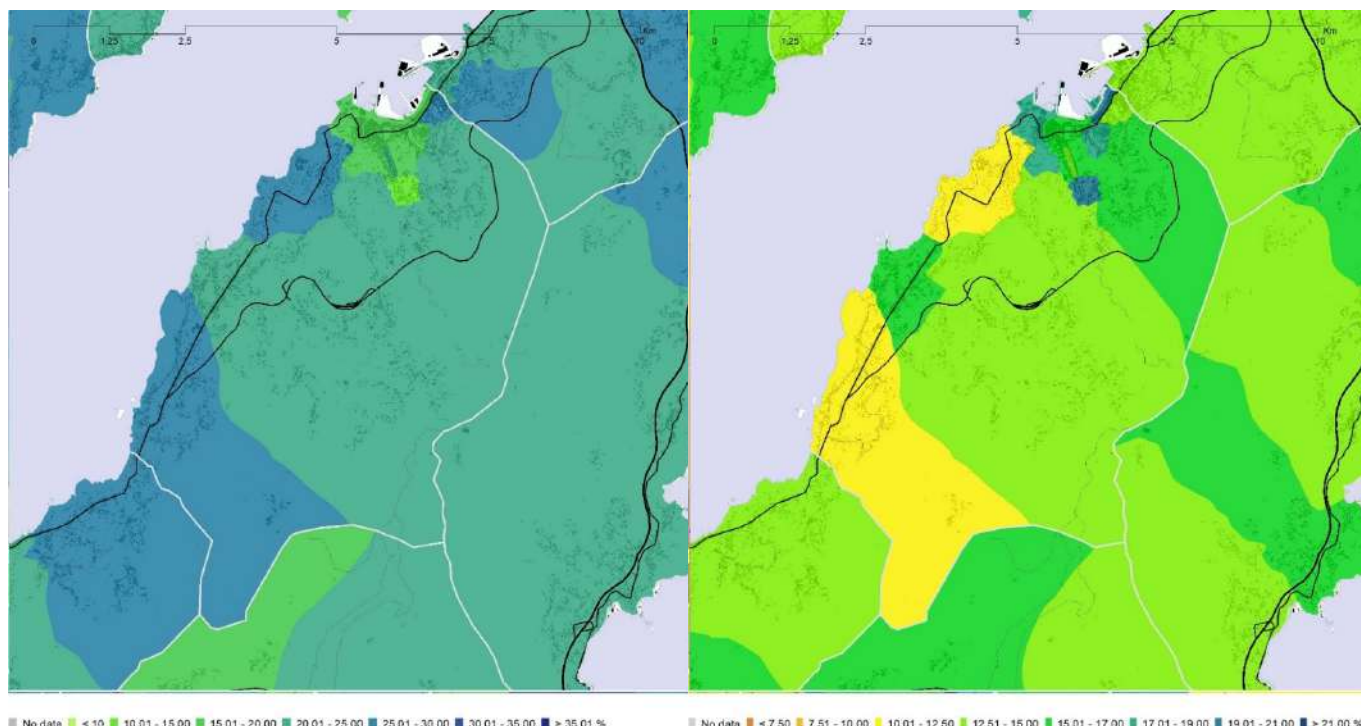
Fuente: IGE. Elaboración propia.

	2011	2013	2015	2017	2019	2019
Nacimientos	211	192	169	178	141	18,03
Nacimientos hombres	112	111	91	86	70	61,29
Nacimientos mujeres	99	81	78	92	71	20,67
Defunciones	228	213	221	214	235	47,74
Defunciones hombres	110	106	104	115	124	53,74
Defunciones mujeres	118	107	117	99	111	50,67
Saldo vegetativo	-17	-21	-52	-36	-94	19,52
Población Total	25.864	25.483	25.084	24.637	24.319	18,45
Saldo migratorio	-372	-170	-131	-202	44	19,52
Tasa general de fecundidad	34,77	33,47	30,87	34,21	27,75	27,19
Edad media a la maternidad	30,89	31,51	32,13	31,18	32,16	35,30
Porcentaje de nacimientos de madre no casada	44,55	44,79	49,11	55,06	54,61	31,15
Tasa bruta de reproducción	0,54	0,47	0,48	0,64	0,52	132,04

Fuente: IGE. Elaboración propia.

La zona colindante al Estadio Municipal de San Pedro, es la que presenta un menor porcentaje de mayores de 65 años sobre la población total, inferior al 10%, seguida del casco urbano, que presenta unos valores en torno al 15-20%. Pese a ser secciones contiguas, se puede apreciar una discontinuidad correspondiente a las edificaciones en el entorno de

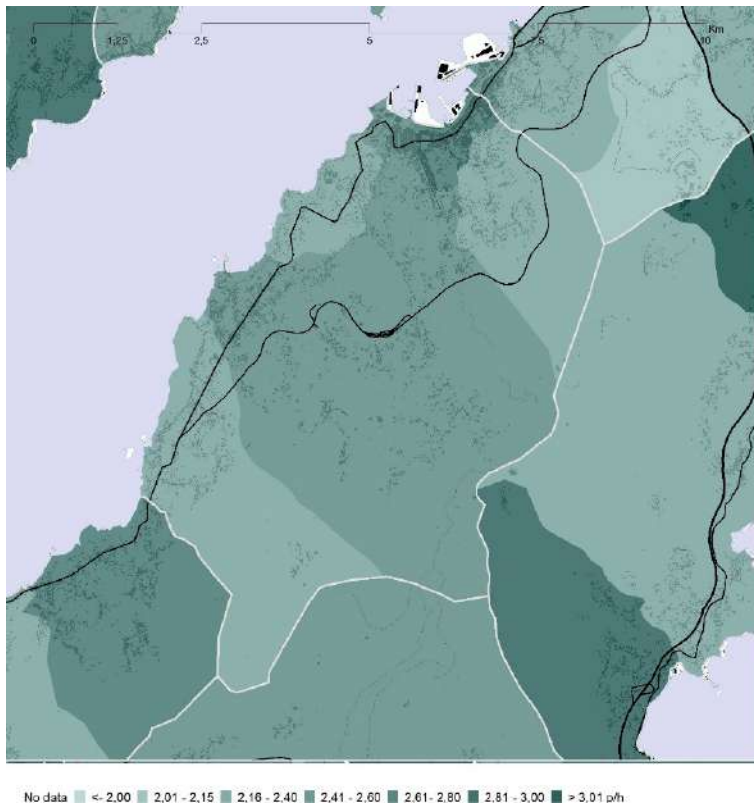
la calle Jaime Janer, datadas en las décadas de 1940, 1960 y 1980, en las que el porcentaje de mayores de 65 años se eleva hasta porcentajes del 25-30%. Por otra parte, la zona de Estribela junto con la de Mogor y la parroquia de Ardán, son las zonas de Marín que muestran un mayor porcentaje de personas mayores de 65 años, en torno al 25-30%.



Pese a que la distribución de mayores de 65 años en Marín es relativamente homogénea, localizándose grandes áreas con porcentajes similares, la distribución de los menores de 18 años, es más compleja y menos homogénea. Por una parte, están las calles aledañas al estadio municipal, que es la zona con menor porcentaje de mayores de 65 años y con el mayor porcentaje de menores de 18 años respecto a la población total (más de un 21%); sin embargo, en las secciones contiguas, con porcentajes de mayores inferiores, pero similares, el de jóvenes desciende hasta valores entre el 15 y el 17%, siendo esta diferencia más evidente en las

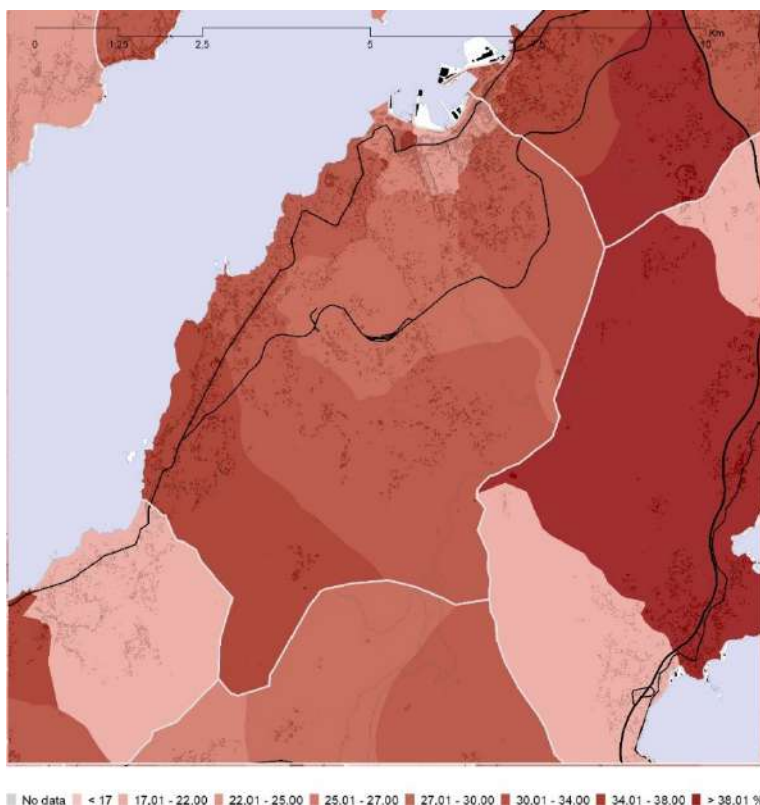
viviendas de la calle Jaime Janer, donde el porcentaje de jóvenes se sitúa en torno al 10-12%.

El área de la Escuela Naval y las áreas colindantes a Estribela son las siguientes con un mayor porcentaje de menores, en torno al 19-21%, mientras que Mogor y la parroquia de Ardán, que tenían los mayores porcentajes de mayores de 65 años, son también las zonas de Marín con el porcentaje de menores más reducido. Por último, en el casco urbano, en buena parte de la parroquia de San Xulián y en la zona de la playa de Aguete, se observan valores intermedios, de entre el 15-17% de población menor de 18 años.



Tamaño medio del hogar, 2018. Fuente: INE. Elaboración propia.

En cuanto al tamaño medio del hogar, se observa una cierta correspondencia entre la distribución de las personas mayores de 65 años y el menor tamaño medio del hogar, puesto que las zonas más envejecidas de Mogor y la parroquia de Ardán, son también las zonas con un menor tamaño del hogar, si bien también la zona localizada al sur de Estribela, pegado al límite de Pontevedra y Vilaboa, que tenía un menor porcentaje de mayores de 65 años y un porcentaje de menores de 18 sensiblemente mayor que las dos zonas comentadas, presenta un tamaño medio del hogar similar. El mayor tamaño medio del hogar, en torno a 2,61-2,80 personas, se corresponde con las zonas más urbanas, el núcleo de Marín y Estribela, descendiendo ligeramente hacia el sur, al margen de las otras zonas ya comentadas.



Porcentaje de hogares unipersonales sobre el total de hogares, 2018. Fuente: INE. Elaboración propia.

En cuanto al porcentaje de hogares unipersonales, se observa que las zonas con mayores valores son el casco histórico y la zona colindante al límite con Bueu y Moaña, rondando el 27-30%, mientras que la zona de Mogor, y la zona rural sur del municipio, lindante con Vilaboa, está en un nivel intermedio respecto a lo observado para el conjunto del municipio, que es un 22-25%. La zona de norte de Estribela es la que presenta un menor porcentaje de este tipo de hogar.

A grandes rasgos, las conclusiones cruzadas del conjunto de mapas analizados son las siguientes:

En cuanto a la pobreza, aparecen dos zonas de renta baja: la parte oriental del municipio y el sur de la zona de Estribela junto con el entorno del estadio municipal. La primera es la que tiene un mayor porcentaje de población con ingresos por debajo del límite de pobreza (60% de la mediana del municipio), con entre el 34-50%; sin embargo, tiene un índice de Gini alto, por lo que cuenta con habitantes de renta alta. La segunda, tiene un alto porcentaje de población con ingresos por debajo del límite de pobreza (entre el 20-24%), pero su índice de Gini es el más bajo del municipio, y, por tanto, una situación bastante homogénea en su población.

La composición social de estas zonas de menor renta es totalmente diferente: en la zona rural oriental hay una población con más de un 75% de oriundos de Marín, una presencia de extranjeros prácticamente nula y unos porcentajes de mayores de 65 y menores de 18 intermedios en el conjunto del municipio, con porcentajes de ambos relativamente semejantes. El tamaño medio del hogar es también intermedio respecto al observado en la localidad, pero con un alto porcentaje de hogares unipersonales. La zona de Estribela presenta un porcentaje intermedio de oriundos y un alto porcentaje de extranjeros (igual que el entorno del estadio), mientras que su porcentaje de mayores de 65 años es uno de los más altos de Marín y el de menores uno de los más bajos. El tamaño medio del hogar es de los más altos y el porcentaje de hogares unipersonales es bajo. En el entorno del Estadio, el porcentaje de menores de 18 años es el mayor del municipio y de mayores de 65 el más bajo. El tamaño medio del hogar presenta, junto con el porcentaje de hogares unipersonales, valores intermedios. Por último, la zona al sur de Estribela, tiene un porcentaje de oriundos y extranjeros y mayores similar al del rural, pero un mayor porcentaje de menores de 18 años, un menor tamaño medio del hogar y un porcentaje similar de hogares unipersonales.

En cuanto a las zonas de renta alta, también se dan diferencias notables: Mogor, que presenta la mayor renta media del municipio, es relativamente homogénea, tiene el menor porcentaje de personas con ingresos por debajo del límite de pobreza, una alta proporción de mayores de 65 años, una menor proporción de menores de 18 años, un menor tamaño del hogar y un menor porcentaje de hogares unipersonales. En núcleo urbano de Marín se da una gran complejidad, pues conviven algunas de las zonas con mayor porcentaje de personas con ingresos por debajo del límite de la pobreza (como el entorno de la Escuela Naval o A Cañota), pero con una distribución de renta relativamente homogénea y zonas con una gran desigualdad como la del casco histórico. Por otra parte, hay una cierta homogeneidad en la presencia de oriundos, con porcentajes superiores en el casco histórico, A Cañota y la calle Jaime Janer, pero, al mismo tiempo, los porcentajes de extranjeros más altos del municipio, porcentajes relativamente bajos de mayores de 65 años y zonas con alto porcentaje de menores.

En relación con la violencia de género, el Consejo General del Poder Judicial (CGPJ) publica anualmente estadísticas relativas a este tema, pero desagregadas por partidos judiciales. El partido judicial de Marín, aparte de este municipio comprende también la localidad de Bueu, abarcando a un total de 36.192 personas en 2020. Las cifras observadas son relativamente estables en todos los aspectos, registrándose llamativos incrementos en el año 2020 para las órdenes de protección y seguridad de las víctimas, y la ratio de medidas/ denuncias, lo que podría ser derivado de la situación que se dio durante el confinamiento por la pandemia de la

Covid-19.

Por otra parte, el 13 de febrero de 2018 el pleno de Marín aprobó el III Plan Estratégico de Igualdad entre Mujeres y Hombres de la localidad, con vigencia entre los años 2017-2022, elaborado por el Centro de Información a las Mujeres, que cuenta con 9 áreas de actuación prioritarias, para un total de 17 objetivos y 104 actuaciones concretas. Cada uno de estos objetivos, lleva aparejados una serie de indicadores de evaluación, que, en conjunto, debieran ofrecer una imagen fidedigna de la situación en la que se encuentra la localidad en materia de igualdad.

INDICADORES DEL PODER JUDICIAL		2018	2019	2020
Violencia sobre la mujer. Delitos ingresados	Homicidio	0	0	0
	Aborto	0	0	0
	Lesiones al feto	0	0	0
	Lesiones y malos tratos	78	80	80
	Contra la libertad	0	0	0
	Contra la libertad e indemnidad sexual	0	0	0
	Contra la integridad moral	0	0	0
	Contra la Intimidad y el derecho a la propia imagen	0	0	0
	Contra el honor	0	0	0
	Contra derechos y deberes familiares	0	0	0
	Quebrantamientos de penas	0	0	0
	Quebrantamientos de medidas	0	0	0
	Otros	0	0	0
Órdenes de protección y seguridad de las víctimas	Incoadas	13	14	43
	Adoptadas	6	8	11
Número de denuncias por violencia de Género		78	80	73
Ratio órdenes y medidas/denuncias		36%	18%	59%
Porcentaje de denuncias por violencia de género en las que la víctima se acoge a la dispensa de la obligación de declarar		0%	0%	0%

Fuente: Consejo General del Poder Judicial. Elaboración propia.

ÁREAS DE ACTUACIÓN	OBJETIVOS	ACTUACIONES
Empoderamiento, Participación Sociocomunitaria y Diversidad	3	11
Estrategia Municipal, cooperación y medios de comunicación	3	13
Cultura, Ocio, Deporte y Juventud	1	17
Educación en Igualdad	1	9
Formación, Empleo y Conciliación de la Vida Personal, Familiar y Laboral	3	15
Medio Rural	1	6
Interculturalidad	1	8
Salud y Calidad de Vida	1	9
Violencia de Género y Discriminación	3	

Fuente: III Plan Estratégico de Igualdad entre Mujeres y Hombres del Ayuntamiento de Marín.

En cuanto a las personas con discapacidad residentes en Marín, se observa un incremento del porcentaje de personas con alguna discapacidad, que, combinado con una caída de la población en Marín en este mismo periodo, provoca un incremento porcentual de casi un punto entre 2018 y 2020, representado prácticamente el 10% de la población de Marín.

		2017	2018	2019	2020
Personas con alguna discapacidad	Hombres	1.110	1.070	1.162	1.201
	Mujeres	1.165	1.119	1.185	1.220
	Total	2.275	2.189	2.347	2.421
	% sobre población total de Marín	9,23%	8,98%	9,65%	9,98%

Fuente: IGE. Elaboración propia.

6.2.2. Identificación de brechas sociales

Las principales brechas sociales que se observan en el municipio son las que se observan entre las zonas más rurales y las más urbanas, presentando las primeras menores niveles de renta, un mayor envejecimiento de la población y un menor porcentaje de extranjeros. En un segundo nivel, cabría diferenciar, dentro de las zonas urbanas, los enclaves más prestigiados de la costa, donde las

rentas son mayores, el tamaño del hogar menor y hay menos extranjeros, respecto de los barrios de rentas bajas, donde la situación es la contraria. En estos dos últimos casos la composición social es muy homogénea, siendo, por el contrario, la parte más central del núcleo urbano de Marín la zona socialmente más heterogénea y diversa.

6.2.3. Instrumentos de planificación

En materia de igualdad, es numerosa la normativa tanto de tipo internacional (Declaración de los Derechos Humanos, Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra las mujeres o la Declaración sobre la eliminación de la violencia contra la mujer entre otras), europea (Diversas directivas y resoluciones), estatal (Ley para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, Modificación de la Ley Orgánica del Poder Judicial para mejorar la tutela judicial de las víctimas de violencia de género, entre otras) y autonómica (Decreto Legislativo 2/2015, del 12 de febrero, Ley 7/2004, del 16 de julio, entre otras). En el ámbito

municipal, el principal instrumento de planificación es el III Plan Estratégico de Igualdad entre Mujeres y Hombres del Ayuntamiento de Marín, que tiene en cuenta toda esta normativa para su elaboración y que, a través de sus objetivos, marca las acciones a seguir para lograr la igualdad efectiva de mujeres y hombres en el municipio.

Además del citado plan, en materia social son muy relevantes los consejos municipales, que cuentan con su respectivo desarrollo reglamentario en el municipio de Marín: Consejo Municipal de la Mujer, Consejo Municipal Escolar y Consejo Municipal de Emigración.

A2. MARCO DE GOBERNANZA

Las políticas sociales y de igualdad son desde el punto de vista de la gobernanza unas de las que presentan mayor complejidad, ya que al papel que juegan las administraciones públicas, con un reparto competencial muy distribuido hay que sumar el de las numerosas asociaciones y organismos con interés en alguna de las múltiples ramas que abarcan estas políticas.

Desde el punto de vista de la administración, cabe señalar estos tres niveles:

Administración General del Estado: Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030; Ministerio de Igualdad; y Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones.

Xunta de Galicia: Consellería de Política Social.

Administración local: Diputación Provincial de Pontevedra y Concello de Marín.

Las competencias municipales se ejercen a través de los siguientes órganos:

Áreas: Área de Medio Ambiente, Bienestar Social, Igualdad, Educación y Fiestas; Área de Deporte, Gestión de Instalaciones deportivas, Organización de Eventos deportivos y Juventud; Área de Desarrollo Rural, Servicios, Ejecución de obras en las parroquias, coordinación de los colectivos vecinales y participación ciudadana.

Delegaciones especiales: Coordinación de Servicios Sociales e Igualdad

Comisiones Informativas: Comisión informativa de Medio Ambiente, Bienestar Social, Igualdad, Educación y Fiestas.

Cabe también destacar una serie de organizaciones y asociaciones implicadas en políticas sociales e igualdad:

Asociaciones y ONGs: Amizade, Marín Érguete, Asociación Española contra el cáncer, SOS, Asoc. Rede Provincial Pontevedra pola igualdade, asociación de acción solidaria sor Elvira, Espazo Feminista Marín, Asoc. Voluntarias de la caridad San Vicente de Paul, Cáritas Diocesana.

El III Plan de Igualdad, identifica una serie de actores con relevancia en la materia:

Centro de Información ás Mulleres (CIM); Centro de Servizos Sociais Municipais; Consello Municipal da Muller; Servizos de informática municipais; medios de comunicación locais; centros educativos; asociacións e clubs deportivos; Asociacións de Madres y Padres (AMPAS); Axencia de Desenvolvemento Local de Emprego; centros de formación y academias; asociacións empresariales; sindicatos; Consello Municipal de Inmigración; centros sanitarios; Juzgados de Instrucción nº1 y nº2 de Marín; fuerzas y cuerpos de seguridad; Mesa de Trabajo Local contra la Violencia de Género.

B. Datos descriptivos AUE

COHESIÓN SOCIAL E IGUALDAD DE OPORTUNIDADES · DATOS DESCRIPTIVOS RELACIONADOS				
		RANGOS MUNICIPIOS ENTRE 20.000 Y 50.000 HABITANTES		
	VALOR	VALOR 1ER CUARTIL	VALOR MEDIO	VALOR 3ER CUANTIL
D.01 Variación de la población 2010-2020 %	-6.75	-1.8	2.7	8.0
D.06 Densidad de población en suelo urbano (hab/ha)	86.93	40.5	57.0	81.6
D.08 Densidad de vivienda (viv/ha)	43.48	21.0	29.5	41.6
D.09 Compacidad urbana (m2t/m2s)	0.96	0.50	0.67	0.87
D.10 Compacidad residencial				
D.10.a. Sup. Construida uso residencial (m2t/m2s)	0.7	0.30	0.41	0.52
D.10.b. Sup. Construida uso residencial (%)	73.54	54.5	62.7	68.5
D.11 Complejidad urbana	-	-	-	-
D.12 Parques y equipamientos de zonas verdes	-	-	-	-
D.13 Espacio público	-	-	-	-
D.ST.01 Densidad de vivienda prevista en las áreas de suelo de desarrollo (viv/ha)	47.83	22.0	33.4	46.4
D.20 Accesibilidad a los servicios de transporte público	-	-	-	-
D.22 Envejecimiento de la población				
D.22.a Índice de envejecimiento de la población (%)	20.23	13.7	16.3	18.2
D.22.b Índice de senectud de la población (%)	11.34	8.8	10.1	11.4
D.23 Población extranjera (%)	3.14%	5.2	9.2	16.7
D.24 Índice de dependencia				
D.24.a Índice de dependencia total (%)	50.25	44.6	47.4	50.1
D.24.b Índice de dependencia infantil (%)	19.5	20.9	22.5	25.1
D.24.c Índice de dependencia de mayores (%)	33.06	21.3	25.9	29.8
D.26 Número de trabajadores/as				
D.26.a Trabajadores en sector agricultura (%)	8.34	0.9	2.5	9.9
D.26.b Trabajadores en sector industria (%)	19.16	6.3	12.0	21.5
D.26.c Trabajadores en sector construcción (%)	9.38	6.0	7.9	10.9
D.26.d Trabajadores en sector servicios (%)	63.12	60.3	70.1	78.3
D.28 Tasa de paro				
D.28.a Porcentaje de parados total (%)	11.81	10.7	12.6	15.6
D.28.b Porcentaje de parados entre 25 y 44 años (%)	48.11	39.3	41.7	44.5
D.28.c Porcentaje de paro femenino (%)	57.5	55.2	57.8	60.4
D.39 Agenda urbana, planeamiento estratégico y Smart cities	-	-	-	-

De la lectura de los datos descriptivos de la Agenda Urbana Española (AUE) para municipios situados en un rango entre 20.000 a 50.000 habitantes, el municipio de Marín destaca por tener una variación poblacional negativa, una elevada densidad de población y de viviendas (existentes y previstas), una elevada compacidad urbana y residencial, unos índices de envejecimiento de la población y dependencia elevados, y un alto porcentaje de parados entre 25 y 44 años.

De estos datos se deriva la necesidad de disponer de una serie de servicios adaptados a las necesidades de una población envejecida, así como la necesidad de crear unas condiciones de trabajo, vivienda, calidad del entorno, etc., que posibiliten que los jóvenes de Marín puedan desarrollar un proyecto de vida en el municipio.

C. Análisis dafo

C1. ANÁLISIS INTERNO

DEBILIDADES

D.1. Progresivo envejecimiento de la población, ligado a un cierto éxodo de la población joven.

D.2. Existencia de una brecha entre las zonas rurales y urbanas, que hace que las primeras se puedan ver descolgadas de las dinámicas socioeconómicas del resto del municipio.

D.3. Existencia de áreas muy localizadas con un porcentaje significativo de población con ingresos por unidad de consumo por debajo del límite de la pobreza.

D.4. Existencia de secciones censales que superan los niveles de referencia de los Indicadores Básicos de Vulnerabilidad Urbana de vivienda (porcentaje de viviendas en edificios en estado ruinoso, deficiente o malo) o de estudios (porcentaje de población sin estudios).

D.5. Pérdida de la calidad de vida y cohesión social consecuencia de la degradación física de determinados entornos y la carencia de espacios libres/zonas verdes.

FORTALEZAS

F.1. Modelo de núcleo urbano compacto, con potencial para facilitar la convivencia y la cohesión vecinal, así como el desarrollo de los servicios locales.

F.2. Existencia de un Puerto de interés del Estado en la localidad, con una gran importancia en la actividad empresarial tanto de la localidad como de su área de influencia, y la Escuela Naval Militar lugar donde se forman los oficiales de la Armada Española, y donde está localizado el Centro Universitario de la Defensa, adscrito a la Universidad de Vigo.

F.3. Cercanía y existencia de dinámicas metropolitanas con Pontevedra, permitiendo que Marín disfrute de servicios a los que posiblemente no tendría acceso, (ferrocarril de pasajeros conectado con el Eje Atlántico, estación de autobuses, ofertas de educación superior, o determinadas ofertas comerciales y de ocio), a una distancia corta, pudiendo favorecer la llegada y/o fijación de población en la localidad.

F.4. Claridad organizativa, los servicios sociales dependen exclusivamente de una sola área de gobierno, que además posee una delegación especial que se encarga de la coordinación de estos.

C2. ANÁLISIS EXTERNO

AMENAZAS

A.1. Incremento de la población envejecida, derivando en un aumento de las demandas sociales, incrementadas por la elevada población que había en núcleos dispersos, dificultando por tanto la accesibilidad a servicios y equipamientos, situados en el núcleo urbano.

A.2. La actual crisis de la globalización, con las tensiones en los mercados globales de las materias primas y la energía, así como en la distribución de mercancías, pueden debilitar la actividad en el Puerto y en consecuencia el empleo en la localidad.

A.3. Riesgo de una cierta 'guetificación' de algunas áreas vulnerables del municipio, que ya presentan muy poca variedad de rentas y concentran población vulnerable, si no se toman medidas correctoras.

OPORTUNIDADES

O.1. Implementación de programas mediante fondos europeos a fin de mejorar las condiciones socioeconómicas de la población (EDUSI).

O.2. Pervivencia de barrios con una fuerte identidad.

O.3. La renovación del parque inmobiliario y la mejora de los servicios, dotaciones y espacios públicos, debieran actuar como un motor de transformación del municipio, mejorando su atractivo, sus prestaciones a la población, su eficiencia y su aportación a la calidad de vida de la población.

O.4. El alto precio de la vivienda en Pontevedra puede aumentar el atractivo de Marín como espacio residencial, gracias a su cercanía con la capital provincial, para atraer y fijar población en su término municipal.

D. Diagnóstico:

Retos principales en materia social

RETO 1. FIJAR Y ATRAER POBLACIÓN JOVEN, INCREMENTANDO LA OFERTA DE NUEVAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS.

Pérdida de población derivada del crecimiento vegetativo y del alto paro juvenil, en un municipio que muestra poca capacidad de atracción de población dentro del conjunto del área urbana. Al mismo tiempo que la situación geográfica es buena en términos de conectividad y el precio de la vivienda es considerablemente inferior al del centro de Pontevedra, de tal modo que podría aumentar su atractivo.

Necesidad de desarrollar nuevas actividades económicas de mayor valor añadido para conseguir que las personas jóvenes del municipio no se tengan que marchar y puedan desarrollar un proyecto de vida en el mismo. Y necesidad de transformar el espacio urbano y el parque residencial para situar al municipio de Marín como una alternativa habitacional en el conjunto del área urbana de Pontevedra.

RETO 2. REALIZAR ACCIONES DE MEJORA Y REHABILITACIÓN INTEGRAL SOBRE LAS ÁREAS MÁS VULNERABLES, INCLUYENDO LA REHABILITACIÓN EDIFICATORIA Y LA MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO, ASÍ COMO ASPECTOS SOCIOECONÓMICOS.

Existencia de zonas muy localizadas con valores en los Indicadores Básicos de Vulnerabilidad Urbana (IBVU) por encima de los valores de referencia, especialmente en el referido a Vivienda (porcentaje de viviendas situadas en edificios en estado ruinoso, deficiente o malo).

Necesidad de una actuación integral sobre las áreas vulnerables que consiga evitar su 'guetificación' a través de la rehabilitación de las viviendas y edificaciones en mal estado, de incrementar el nivel de empleo e integración social de su población y de mejorar el ambiente urbano y el espacio público como espacio de convivencia.

RETO 3. MEJORAR Y FAVORECER EL ACCESO A EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS DE LA POBLACIÓN RESIDENTE EN ZONAS RURALES, DINAMIZANDO ESTAS ÁREAS.

Existencia de una brecha social entre las zonas más urbanas y las más rurales, haciendo que éstas últimas se conviertan en reductos de población envejecida y se descuelguen de las dinámicas socioeconómicas del resto del municipio.

Necesidad de favorecer el acceso de la población de las zonas rurales a los servicios presentes en el conjunto del municipio y de dinamizar aquellas zonas del rural que puedan ser soporte de nuevas actividades económicas que ayuden a mejorar su situación actual, a integrarlas en el conjunto del municipio y a inducir un efecto beneficioso sobre el resto del territorio.

RETO 4. PONER EN MARCHA ACCIONES PARA FAVORECER LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL DE LAS PERSONAS MÁS VULNERABLES.



07.

Economía urbana

Índice de contenido

A. ANÁLISIS GENERAL

A1. Ámbitos temáticos AUE

7.1. Estructura productiva local

7.1.1. Estructura económica del municipio

7.1.2. Producción local, tejido asociativo y economía social

7.1.3. Instrumentos de planificación

7.2. Turismo

7.2.1. Caracterización turística del municipio. Perfil, especialización, estacionalidad y grado de madurez

7.2.2. Atractores turísticos. Situación actual

7.2.3. Sostenibilidad del modelo turístico vigente

7.2.4. Instrumentos de planificación

A2. Marco de gobernanza

B. DATOS DESCRIPTIVOS AUE

C. ANÁLISIS DAFO

C1. Análisis interno

C2. Análisis externo

D. DIAGNÓSTICO: RETOS PRINCIPALES EN MATERIA DE ECONOMÍA URBANA

A. Análisis de contenido

A1. ÁMBITOS TEMÁTICOS AUE

7.1. Estructura productiva local

7.1.1. Estructura económica del municipio

La economía de Marín no se puede entender sin su puerto, que abarca una extensión de 800.000 m² en el centro de la localidad, declarado de interés general del Estado. Es el principal motor de la economía local y en torno a su actividad se agrupan las principales empresas con sede en la localidad, que alcanzan diversas ramas de actividad CNAE.

RESUMEN GENERAL DEL TRÁFICO MARÍTIMO EN LOS PUERTOS DE INTERÉS GENERAL DEL ESTADO RADICADOS EN GALICIA (TN). 2020					
SECTOR	A CORUÑA	FERROL SAN CIBRAO	MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	VIGO	VILAGARCÍA
Líquidos	7.114.837	2.936.163	0	57.744	233.459
Graneles Sólidos	2.548.388	6.371.480	865.210	300.986	314.249
Mercancía General	839.879	713.089	1.200.053	3.977.953	656.781
Tráfico Interior	0	32	0	0	0
Avituallamiento	61.213	13.468	27.993	120.997	5.274
Pesca Fresca	33.299	172	1.895	36.797	0
TOTAL	10.597.616	10.034.404	2.095.151	4.494.477	1.209.763

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Puertos del Estado.

En lo relativo a la actividad portuaria, en el año 2020, Marín fue el tercer puerto gallego en la red de Puertos del Estado en cuanto a toneladas totales, siendo su concepto más importante la mercancía general, donde se sitúa en la segunda posición en los puertos de esta lista, tan solo por detrás del Puerto de Vigo, y graneles sólidos, donde permanece en tercera posición, muy alejado de las cifras de A Coruña y Ferrol-San Cibrao, pero destacando sobre los puertos de Vigo y Vilagarcía de Arousa.

MERCANCÍAS EMBARCADAS, DESEMBARCADAS Y TRANSBORDADAS EN EL PUERTO DE MARÍN (2020)	
CONCEPTOS	TONELADAS
Mercancías embarcadas	807.639
Mercancías desembarcadas	1.280.199
Mercancías transbordadas	0
Total	2.087.838
Avituallamiento	61.213
Pesca Fresca	33.299
TOTAL	10.597.616

Fuente: Puerto de Marín. Memoria Anual 2020.

PRINCIPALES MERCANCÍAS DEL PUERTO DE MARÍN (2020)	
NATURALEZA	Miles Tn
Cereales y sus harinas	624
Papel y Pasta	382
Piensos y Forrajes	229
Productos Siderometalúrgicos	192
Pescado Congelado y Refrigerados	114
Maderas y Corcho	94
TOTAL	10.597.616

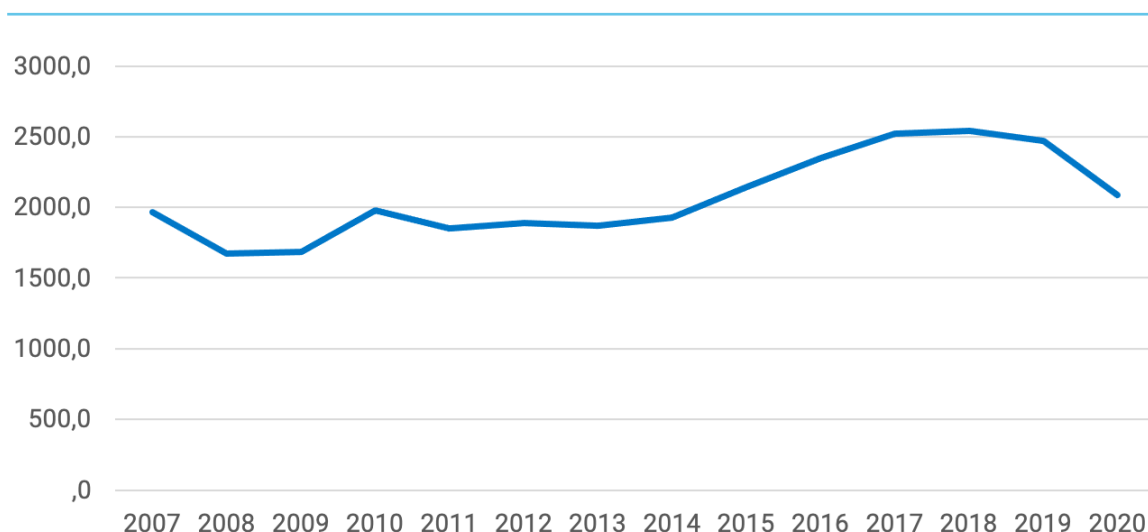
Fuente: Puerto de Marín. Memoria Anual 2020.

Centrándonos ya solo en el puerto de Marín, se muestra como un puerto donde se desembarcan más toneladas de mercancías que las que se embarcan, y donde la actividad de transbordo es nula.

En cuanto a la naturaleza de las mercancías más transportadas, encontramos como primera mercancía cereales y sus harinas, principalmente como desembarco con destino a las explotaciones ganaderas de la zona, seguido de papel y pasta como segunda mercancía, que se embarca en el puerto procedente de la fábrica de ENCE, situada en el vecino municipio de Pontevedra y que, en 2020, han supuesto casi la mitad de las toneladas totales embarcadas en la instalación portuaria. La tercera mercancía en importancia es el pienso y forrajes que al igual que la primera mercancía abastecen a las explotaciones de su hinterland.

Para el año 2022 está previsto en el proyecto de los Presupuestos Generales del Estado una inversión de 3,9 millones de euros para la prolongación del muelle comercial, habilitando una línea de atraque de 300 metros de longitud, y un muelle de once metros de calado, que tiene como objetivo primordial atraer cruceros a este puerto, que actualmente es el único del Estado en la provincia de Pontevedra sin este tipo de operaciones.

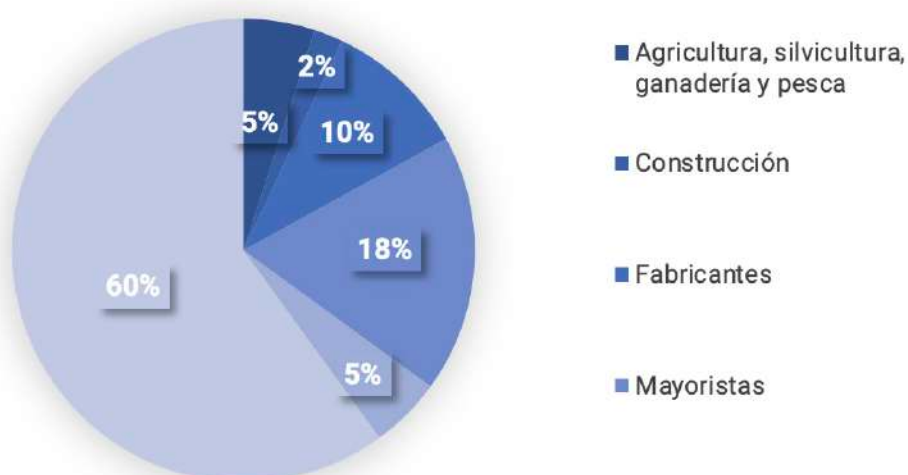
EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN EL PUERTO DE MARÍN 2007-2020 (MILES DE TONELADAS)



Fuente: Puerto de Marín. Memoria Anual 2020.

La evolución temporal del tráfico de mercancías total entre 2007 y 2020, muestra un puerto en sus máximos de tráfico desde el año 2007, que se ha visto afectado por la pandemia de la Covid-19, reduciendo de forma abrupta su tráfico, aunque manteniéndose en niveles superiores al inicio del periodo. La futura evolución del tráfico estará condicionada por la recuperación de la actividad económica tras la pandemia, con los episodios de problemas de suministro en las cadenas globales de producción que se están experimentando tras esta.

ACTIVIDAD EMPRESAS PUERTO DE MARÍN POR SECTOR (2016)



EMPRESA	SECTOR	FACTURACIÓN (2016)
FRIOANTARTIC, S.A.	Mayoristas	79.968.508
PEREZ TORRES MARITIMA, S.L.	Transportes, comunicaciones y servicios públicos	71.293.740
GALIGRAIN, S.A.	Transportes, comunicaciones y servicios públicos	47.599.850
GALICIA PROCESSING SEAFOOD, S.A.	Fabricantes	26.010.897
CEFERINO NOGUEIRA, S.A.	Transportes, comunicaciones y servicios públicos	17.806.296
FRIOANTARTIC EXPORT, S.L.	Mayoristas	11.488.096
PROTEA PRODUCTOS DEL MAR, S.A.	Transportes, comunicaciones y servicios públicos	6.241.451
SERVINOGA, S.L.	Servicios	4.396.375
TRANSPORTES Y LOGISTICA MARIN, S.L.	Transportes, comunicaciones y servicios públicos	2.426.664
AMARE MARIN, S.L.	Transportes, comunicaciones y servicios públicos	2.348.037
COMPAÑIA DE COORD. COMERCIO INTERNAC.,SL	Mayoristas	2.144.272
SOCIEDAD DE ESTIBA PUERTO DE MARIN, SAGEP	Transportes, comunicaciones y servicios públicos	1.344.632
COMPLEJO INDUSTRIAL DE CAMPAÑÓ, S.A.	Transportes, comunicaciones y servicios públicos	1.216.706
INMOBILIARIA PONTENO, S.L.U.	Construcción	1.185.082
TALLERES EUGENIO BARREIRO, S.L.U.	Servicios	648.549
TRAMITACIONES EXTERIORES Y ADUANERAS, SL	Transportes, comunicaciones y servicios públicos	498.535
GRANOS DEL NOROESTE, S.A.	Transportes, comunicaciones y servicios públicos	71.800
EXPLOTACIONES FORESTALES DE GALICIA,S.L.	Agricultura, silvicultura, ganadería y pesca	59.051
TOTAL		276.748.540

Fuente: Elaboración propia a partir del Informe Ardán (2016).

Pero más allá de las operaciones portuarias, la falta de polígonos industriales o parques empresariales en la localidad, han llevado a que el Puerto de Marín también desempeñe esa función, convirtiéndose en la sede de hasta 55 empresas, según el registro de empresas de la autoridad portuaria de Marín, con actividades variopintas, y que no siempre están estrictamente ligadas al naval; según el Índice Ardán del año 2016, unas 18 tienen su sede social en Marín, facturando unos 276.748.540€ ese año.

Por otra parte, el impacto que tiene el Puerto de Marín trasciende a la propia localidad. Según el estudio “Valoración monetaria de las mercancías y análisis del impacto socioeconómico del puerto de Marín en la

EVOLUCIÓN Nº EMPRESAS CON ACTIVIDAD EN MARÍN POR SECTOR (2014-2019)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IGE.

DISTRIBUCIÓN EMPRESAS EN MARÍN POR SECTOR DE ACTIVIDAD (2019)



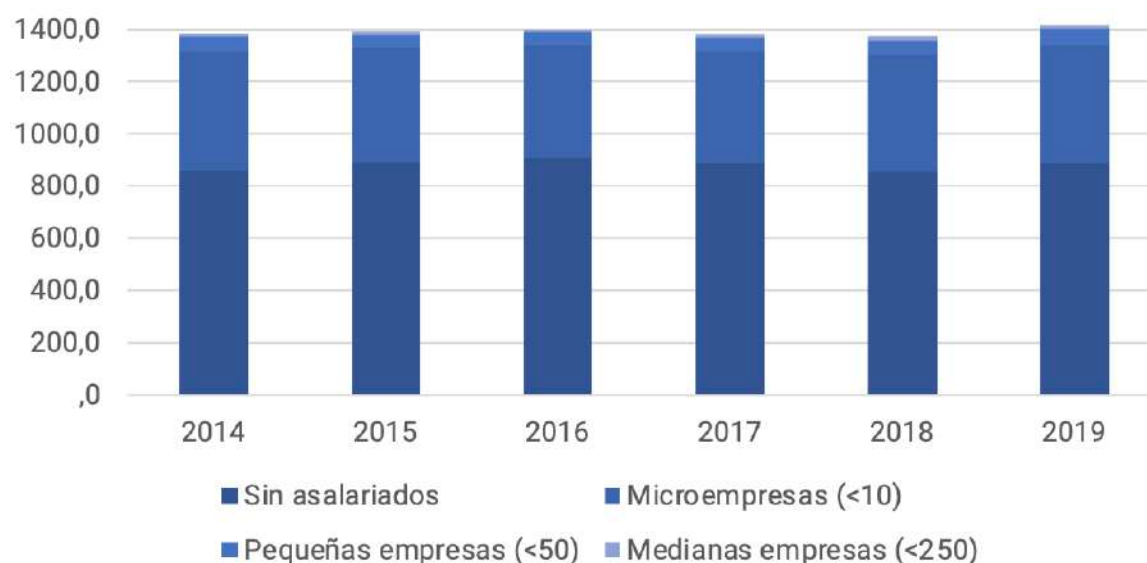
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IGE.

provincia de Pontevedra”, realizado en 2014 en el marco del máster en Economía, Mercados Financieros y Empresa de la Universidad de Vigo, se cifran en 13.000 los empleos directos, indirectos e inducidos en el Puerto de Marín, de los cuales, 8.000 serían a tiempo completo, representando el 4,3% del empleo de la provincia de Pontevedra, así como cifra el valor anual de la mercancía que se mueve en el puerto en 2.000 millones de €.

Centrándonos en la ciudad, los datos proporcionados por el Instituto Galego de Estatística (IGE) sobre el número de empresas con actividad en Marín para el periodo 2014-2019, indican que el municipio se encuentra en su máximo número de empresas de este periodo (1.405) tras haber registrado una caída en el número de estas durante los años 2017 y 2018.

La evolución temporal de las empresas por sector productivo evidencia un descenso en el número de

EMPRESAS CON ACTIVIDAD EN MARÍN SEGÚN EL NÚMERO DE ASALARIADOS



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IGE.

empresas en todos los sectores productivos, a excepción del sector servicios, que ve aumentado su número de compañías en un 8%, mientras que, el sector primario, sufre el descenso más acusado, con una caída del 15%.

La distribución de las empresas por sectores productivos en 2019 muestra una dualidad servicios-construcción en el tejido empresarial de Marín, donde el primero es el claro predominante con el 76% de las empresas del municipio, aumentado su peso respecto al 2014 (72%), mientras el segundo abarca al 13%, perteneciendo el 11% restante al sector agricultura y pesca (6%) e industria (5%).

Respecto al tamaño de las empresas, el tejido empresarial de Marín está dominado por empresas sin asalariados, que engloban el 63% de las compañías, y las microempresas que representan el 32%, dicho de otro modo, un 95% de las empresas con sede en Marín tienen menos de 10 trabajadores.

A lo largo del periodo analizado, hubo un incremento exponencial de las primeras que llegó a un máximo de 908 empresas en 2016, para luego caer hasta las 889 actuales, lo que supone un 3,2% de aumento desde 2014. Por su parte las segundas, tuvieron una caída del 6,5% entre 2014 y 2017, para luego recuperarse y situarse en un número similar al de 2014 (455).

Las empresas de más de 10 trabajadores han tenido un incremento durante este periodo, destacando la aparición de una gran empresa (más de 250 trabajadores), en el sector del transporte y almacenamiento. Sin embargo, la forma de crecimiento ha sido dispar, mientras las pequeñas empresas han sufrido una caída hasta el año 2017, de la que se recuperaron superando la cifra de compañías del 2014, las medianas empresas registraron su máximo del periodo en 2018 (16 empresas), y en un año, han perdido dos empresas.

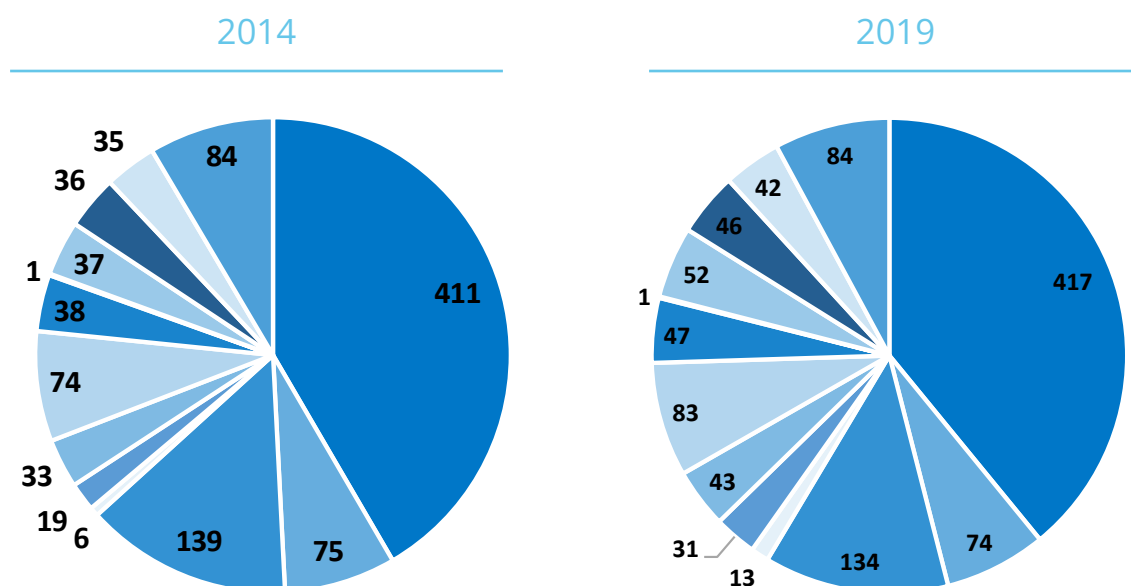
PORCENTAJE DE MICROEMPRESAS, PYMES Y GRANDES EMPRESAS SEGÚN EL NÚMERO DE TRABAJADORES Y ACTIVIDAD PRINCIPAL EN 2019

		MICROEMPRESAS	PEQUEÑAS EMPRESAS	MEDIANAS EMPRESAS	GRANDES EMPRESAS	Nº TOTAL EMPRESAS
S. PRIMARIO	A. Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	83%	15%	2%	0%	82
S. INDUSTRIA	B. Industrias extractivas	0%	0%	0%	0%	0
	C. Industria manufacturera	84%	7%	9%	0%	75
	D. Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado	100%	0%	0%	0%	1
	E. Suministro de agua, actividades de saneamiento, gestión de residuos y descontaminación	0%	0%	0%	0%	0
	F. Construcción	98%	1%	1%	0%	180
S. SERVICIOS	G. Comercio por mayor y por menor; reparación de vehículos de motor y motocicletas	97%	3%	0%	0%	417
	H. Transporte y almacenamiento	86%	9%	3%	1%	74
	I. Hostelería	99%	1%	0%	0%	134
	J. Información y comunicaciones	100%	0%	0%	0%	13
	K. Actividades financieras y de seguros	100%	0%	0%	0%	31
	L. Actividades inmobiliarias	100%	0%	0%	0%	43
	M. Actividades profesionales, científicas y técnicas	99%	1%	0%	0%	83
	N. Actividades administrativas y servicios auxiliares	100%	0%	0%	0%	47
	O. Administración pública y defensa; seguridad social obligatoria	0%	0%	100%	0%	1
	P. Educación	94%	6%	0%	0%	52
	Q. Actividades sanitarias y de servicios sociales	93%	4%	2%	0%	46
	R. Actividades artísticas, recreativas y de entretenimiento	100%	0%	0%	0%	42
	S. Otros servicios	99%	1%	0%	0%	84

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IGE.

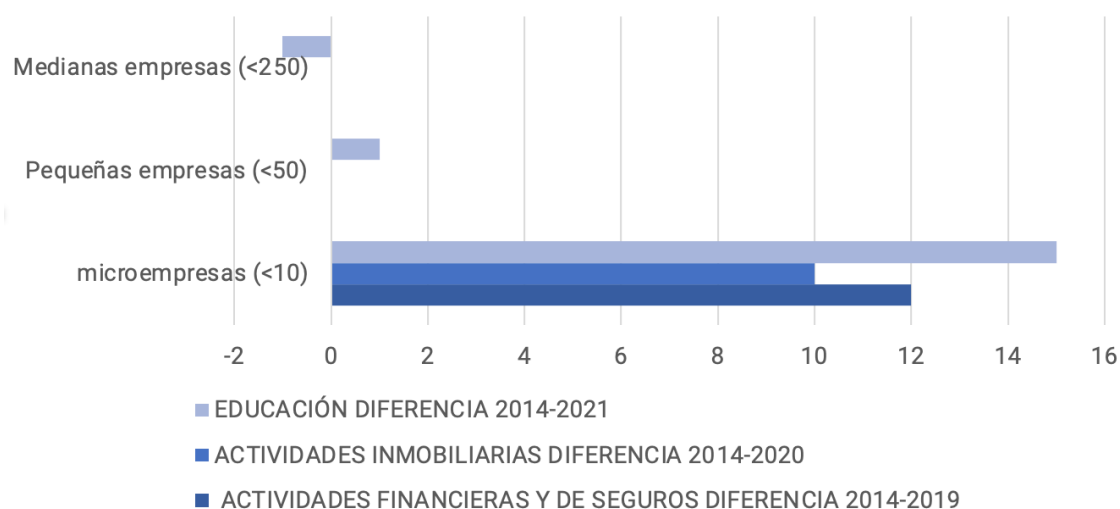
En conclusión, estos datos son positivos, en cuanto a que se supera ligeramente el número de empresas respecto a las de 2014, tras una caída entre 2016 y 2018, pero negativos en cuanto a que este crecimiento se sustenta principalmente en un aumento de las empresas sin asalariados (28), con un ligero aumento de pequeñas (3) y medianas empresas (4), y en un incremento de las empresas con actividad del sector servicios (79 más que en 2014), con descenso de las compañías del resto de sectores (50 empresas menos), lo que hace la economía de Marín sea en líneas generales algo más frágil que en el año 2014.

Comparando las empresas de las letras del sector servicios en el año 2014 y 2019, para determinar dónde se ha producido el incremento, lo encontramos principalmente en las actividades relacionadas con educación (15), actividades financieras y seguros (12) y actividades inmobiliarias (10), mientras retroceden en la hostelería (-5) y en el transporte y almacenamiento (-1).



Actividad de las empresas encuadradas en el sector servicios. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IGE.

DETALLE DIFERENCIAS EMPRESAS CON ACTIVIDAD EN SECTOR SERVICIOS QUE MAYOR CRECIMIENTO REGISTRARON



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IGE.

Observando más en detalle el perfil de las empresas que se han creado, dentro de las actividades con mayor crecimiento del sector servicios, se puede comprobar cómo tanto actividades inmobiliarias como actividades financieras y de seguros, se han creado exclusivamente microempresas, seguramente la mayoría sin asalariados, mientras la actividad de la educación ha perdido una mediana empresa, que presumiblemente se ha convertido en pequeña empresa.

Así todo, el PIB de Marín ha experimentado un crecimiento del 18% durante el periodo 2014-2018.

7.1.2. Producción local, tejido asociativo y economía social

El municipio de Marín contaba en 2020 con 24.242 habitantes, cifra que lo situaba como el décimo noveno municipio por población de Galicia, situándose en el grupo de municipios de 20.000 a 50.000 habitantes que conforman el sistema urbano intermedio de la Comunidad.

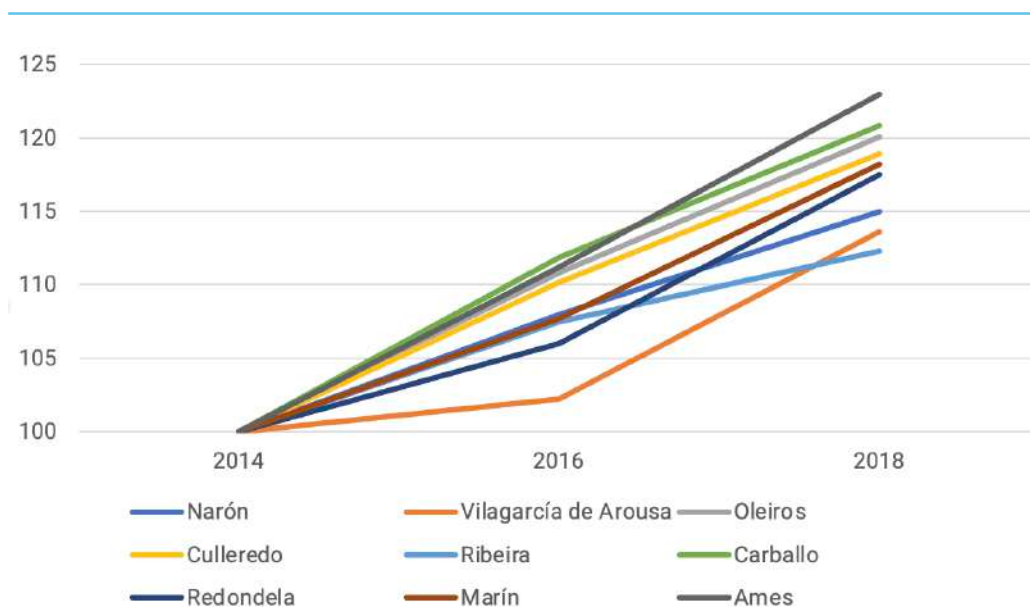
AYUNTAMIENTO	PIB TOTAL 2018	CONSUMO	CONSUMO	PESO RELATIVO (%)
Arteixo	2.454.039	3,94%	32.738	1,21%
O Porriño	913.990	1,47%	20.100	0,74%
Narón	722.233	1,16%	39.056	1,45%
Vilagarcía de Arousa	679.820	1,09%	37.565	1,39%
Oleiros	677.000	1,09%	36.534	1,35%
Culleredo	614.969	0,99%	30.685	1,14%
Ribeira	568.328	0,91%	26.848	0,99%
Carballo	525.556	0,84%	31.429	1,16%
Redondela	511.379	0,82%	29.241	1,08%
Marín	501.988	0,81%	24.242	0,90%
Ames	448.786	0,72%	32.104	1,19%
Cambre	404.816	0,65%	24.594	0,91%
Cangas	390.244	0,63%	26.582	0,98%
Lalín	377.085	0,61%	20.207	0,75%
Ponteareas	320.701	0,52%	22.940	0,85%
A Estrada	306.265	0,49%	20.351	0,75%

Comparativa PIB/población de los ayuntamientos gallegos de 20.000-50.000 habitantes (2018). Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IGE.

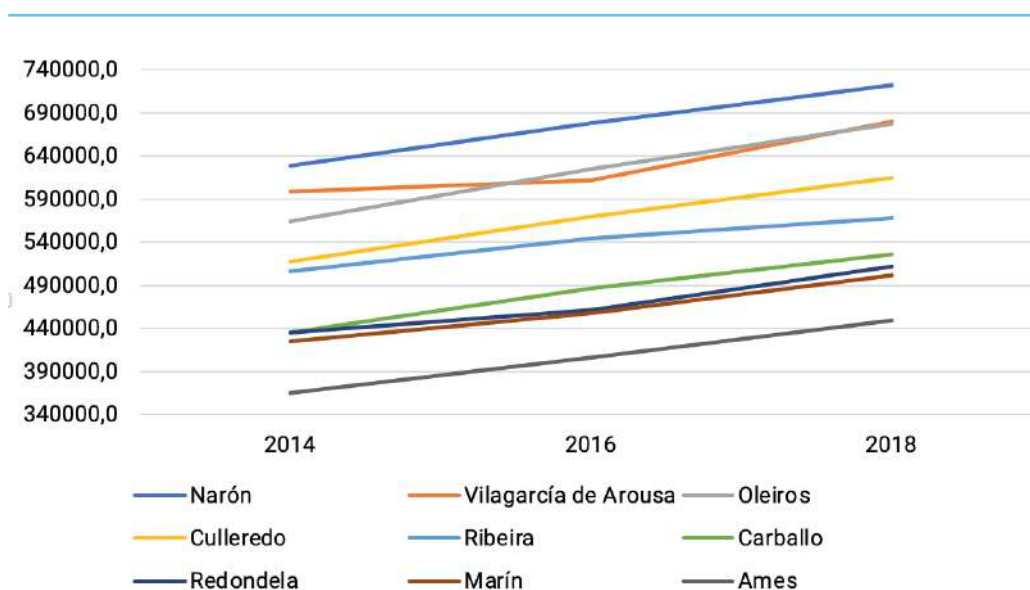
Dentro del rango de población (de 20.000 a 50.000 habitantes) aparecen, en el año 2020, 16 municipios gallegos. Si bien se encuentran en unas cifras de población bastante próximas, ya que ninguno de ellos supera los 40.000 habitantes, sí aparecen grandes disparidades en relación al PIB, fundamentalmente debido a la presencia de municipios de carácter industrial pertenecientes a las coronas metropolitanas de las ciudades cabecera

del sistema urbano gallego (singularmente el caso de Arteixo, pero también otros como O Porriño o Narón). De entre este grupo de 16 municipios, Marín se encuentra en la 12ª posición en cuanto a población y en la 10ª en cuanto a PIB (18ª a nivel de Galicia). El nivel de PIB del municipio lo sitúa, en un grupo de nueve municipios (junto con Narón, Vilagarcía de Arousa, Oleiros, Culleredo, Ribeira, Carballo, Redondela y Ames) cuyo rango de PIB se sitúa entre los 449 y los 722 millones de euros anuales.

EVOLUCIÓN PIB PERIODO 2014-2018 (BASE 100)



EVOLUCIÓN PIB PERIODO 2014-2018

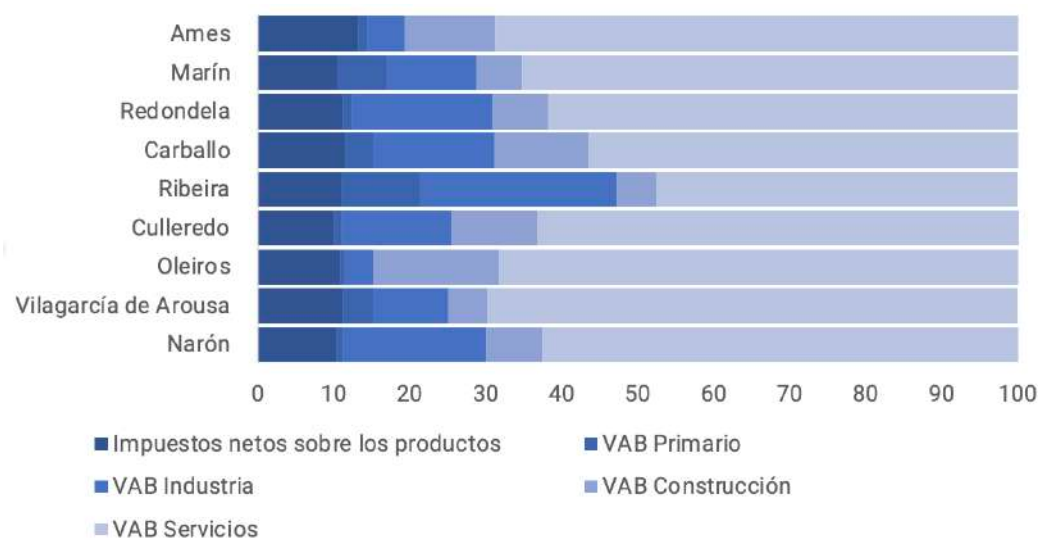


Fuente: Elaboración propia a través de datos del IGE.

Si comparamos el crecimiento de estas urbes del grupo durante el periodo 2014-2018, en base 100, observamos cómo el crecimiento de Marín ha sido uno de los superiores, solo superado en términos porcentuales por Ames, Carballo, Oleiros y Culleredo, que se encuentran, a excepción del primero, en posiciones bastante superiores al municipio pontevedrés en cuanto a tamaño del PIB. En cifras absolutas, esto supone que Marín se acerque al nivel de PIB de Redondela, y al de Carballo, mientras que la tendencia ascendente de Ames, lo hace, a su vez, acercarse a Marín.

En cuanto a la comparación de las estructuras del PIB, y más específicamente del peso que tiene cada sector en el peso sobre el PIB municipal, Marín destaca sobre las otras urbes por el peso del sector primario (6,5%), pese a que es junto con el sector construcción el de menor peso, y al descenso paulatino en el número de empresas de este sector, que sólo en Ribeira tiene mayor importancia. Es también uno de los cuatro municipios de este grupo con un mayor peso del sector servicios sobre el PIB (65,2%), si bien es cierto que los siguientes municipios a excepción de Ribeira tienen un peso del sector servicios similar.

COMPARACIÓN ESTRUCTURA DEL PIB. PESO SOBRE EL PIB (%)



Fuente: Elaboración propia a través de datos del IGE.

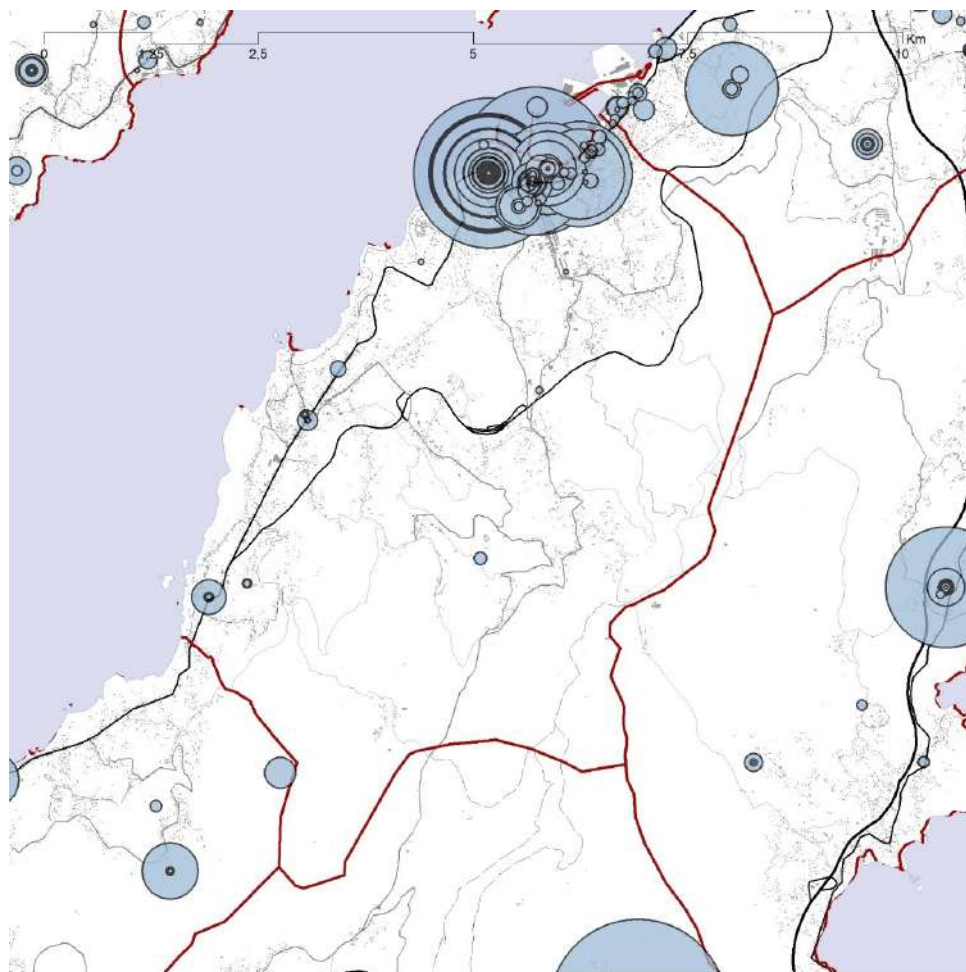
El peso del sector servicios en el PIB, se ve reflejado en las altas laborales por sectores, donde desde el año 2012, la suma de los otros tres sectores se ha mantenido prácticamente invariable, en torno a las 2.000 altas, siendo de estos el sector industria el que más altas registra, incrementando sus cifras de altas a lo largo del periodo; mientras que el sector servicios, si bien ha sufrido fluctuaciones notables en su número de altas anuales, es el sector que más altas laborales tiene, con cifras que superan en casi medio millar de altas, a las registradas en 2011.

AFILIACIONES SEGURIDAD SOCIAL POR ALTA LABORAL DE PERSONAS RESIDENTES EN MARÍN POR SECTOR DE ACTIVIDAD. REFERENCIA MARZO (2011-2021)



Fuente: Elaboración propia a través de datos del IGE.

La localización espacial de las empresas en Marín por facturación basándonos en el informe Ardán del año 2016, nos señala lo ya adelantado al principio de este punto: La gran importancia que tiene el puerto dentro de la ciudad, en el área de 800.000 m² que este ocupa en el centro de la ciudad, se concentran las empresas con mayor facturación del municipio, mientras que hacia el este, junto a la carretera PO-551, se encuentran algunas empresas que destacan por su facturación, si bien es modesta en comparación con algunas de las empresas del puerto.



Distribución de las empresas en Marín y su entorno, según VAB. Fuente: Informe ARDÁN 2016.

Esta concentración espacial de empresas en el puerto tiene su reflejo en las actividades de las empresas con mayores ingresos por explotación de la localidad, donde si bien hay variedad de actividades, la gran mayoría están relacionadas con el mar. En este sentido, es destacable la existencia de una cadena de valor relacionada con la pesca (recordemos que el puerto de Marín es el tercer puerto de Galicia en pesca fresca) donde empresas como Pesquerías Nores Marín o Pesquerías Marinenses se dedican a la pesca marina, posteriormente Cabomar Congelados, la empresa con mayores ingresos de explotación, entre otras, se dedican a su procesado, y por último, diversas empresas como Frioantartic, Congelados Videmar o Marfrío, se encargan de su comercialización, siendo esta última actividad a la que se dedican el mayor número de empresas con mayores ingresos de explotación.

SECTOR	INGRESOS DE EXPLOTACIÓN (MILES DE €)	ACTIVIDAD PRIMARIA	NÚMERO EMPLEADOS
CABOMAR CONGELADOS SA	87.249	Procesado de pescados, mariscos y moluscos	229
FRIOANTARTIC SA	81.233	Comercio al por mayor de pescados y mariscos y otros productos alimentarios	22
CONGELADOS VIDEMAR SL	71.106	Comercio al por mayor de pescados y mariscos y otros productos alimentarios	17
PEREZ TORRES MARITIMA SL	58.808	Actividades anexas al transporte marítimo y vías navegables interiores	294
INTERNACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS SL	58.551	Intermediarios del comercio de materias primas agrarias, animales vivos, materias primas textiles y productos semielaborados	11
MARFRIO, SA	56.122	Comercio al por mayor de pescados y mariscos y otros productos alimentarios	134
NORES MARIN COMERCIAL SL	36.610	Comercio al por mayor de pescados y mariscos y otros productos alimentarios	2
REFRESCOS DEL ATLANTICO SL	33.526	Fabricación de bebidas no alcohólicas; producción de aguas minerales y otras aguas embotelladas	53
PESQUERIAS NORES MARIN SL	25.620	Pesca marina	81
GALIGRAIN SA	25.231	Actividades anexas al transporte marítimo y por vías navegables interiores	111
PESQUERIAS MARINENSES SA	19.992	Pesca marina	70
COMERCIAL DE PRODUCTOS CONGELADOS PESMARIN SA	19.743	Comercio al por mayor de pescados y mariscos y otros productos alimentarios	4
S.C. GALLEGA DEL MAR SAN MIGUEL DE MARIN	15.319	Comercio al por mayor de pescados y mariscos y otros productos alimentarios	14

Fuente: SABI. Elaboración propia.

Hay que destacar además los altos ingresos por explotación que tienen las empresas de esta lista, superando los 15 millones de euros; sin embargo, en cuanto al número de trabajadores de estas, encontramos una cierta disparidad, abundando las empresas con menos de 50 empleados en nómina, consiguiendo unos grandes ingresos, mientras existen otras como Cabomar Congelados y Pérez Torres Marítima, que tienen más de 200 empleados.

Por tanto, en Marín, tenemos una economía orientada al sector servicios, y más concretamente al sector marítimo, que ha visto incrementando su

peso a lo largo de los años en detrimento de otros sectores que ven reducido su número de empresas, dominada por microempresas y empresas sin asalariados, que consiguen en algunos casos facturaciones muy elevadas, y que encuentra en su puerto, su mayor fortaleza, cumpliendo una doble función, por un lado es el espacio donde se sitúan las empresas más pujantes de la localidad, y por otro es uno de los puertos más importantes de Galicia en cuanto a la actividad portuaria, especialmente en mercancía general, teniendo una importancia que trasciende lo municipal.

Según el artículo 2 de la Ley 5/2011 de economía social, se denomina economía social al conjunto de las actividades económicas y empresariales, que en el ámbito privado llevan a cabo aquellas entidades que, de conformidad con los principios recogidos en el artículo 4, persiguen bien el interés colectivo de sus integrantes, bien el interés general económico o social, o ambos. La ley reconoce en su artículo 5 como entidades de la economía social a las cooperativas, las mutualidades, las fundaciones, las asociaciones que lleven a cabo actividad económica, las sociedades laborales, las empresas de inserción, los centros especiales de empleo, las cofradías de pescadores, las sociedades agrarias de transformación y las entidades singulares cuyas reglas de funcionamiento respondan a los principios de economía social. Asimismo, el libro Blanco de la Economía Social en Galicia, incluye las Comunidades de Montes y Mancomunidades de Montes del Man Común por tratarse de una fórmula asociativa singular del código Civil Gallego.

ENTIDADES DE ECONOMÍA SOCIAL PRESENTES EN MARÍN

Sociedades Laborales	11
Cooperativas	9
Asociaciones	191

Fuente: Elaboración propia a través de datos de registros de la Xunta de Galicia y Concello de Marín.

Pese a que todas las entidades pertenecientes a la economía social responden a los principios del artículo 4 de la ley de economía social, no hay una normativa única, si no que cada entidad se rige por su propia normativa.

El nivel de datos disponibles sobre estas entidades es dispar; mientras que las cooperativas, las sociedades laborales, los centros especiales de empleo, las sociedades de inserción laboral y las mutualidades de previsión social son fácilmente accesibles de forma desagregada y a nivel municipal, a través de los diversos registros de la Xunta de Galicia o del propio Ayuntamiento, en las Fundaciones, las Sociedades Agrarias de Transformación, las Comunidades de Montes y Mancomunidades del Man Común, no disponen de datos a nivel urbe, y por tanto, no pueden ser objeto de análisis en el presente documento.

Teniendo esto en cuenta, en Marín se contabilizan 211 entidades de economía social, siendo las asociaciones el grupo más numeroso, seguido de las sociedades laborales.

Según los datos obtenidos en el registro de asociaciones disponible en la página web de transparencia del Ayuntamiento de Marín, en la localidad hay un tejido asociativo compuesto por 190 asociaciones, de las cuales, más de la mitad son o Deportivas (29%) o Culturales (28%), seguidas de la del tipo Social (17%) y vecinal (10%).

7.1.3. Instrumentos de planificación

La Estrategia Integrada de Desarrollo Urbano Sostenible Marín 2020, aprobada en 2016, contempla dos líneas de actuación en materia económica/laboral:

LA10 “Habilitación de espacios para la formación, el empleo y autoempleo”, que se centra en la creación de un centro adecuado para desarrollar capacidades de gestión, formación y permitan la generación de iniciativas empresariales que impulsen el desarrollo económico y social de Marín; y en la elaboración de planes específicos para generación y relanzamiento de iniciativas emprendedoras.

LA11 “Dinamización económica y social de Marín, a través del comercio, la hostelería, el ocio y la cultura”, que aborda: el apoyo al desarrollo económico de Marín mediante actuaciones específicas en materia de promoción y apoyo a iniciativas que generen actividad económica en la zona: comercio, servicios, ocio y cultura; y la dinamización de colectivos y asociaciones del municipio, así como planes específicos para mayores y jóvenes.

7.2. Turismo

7.2.1. Caracterización turística del municipio. Perfil, especialización, estacionalidad y grado de madurez

Marín actualmente es un destino turístico en desarrollo, de tipo litoral, interconectado con destinos turísticos maduros como Pontevedra, Bueu, Aldán, Sanxenxo o Portonovo; el reto de Marín en materia de turismo es convertirse en un destino complementario a estos, explotando de un modo verde, sostenible y accesible sus atractores turísticos, tanto los ya consolidados actualmente como algunos con alto potencial no aprovechado, para que el sector turístico se convierta en un recurso económico para el municipio que contribuya a elevar la calidad de vida de los residentes en él, y contribuya a reducir la dependencia económica que tiene esta localidad con el puerto, uno de los mayores retos de la presente estrategia de agenda urbana.

Está considerado como un destino de corta visita, y presenta saturación en sus atractores turísticos (principalmente las playas y el Parque de los Sentidos), debido a que no cuenta actualmente con mucha oferta o flujos para distribuir, pero existen elementos culturales, patrimoniales, deportivos y

culturales con un potencial atractivo turístico, cuya puesta en valor y adaptación puede incrementar el interés sobre esta villa.

En este sentido, la ampliación del muelle comercial, presupuestada en el proyecto de los PGE 2022, con objetivo de convertirlo en un muelle para cruceros, abre una oportunidad evidente para el turismo en Marín, pero aprovecharlo correctamente, va a depender de la capacidad de anticipación de la ciudad para la planificación y la realización de acciones y actuaciones concretas destinadas a conseguir que parte del futuro tráfico de cruceristas que arriben a Marín se queden visitando el municipio; conseguir que el futuro tráfico de cruceros tenga un impacto económico en Marín, y que no se convierta simplemente en un lugar de estacionamiento de cruceros desde el que visitar otras ciudades, es quizás el reto futuro más grande al que se enfrenta el municipio en materia de turismo, y uno de los que mayores implicaciones puede tener en la localidad como un elemento transformador de la misma.

Según las encuestas realizadas por las oficinas de turismo, Marín se nutre principalmente de un turismo nacional (89%), proveniente principalmente de las comunidades autónomas de Castilla y León, así como Madrid, y local (8%), mientras que el restante 3% corresponde al extranjero, destacando Francia y Portugal.

En cuanto a la capacidad de dar alojamiento, Marín cuenta actualmente con un total de 100 establecimientos turísticos, de los cuales su gran mayoría son viviendas de uso turístico, es decir, viviendas cedidas a terceras personas, de manera

reiterada y a cambio de contraprestación económica para una estada de corta duración, amuebladas y equipadas en condiciones de inmediata disponibilidad, que han sido inscritas recientemente en el registro que tiene la Xunta de Galicia para este tipo de establecimientos, si bien generalmente ya existía una oferta anteriormente que se ofertaba a través de webs sin estar registrada oficialmente. Fuera de este crecimiento, se detecta una subida en el número de hoteles, subiendo desde 1 en 2003, hasta 3 en 2021, la aparición de albergues turísticos y de casas de turismo rural.

ALOJAMIENTOS TURÍSTICOS EN MARÍN POR TIPOLOGÍA (2017-2021)

	HOTELES	PENSIONES	ALBERGUES TURÍSTICOS	TURISMO RURAL	CAMPAMENTOS DE TURISMO	APARTAMENTOS TURÍSTICOS	VIVIENDAS TURÍSTICAS	VIVIENDAS DE USO TURÍSTICO
2003	1	-	-	0	0	0	-	-
2010	2	3	-	1	0	0	-	-
2021	3	2	1	1	0	0	1	92

Fuente: Elaboración propia a través de datos del IGE.

Esto en plazas se traduce en que el mayor número de plazas de alojamiento en Marín se concentran en las viviendas de uso turístico, que prácticamente triplican a la suma de las del resto de tipos de alojamientos.

PLAZAS EN ALOJAMIENTOS TURÍSTICOS DE MARÍN POR TIPOLOGÍA (2017-2021)

	HOTELES	PENSIONES	ALBERGUES TURÍSTICOS	TURISMO RURAL	CAMPAMENTOS DE TURISMO	APARTAMENTOS TURÍSTICOS	VIVIENDAS TURÍSTICAS	VIVIENDAS DE USO TURÍSTICO
2003	34	-	-	0	0	0	-	-
2010	58	36	-	6	0	0	-	-
2021	117	26	18	6	0	0	8	533

Fuente: Elaboración propia a través de datos del IGE.

7.2.2. Atractores turísticos. Situación actual

Actualmente Marín cuenta con cinco playas con bandera azul, como son Agüete, Loira, Mogor, Portocelo y O Santo-A Coviña, que en la temporada estival conforman el gran atractivo turístico del municipio, llegando a presentar una cierta saturación turística por la afluencia de visitantes, que tienen estos entornos como playas de referencia. Estos son recursos naturales de tipo básico con jerarquía II, alrededor de los cuales se han desarrollado recientemente recursos complementarios artificiales, de tipo cultural y hostelero, consiguiendo gran afluencia de público.

Paralelamente, hay que destacar la Granja de Briz, conocida como Parque dos Sentidos, un espacio de 23.000 m², inaugurado en 1999 y concebido como un parque gratuito para toda la familia, donde a través de una mezcla entre elementos artificiales y naturales, se estimulan los 5 sentidos, y que se ha convertido en un recurso turístico básico para la localidad, principalmente en el fin de

semana, atrayendo principalmente a familias, y que podríamos situar en una jerarquía III.

Fuera de estos atractivos turísticos básicos, existen una serie de atractivos turísticos complementarios, de diversas tipologías, que actualmente podríamos englobar dentro de la jerarquía I, si bien gran parte de estos atractivos tienen un gran potencial para atraer un mayor número de visitantes con su adecuada puesta en valor, hablamos de lugares como los petroglifos de Mogor, las tres rutas de BTT circulares, el Lago Castiñeiras, o el Ecoparque de Aventura entre otros.

Marín, a través del reciente Plan de Sostenibilidad Turística, identifica la potencialidad de estos elementos actualmente complementarios, y busca a través de las acciones propuestas en el plan la puesta en valor de estos para en un futuro conseguir atraer más visitantes.

7.2.4. Instrumentos de planificación

El Plan de Sostenibilidad Turística de Marín, de 2021, es el principal instrumento de planificación del municipio en materia de turismo. Este plan contiene 14 acciones organizadas en 4 ejes programáticos, que son los siguientes:

EJE 1. Transición verde y sostenible: restauración ambiental Lago Castiñeiras; sistema de detección de inundaciones; creación de una estación BTT y un sistema de préstamo de bicicletas y monopatines eléctricos; creación de una red de senderos en espacio natural.

EJE 2. Mejora de la eficiencia energética: renovación de alumbrado en playas, espacios de ocio y parques; senda peatonal y ciclabe a playas; parkings disuasorios.

EJE 3. Transición digital: señalización turística digital; creación web y redes sociales; centro recepción visitantes.

EJE 4. Competitividad: área autocaravanas; piscinas naturales en el borde litoral; ente gestor; señalización turística convencional.

La EDUSI Marín 2020, de 2015, es la base sobre la que parten bastantes de las medidas recogidas en el Plan de Sostenibilidad Turística, propone diversas líneas de actuación que están directamente relacionadas con el turismo, y otras, relacionadas con la remodelación de espacios públicos, que también tienen un impacto potencial en el turismo y en la imagen de la localidad; son las siguientes:

LA.3, Convertir progresivamente el ayuntamiento de Marín en un territorio Smart, centrado en el Turismo Smart

LA.6, Plan de valorización del patrimonio histórico, arqueológico y etnográfico de Marín.

LA.7, Rehabilitación de espacios degradados e infrautilizados en torno a los ríos Lameira y

Loira.

LA.8, Recuperación y mejora integral del entorno de los espacios públicos.

LA.9, Recuperación del espacio público en las zonas degradadas de la ciudad.

LA.11, Dinamización económica y social de Marín, a través de la hostelería, el ocio y la cultura.

A2. MARCO DE GOBERNANZA

En primer lugar, las administraciones públicas con competencias son las siguientes:

Nivel Nacional (AGE): Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital; Ministerio de Trabajo y Economía Social; Ministerio de Industria, Comercio y Turismo; Ministerio de Agricultura, pesca y Alimentación; Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones.

Nivel Autonómico (Xunta de Galicia): Consellería de Presidencia, Xustiza e Turismo; Consellería de Economía, Empresa e Innovación; Consellería de Emprego e Igualdade, Consellería de Facenda e Administración Pública.

Nivel Local (Administración Local): Deputación Provincial de Pontevedra y Concello de Marín. De cara a una gestión coordinada de las políticas económicas y turísticas, sería conveniente coordinar políticas con los municipios del área urbana de Pontevedra: Pontevedra, Bueu, Poio y Sanxenxo.

En el ayuntamiento las atribuciones corresponden a la alcaldesa, quien haciendo uso de su potestad las delega a miembros de la comisión de gobierno, siendo las siguientes áreas las que tienen atribuciones específicas en materia de economía y turismo:

Área de Turismo, comercio, dinamización, parques y jardines y cementerios.

Área de Medio Ambiente, Bienestar Social, Igualdad, Educación y Fiestas.

Área de Urbanismo, Hacienda y Personal, Vivienda, Empleo, Empresa, Tecnologías de la Información y Comunicación y Coordinación de las Áreas de Gobierno.

Área Desarrollo Rural, Servicios, Ejecución de Obras en las parroquias, Coordinación con los colectivos vecinales y participación ciudadana.

Área de Cultura, Patrimonio, Normalización lingüística, coordinación de actividades culturales y utilización de espacios públicos culturales.

De estas Áreas, parten algunas delegaciones especiales con especial incidencia en el ámbito del turismo:

Coordinación de Fiestas y Eventos.

Coordinación de la actividad cultural y utilización de espacios públicos culturales.

Coordinación de actividades deportivas.

Asimismo, existe una comisión informativa permanente por cada una de las Áreas de Gobierno existentes, por lo que las áreas con incidencia en

Asimismo, debido a la importancia que tiene en la economía de la ciudad, la Autoridad Portuaria de Marín también juega un papel importante como actor en el plano económico de la localidad.

En el ámbito turístico se debe destacar nuevamente a la Deputación Provincial de Pontevedra, como gestora de la marca “Turismo Rías baixas”, y a la Mancomunidad Terras de Pontevedra, integrada a mayores de Marín por los ayuntamientos de Barro, Campo Lameiro, Cerdedo-Cotobade, A Lama, Poio, Pontecaldelas, Pontevedra y Vilaboa, que se encarga de la promoción turística de estos municipios a partir de la promoción del destino “Terras de Pontevedra”.

B. Datos descriptivos AUE

ECONOMÍA URBANA · DATOS DESCRIPTIVOS RELACIONADOS				
		RANGOS MUNICIPIOS ENTRE 20.000 Y 50.000 HABITANTES		
	VALOR	VALOR 1ER CUANTIL	VALOR MEDIO	VALOR 3ER CUANTIL
D.01 Variación de la población 2010-2020 %	-6.75	-1.8	2.7	8.0
D.06 Densidad de población en suelo urbano (hab/ha)	86.93	40.5	57.0	81.6
D.08 Densidad de vivienda (viv/ha)	43.48	21.0	29.5	41.6
D.ST.05 Superficie de suelo previsto para actividades económicas (%)	12.88	4.1	13.2	31.1
D.19 Densidad de líneas de autobús y modos ferroviarios	-	-	-	-
D.22 Envejecimiento de la población				
D.22.a Índice de envejecimiento de la población (%)	20.23	13.7	16.3	18.2
D.22.b Índice de senectud de la población (%)	11.34	8.8	10.1	11.4
D.23 Población extranjera (%)	3.14	5.2	9.2	16.7
D.24 Índice de dependencia				
D.24.a Índice de dependencia total (%)	50.25	44.6	47.4	50.1
D.24.b Índice de dependencia infantil (%)	19.5	20.9	22.5	25.1
D.24.c Índice de dependencia de mayores (%)	33.06	21.3	25.9	29.8
D.26 Número de trabajadores/as				
D.26.a Trabajadores en sector agricultura (%)	8.34	0.9	2.5	9.9
D.26.b Trabajadores en sector industria (%)	19.16	6.3	12.0	21.5
D.26.c Trabajadores en sector construcción (%)	9.38	6.0	7.9	10.9
D.26.d Trabajadores en sector servicios (%)	63.12	60.3	70.1	78.3
D.27 Número de establecimientos				
D.27.a Establecimientos en sector agricultura (%)	9.5	0.8	2.4	7.6
D.27.b Establecimientos en sector industria (%)	7.66	4.7	7.3	10.5
D.27.c Establecimientos en sector construcción (%)	7.09	6.8	8.5	10.7
D.27.d Establecimientos en sector servicios (%)	75.74	70.6	77.6	82.9
D.28 Tasa de paro				
D.28.a Porcentaje de parados total (%)	11.81	10.7	12.6	15.6
D.28.b Porcentaje de parados entre 25 y 44 años (%)	48.11	39.3	41.7	44.5
D.28.c Porcentaje de paro femenino (%)	57.5	55.2	57.8	60.4
D.39 Agenda urbana, planeamiento estratégico y Smart cities	-	-	-	-

Los datos descriptivos de la AUE, presentan una localidad en declive demográfico y con elevados índices de envejecimiento, senectud y dependencia de mayores. A lo que hay que sumar un paro entre 25 y 44 años superior a la media de las ciudades españolas. La tasa de paro general está situada entre el primer cuartil y existe un porcentaje de establecimientos en el sector agricultura por encima de la media de las ciudades españolas. Como reto cabría señalar la necesidad de una transformación de la economía local basada en los sectores endógenos, que permita dar expectativas de desarrollo vital a la población joven.

C. Análisis DAFO

C1. ANÁLISIS INTERNO

DEBILIDADES

- D.1. Gran peso del sector servicios en el PIB municipal, con un aumento de la concentración de empresas en este sector en los últimos años en detrimento del resto de sectores, que reducen su número de empresas.
- D.2. Economía municipal muy apoyada en el puerto: las empresas de mayor facturación que tienen sede social en la localidad están ligadas a la actividad portuaria y la inexistencia de polígonos industriales hace que sea el puerto el que asuma esa función, lo que provoca que no existan empresas importantes alternativas a la actividad portuaria.
- D.3. Marín es un destino turístico de corta visita en el que no están aprovechadas todas sus potencialidades, y sus principales atractores turísticos presentan cierta masificación en los momentos de mayor afluencia de público, generando problemas accesorios de saturación de vías de acceso al municipio.
- D.4. Alto nivel de desempleo de la población joven (19-44 años).

FORTALEZAS

- O.1. Establecimiento de una conexión semanal por tren Puerto de Algeciras-Puerto de Marín para transporte de pesca congelada, creando oportunidades en el sector del pescado congelado.
- O.2. La creación de un muelle de cruceros en el puerto de Marín de 300 metros de largo y 11 de calado, que se prevé que esté operativo en un medio-largo plazo, atraerá a cruceristas que desembarcarán en la localidad, lo cual supone una oportunidad turística evidente, así como una oportunidad para transformaciones en la ciudad destinadas a lograr retener el mayor número de cruceristas posibles en la ciudad.
- O.3. Existencia de diversas marcas de promoción turística en la que está incluida Marín, aumentando su visibilidad, concretamente, Turismo Rías Baixas, Terras de Pontevedra, así como el Geodestino Ría e Terras de Pontevedra.
- O.4. Cambio en la demanda turística provocado por el COVID-19, aumentando la búsqueda de actividades al aire libre y dando un nuevo atractivo a actividades alternativas como puede ser el ecoparque de Marín. Asimismo, la elaboración de un Plan de Sostenibilidad Turística de Marín, va a propiciar la puesta en valor de los diversos atractivos turísticos de la localidad que ahora mismo no se explotan.
- O.5. Implementación de programas y fondos europeos (EDUSI).

C2. ANÁLISIS EXTERNO

AMENAZAS

A.1. Problemas de suministro en las cadenas globales de producción que de cronificarse pueden lastrar el volumen de mercancías tanto de importación como de exportación del puerto de Marín

A.2. La repercusión internacional del modelo urbano de Pontevedra, así como el tirón turístico de otras ciudades como Santiago de Compostela pueden provocar que, de concretarse la llegada de buques de pasajeros con la ampliación del muelle, Marín se convierta en un lugar de estacionamiento de cruceros cuyos pasajeros visiten las otras ciudades sin que Marín perciba beneficios por esta actividad al tiempo que padece las múltiples externalidades negativas de estos cruceros.

A.3. El incremento continuado de los precios del combustible puede provocar parones en determinadas actividades clave como la pesca o el transporte de mercancías debido a los altos costos generados para llevar a cabo la actividad.

A.4. Alrededor del 12% total de las mercancías movidas por el Puerto de Marín tienen como origen/destino puertos de Ucrania o Rusia, por lo que el conflicto armado entre ambos países, unido a las sanciones internacionales al segundo por motivo de la invasión, amenazan de manera directa con reducir un número importante de operaciones del puerto. Asimismo, el impacto que este conflicto pueda tener en las cadenas de producción globales puede afectar a otras operaciones del puerto de Marín.

OPORTUNIDADES

F.1. Puerto de Interés General del Estado, con gran importancia en el sistema portuario gallego, especialmente en mercancías generales, buena situación con respecto a rutas marítimas internacionales y buenas conexiones por carretera y ferrocarril para el transporte de mercancías desde el puerto, que registra un incremento de volumen de mercancías en los últimos años, y que tiene un impacto económico que supera el municipio.

F.2. Existencia de cadenas de valor ligadas a la pesca, que abarcan tanto empresas dedicadas a la extracción como a la transformación y la posterior comercialización.

F.3. Ingresos de explotación superiores a los 15 millones de euros por parte de las diez empresas con mayores ingresos por explotación del municipio.

F.4. Entorno con una riqueza paisajística, medioambiental y patrimonial, ligado a la existencia de un Plan de Sostenibilidad Turística, que busca la promoción turística del municipio mediante la potenciación de atractivos turísticos ya existentes con gran potencialidad, pero no explotados, y la constitución del turismo como una actividad económica que genere grandes ingresos al municipio, contribuyendo a la diversificación de la economía local, muy concentrada en el puerto.

F.5. Existencia de una mancomunidad específica para la promoción turística, que promueve turísticamente a Marín y a municipios limítrofes, y que permite adoptar estrategias turísticas comunes, amoldándose perfectamente a la necesidad de situar a Marín como un destino complementario a otros de la zona más consolidados.

D. Diagnóstico: Retos principales en materia de economía urbana

RETO 1. REDUCIR LA DEPENDENCIA ECONÓMICA DEL PUERTO, DIVERSIFICANDO LA ECONOMÍA CARA A OTROS SECTORES.

El Puerto de Marín es el motor económico de la localidad, condicionando de gran manera la economía del municipio y concentrando una parte muy grande de las actividades económicas.

Necesidad de reducir la dependencia económica del puerto, diversificando la economía cara a otros sectores independientes de la actividad portuaria.

RETO 2. BUSCAR ALTERNATIVAS CONJUNTAS PARA LA DINAMIZACIÓN DEL PUERTO DE MARÍN.

La presencia del puerto de Marín supone un una elevada oportunidad para la actividad económica en el conjunto del municipio y, en particular, en el Puerto.

Necesidad de prever diferentes escenarios alternativos y de planificar, conjuntamente con el municipio de Pontevedra y con las administraciones autonómica y estatal el futuro del Puerto de Marín y de los espacios costeros de cara a una dinamización de actividad económica local.

RETO 3. FOMENTAR UN TURISMO SOSTENIBLE, QUE PERMITA LA CORDIAL CONVIVENCIA CON LA CIUDADANÍA DE MARÍN.

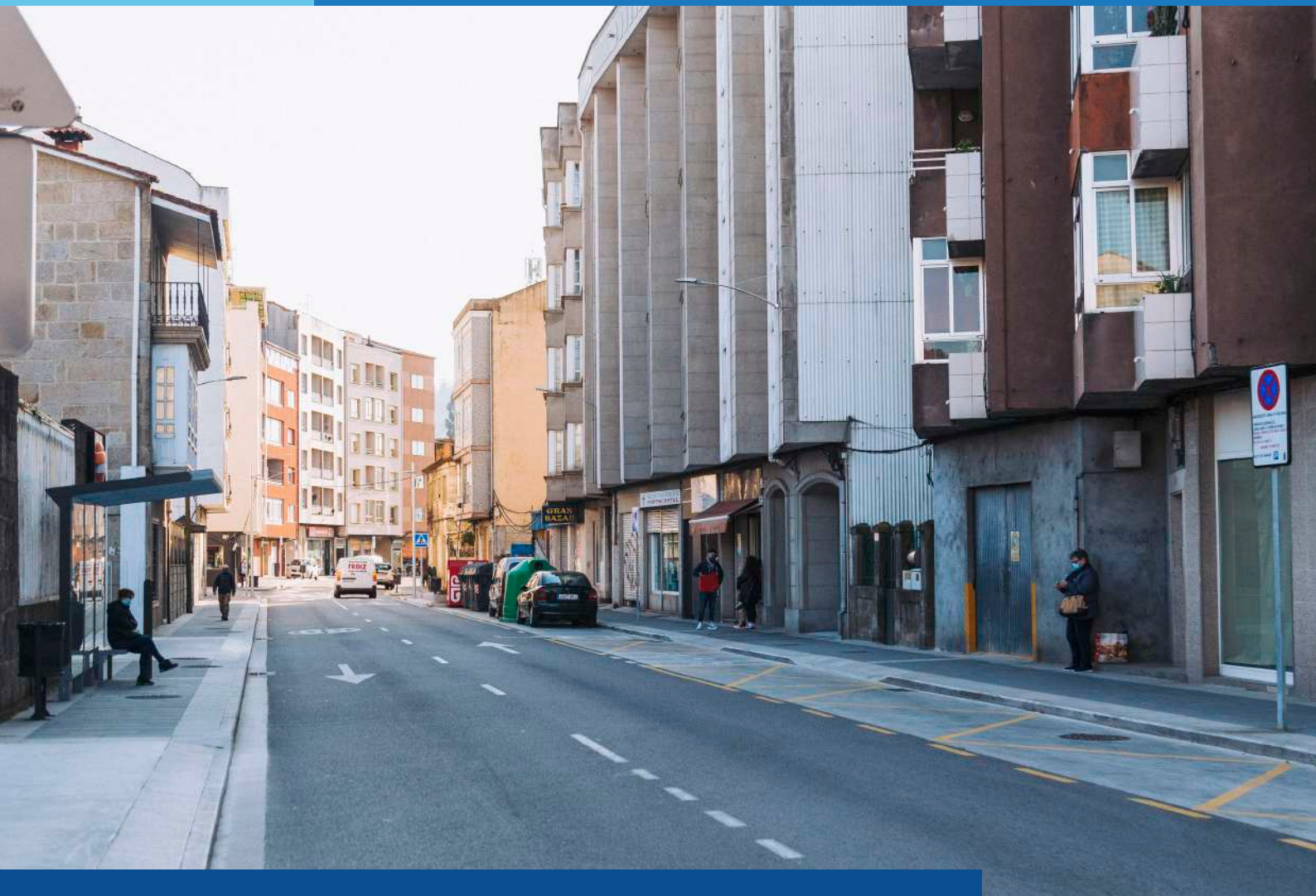
El municipio cuenta con activos territoriales y urbanos de valor para la actividad turística, pero que necesitan de una mejora. Al mismo tiempo que la necesidad de actuar sobre el espacio público, la vivienda y los activos ambientales es fundamental para mejorar la calidad de vida de la población local.

Necesidad de alinear objetivos y actuaciones enfocados a la actividad turística con las transformaciones imprescindibles para mejorar la calidad de vida de los residentes, de manera que no constituyan dos líneas de actuación independientes y se prioricen las sinergias entre ambas.

RETO 4 APROVECHAR LA POSIBLE LLEGADA DE CRUCEROS A MARÍN, PERMITIENDO EL APOORTE DE BENEFICIOS A LA LOCALIDAD.

El Puerto de Marín podría contar en un futuro próximo con un muelle de atraque de cruceros; los poco explotados atractivos turísticos de Marín, unido a la cercanía de ciudades como Pontevedra, Vigo o Santiago, pueden provocar que gran parte de esos futuros visitantes, se marchen a visitar estas otras ciudades, convirtiéndose Marín en un simple lugar de estacionamiento de cruceros que soporte las múltiples externalidades negativas de estos, sin obtener beneficios suficientes.

Necesidad de anticipación, planificación y acción para aprovechar las posibilidades que brinda el incremento del tráfico de cruceros, evitando que Marín se convierta en un simple lugar de estacionamiento de cruceros para acceder a otras ciudades, sin aportar beneficios a la localidad.



08.

Vivienda

Índice de contenido

A. ANÁLISIS GENERAL

A1. Ámbitos temáticos AUE

8.1. Parque de vivienda

8.1.1. Caracterización del parque de vivienda en el municipio

8.1.2. Demanda de vivienda

8.1.3. Políticas públicas en materia de vivienda y gestión de suelo residencial

8.1.4. Instrumentos de planificación

8.2. Acceso a la vivienda

8.2.1. Población en riesgo de exclusión del acceso a la vivienda

8.2.2. Planes y programas de ayuda al acceso a la vivienda

A2. Marco de gobernanza

B. DATOS DESCRIPTIVOS AUE

C. ANÁLISIS DAFO

C1. Análisis interno

C2. Análisis externo

D. DIAGNÓSTICO: RETOS PRINCIPALES EN MATERIA DE VIVIENDA

A. Análisis de contenido

A1. ÁMBITOS TEMÁTICOS AUE

8.1. Parque de vivienda

8.1.1. Caracterización del parque de vivienda en el municipio

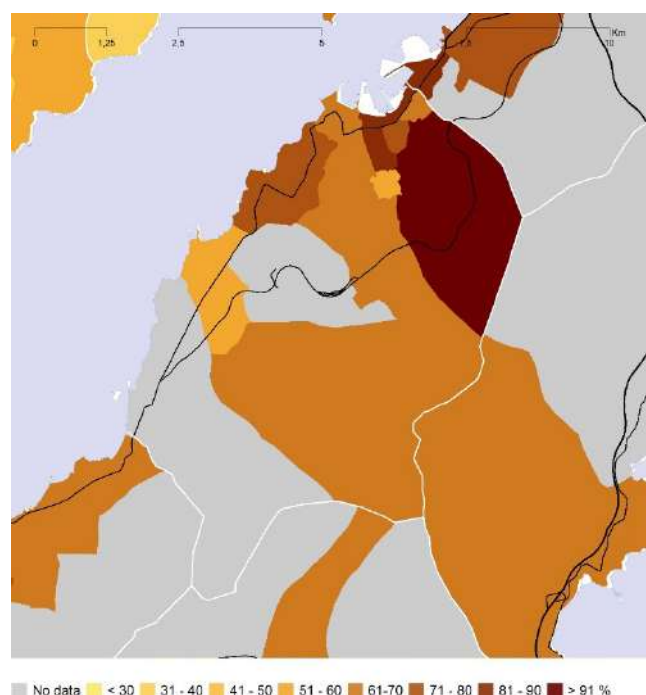
Según los datos del Censo de Población y Vivienda de 2011 (Instituto Nacional de Estadística), existían en esa fecha en el municipio de Marín un total de 12.125 viviendas familiares. De entre éstas, 8.825 (73%) se corresponde con viviendas principales, 1.290 (10%) con viviendas secundarias y 2.015 (17%) con viviendas vacías.

La distribución espacial de viviendas principales muestra cómo los mayores porcentajes de esta tipología de viviendas, se concentran principalmente

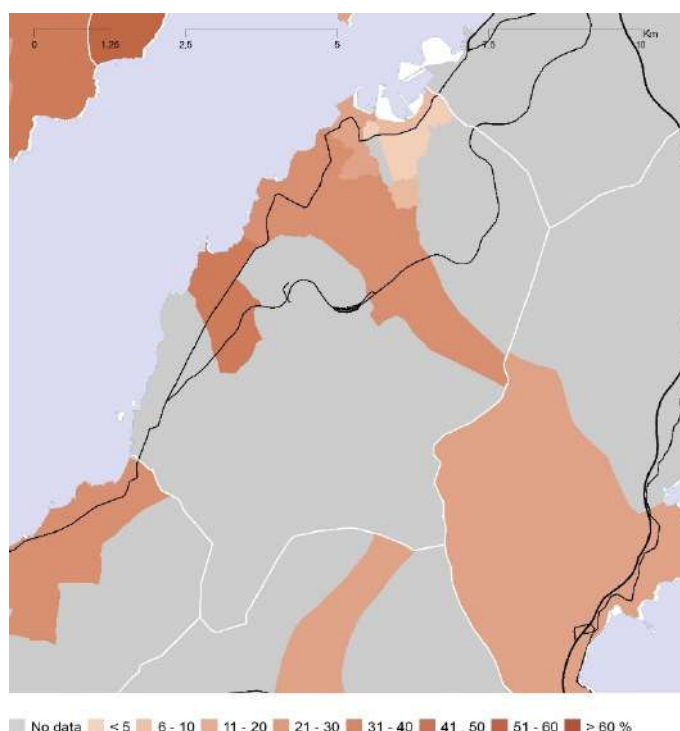
en el núcleo urbano, y más concretamente hacia la parte oeste, junto al límite municipal con Pontevedra, y junto al frente portuario. En las zonas rurales, se observa un descenso generalizado del porcentaje de viviendas principales, a excepción de la zona costera de Mogor, donde este porcentaje aumenta.

Asimismo, en las inmediaciones del estadio, se observa el menor porcentaje de viviendas principales, que va en contra de los porcentajes observados en el resto del núcleo urbano.

Porcentaje de vivienda principal. Fuente: Instituto Nacional de Estadística, Censo de Población y Viviendas, 2011.

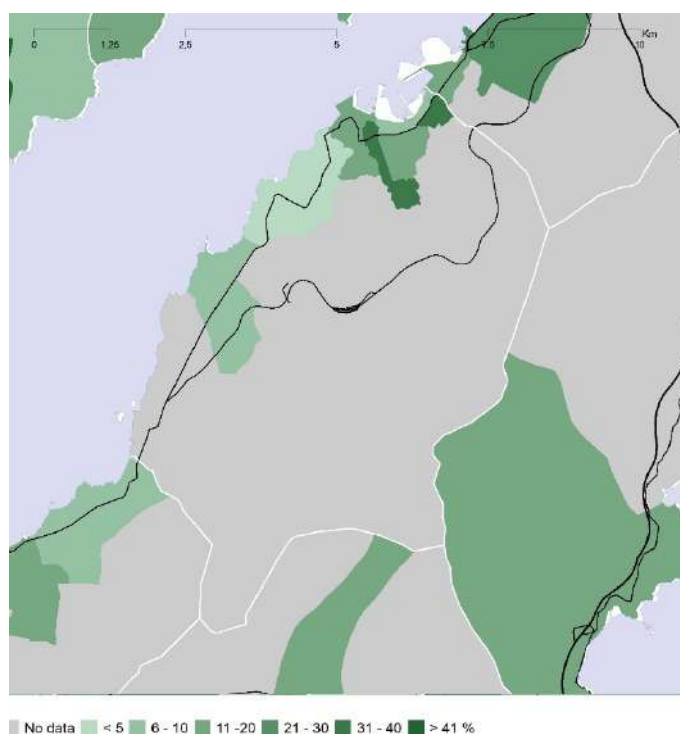


Los datos aportados por el censo de 2011 para el municipio de Marín poseen un gran número de secciones censales sin datos, lo cual dificulta la comparación entre los diversos mapas, observándose por ejemplo que el área con mayor porcentaje de viviendas principales carece de datos para esta tipología, aun así, con los pocos datos disponibles, se observa una cierta reciprocidad entre el porcentaje de viviendas secundarias y el de viviendas principales.



Porcentaje de vivienda secundaria. Fuente: Instituto Nacional de Estadística, Censo de Población y Viviendas, 2011.

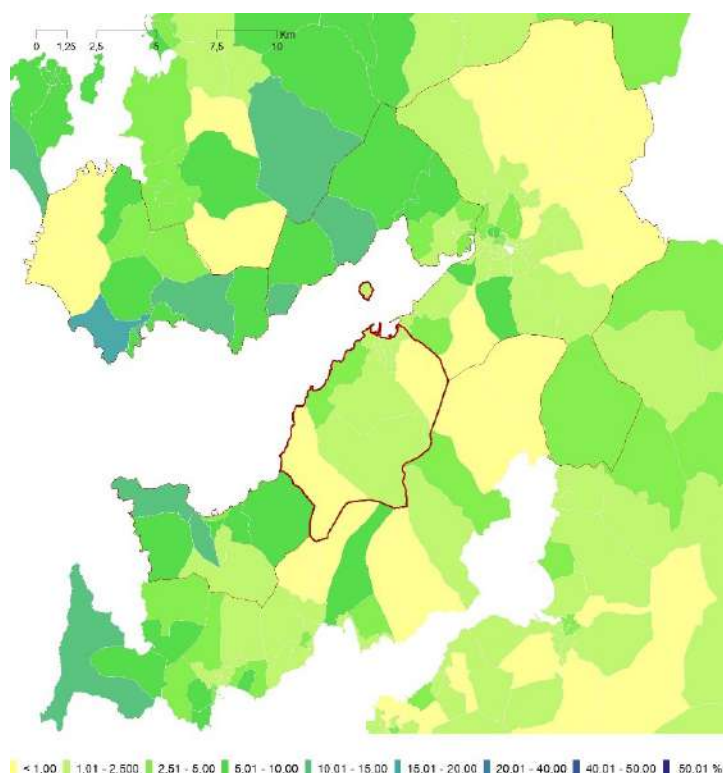
Algo similar ocurre con los datos de viviendas vacías, donde se carece de datos para más del 50% de la superficie total del municipio, no obstante, los pocos datos disponibles, revelan la existencia de dos zonas muy marcadas con amplia presencia de viviendas vacías: Estribela y en la zona de Virgen del Carmen, a lo largo de la calle Jaime Janer hasta el estadio, que como veíamos tenía los porcentajes de viviendas principales más bajos de la zona urbana; destacar, que está en redacción un proyecto para la humanización de esta zona, que es la puerta de entrada a Marín de las personas provenientes de Cangas y Moaña soportando un gran tráfico, lo que puede ser un remedio que revitalice esta área y contribuya a la reducción de las viviendas vacías existentes.



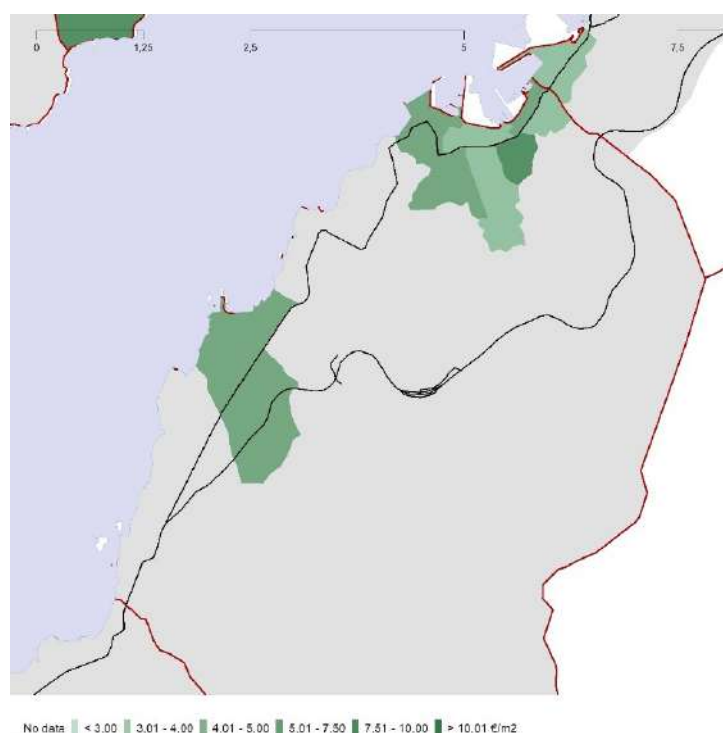
Porcentaje de vivienda vacía. Fuente: Instituto Nacional de Estadística, Censo de Población y Viviendas, 2011.

En cuanto a la vivienda de uso turístico, con datos poco consolidados procedentes del INE experimental, se evidencia una mayor presencia de este tipo de vivienda localizada en las inmediaciones de las playas de Agüete y Mogor, que durante la época estival son los grandes atractivos turísticos del municipio lo que deriva en que los porcentajes de este tipo de vivienda alcancen el 5%. No obstante, se trata de un porcentaje bajo en comparación con los valores generales obtenidos en algunos de los municipios limítrofes y de la ría como Bueu, donde llegan al 10%, o los valores extremos obtenidos en Sanxenxo, que superan el 10% en varias zonas y alcanzan valores de entre el 20-40% en la zona de Montalvo. Estos datos confirman que, si bien el municipio de Marín presenta cierta capacidad de atracción turística, basada fundamentalmente en sus playas (con las consiguientes externalidades sobre la movilidad), se trata de un destino de segundo orden en comparación con otras localidades de la ría de Pontevedra. Esto favorece que, por el momento, la presión sobre el mercado residencial permanente sea menor.

Los datos sobre precio medio del alquiler de vivienda evidencian nuevamente la problemática de la falta de datos en algunas secciones censales de la localidad, careciendo en esta ocasión de información para zonas como Mogor o las zonas rurales del municipio, ciñéndose la información disponible al ámbito más urbano, y a la zona de Agüete y Seixo; Los alquileres de las secciones con datos, parecen presagiar un aumento del precio del metro cuadrado a medida que nos desplazamos hacia el este, si bien, el precio del metro cuadrado más elevado en las secciones en el que se encuentra disponible, lo localizamos en A Cañota.



Porcentaje de vivienda de uso turístico. Fuente: Instituto Nacional de Estadística, 2020.



Precio medio del alquiler de vivienda. Fuente: Instituto Nacional de Estadística, 2020.

El Instituto Galego de Estadística (IGE) ofrece a través de la encuesta estructural a hogares, una serie de datos que permiten caracterizar de una manera más concreta la vivienda. Sin embargo, los datos de Marín solo están disponibles a nivel de área, que en este caso es la comarca de O Morrazo, que abarca también a Bueu, Cangas y Moaña, por lo que aunque pueda ser usado como aproximación, la diversidad de situaciones que contiene el área señalada puede dar lugar a distorsiones y no reflejar de manera completamente fidedigna la realidad concreta de Marín. A grandes rasgos, se observa en esta zona un gran predominio de la vivienda unifamiliar, que se acerca al 70%, respecto a los edificios de más de una vivienda y que, además, poseen un tamaño que en su mayoría (42,44%) se sitúa entre los 90 y 120 m², si bien existe un importante porcentaje de vivienda (35,40%) por debajo de los 90 m². Respecto a la tipología de hogar, se observa una mayoría de hogares de pareja con hijos y monoparental, con valores cercanos al 50%, pese a que en los últimos años se ha observado una tendencia descendente

de estos; los hogares de parejas sin hijos, suponen cerca del 25%, mientras que los unipersonales se acercan al 20%, ambos con una evolución a la baja, el mayor aumento experimentado se registra en la tipología “otro tipo”, que ha pasado de representar un 8% en 2011, a prácticamente el doble (14,08%) en 2019.

En general, las viviendas de esta área están poco equipadas: la práctica totalidad tienen horno, pero existen altos porcentajes que carecen de microondas (21,28%) y de lavavajillas (67,62%), lo que puede ser debido a la gran cantidad de segundas viviendas que existen en estas localidades, con un marcado carácter estival. Por otra parte, la gran cantidad de viviendas unifamiliares favorece que la gran mayoría (76%) tenga plaza de garaje.

Por último, respecto a los problemas de vivienda, una de cada dos viviendas presenta algún tipo de problemática, si bien la escala de los datos, no permite ajustarlas al caso de Marín.

HOGARES SEGÚN LA SUPERFICIE DE LA VIVIENDA (2020)	PORCENTAJE	NÚMERO
Hasta 90 m ²	35,40	10.903
De 90,01 a 120 m ²	42,44	13.072
Más de 120 m ²	22,16	6.826

HOGARES SEGÚN LA CLASE DE VIVIENDA Y TIPO DE EDIFICIO (2020)	PORCENTAJE	NÚMERO
Vivienda unifamiliar	66,87	20.595
Edificio con más de una vivienda	33,13	10.205

HOGARES QUE DISPONEN DE DETERMINADOS SERVICIOS EXTERIORES EN LA VIVIENDA (2020)	PORCENTAJE	NÚMERO
Terraza, patio o jardín	43,35	13.352
Conexión a la red pública de agua potable	74,83	23.047
Conexión pública de aguas residuales (red de sumideros)	98,82	30.436
Recogida selectiva de residuos	94,35	29.060

HOGARES QUE DISPONEN DE DETERMINADOS EQUIPAMIENTOS (2020)	PORCENTAJE	NÚMERO
Horno	97,79	30.120
Microondas	78,72	24.246
Lavavajillas	32,38	9.973
Secadora	13,97	4.302
Cámara de fotos	32,03	9.864
Reproductor/grabador DVD, Blu-ray	35,23	10.850
Teléfono móvil	94,48	29.100
Teléfono fijo	57,45	17.695

HOGARES QUE DISPONEN DE PLAZA DE GARAJE O INSTALACIÓN CUBIERTA SIMILAR	PORCENTAJE	NÚMERO
	76,54	19.302

PROBLEMÁTICAS DENTRO DE LAS VIVIENDAS (2020)	PORCENTAJE	NÚMERO
Hogares sin problemas en la vivienda	49,70	15.308

HOGARES SEGÚN LA CARGA QUE SUPONEN LOS GASTOS TOTALES DE LA VIVIENDA (2020)	PORCENTAJE	NÚMERO
Una carga pesada	19,31	5.947
Una carga razonable o ninguna carga	80,69	24.853

HOGARES SEGÚN LA TIPOLOGÍA DEL HOGAR (%) (2020)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Unipersonal	20,16	24,83	18,87	17,41	18,67	15,53	17,67	22,53	17,85
Pareja con hijos y Monoparental	44,60	44,52	46,80	49,90	47,70	48,05	49,77	45,75	44,36
Pareja sin hijos	26,66	19,10	22,33	21,47	21,61	24,41	22,03	20,35	23,70
Otro tipo	8,57	11,55	12,00	11,23	12,01	12,01	10,53	11,38	14,08

HOGARES COMPUESTOS POR PERSONAS DE 65 O MÁS AÑOS (%)

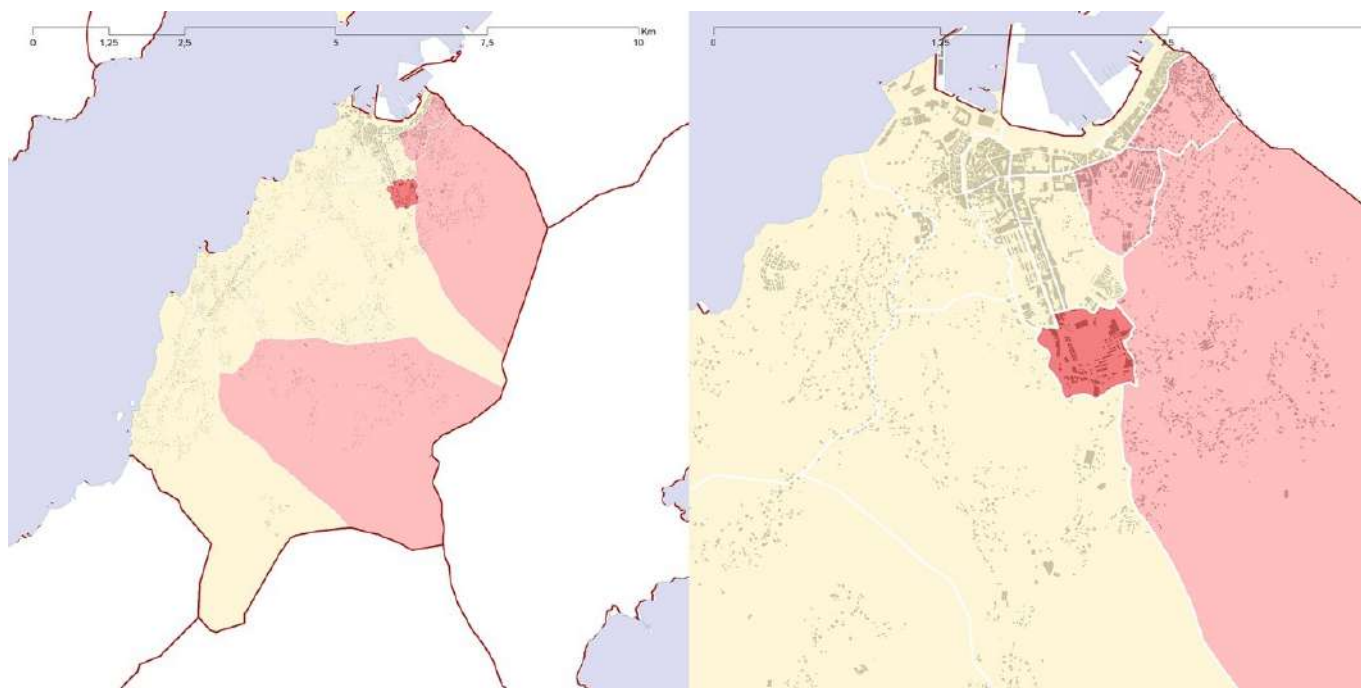
	19,15	17,44	18,10	17,81	18,14	17,07	17,35	18,84	21,59
--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

EDAD MEDIA DE LOS HOGARES UNIPERSONALES

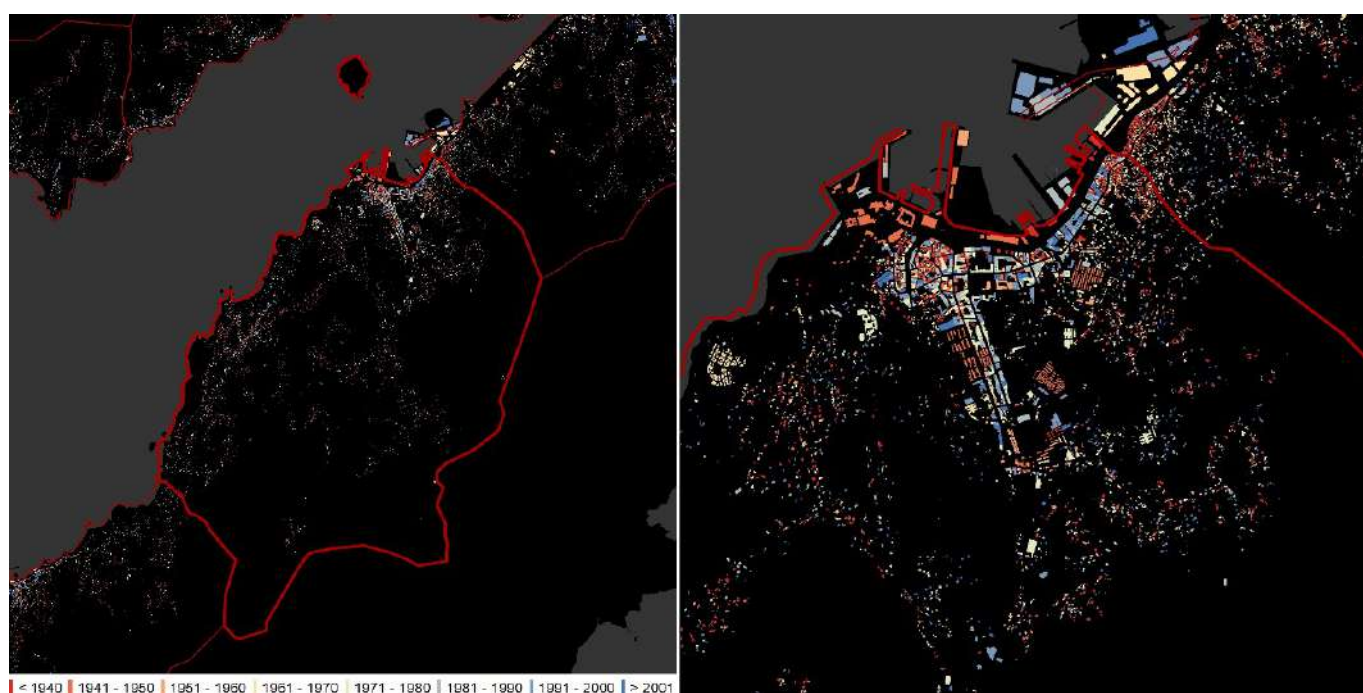
	60,92	59,70	63,54	61,76	59,65	63,62	60,45	61,17	62,86
--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Fuente: IGE, 2020.

Como ya se señaló en los análisis correspondientes a los ámbitos 2 (Modelo de ciudad) y 6 (Cohesión social) del presente documento, la metodología utilizada en el Atlas de la Vulnerabilidad Urbana permite identificar en Marín dos Áreas Estadísticamente Vulnerables (en adelante AEV), correspondientes a la zona de Estribela, A Cañota y las inmediaciones del estadio, así como un área limítrofe con Moaña y Vilaboa. Si bien estos datos pueden no reflejar totalmente la realidad debido a la carencia de datos correspondientes a criterios de vulnerabilidad en distintas secciones censales del municipio.



Fuente: Atlas de la Vulnerabilidad Urbana. Elaboración propia.



Fuente: Observatorio Metropolitano de Galicia.

En el AEV correspondiente a la zona oeste del municipio, se detectan distintos tipos de vulnerabilidad, entre ellos, vulnerabilidad en la edificación en el área de Estribela, y en las inmediaciones del estadio. Si analizamos la edad de la edificación, según los datos del Observatorio Metropolitano de Galicia, podemos observar como ésta es, en su gran mayoría, anterior a la década de 1970, con una importante presencia de edificaciones anteriores a 1940; además, se distingue de las secciones adyacentes por la atomización de su

construcción, pues mientras en la zona centro se pueden distinguir tejidos urbanos densos y compactos, en estas zonas existe una atomización y dispersión de viviendas por el territorio mucho mayor.

Por otra parte, según los pocos datos disponibles en el Atlas de Vulnerabilidad Urbana, el porcentaje de viviendas vacías en estas secciones censales es sensiblemente superior al resto de secciones para las que se tienen datos, con unos porcentajes entre el 31 y el 40% de las viviendas totales.

8.1.2. Demanda de vivienda

Según los datos proporcionados por el Instituto Galego da Vivenda e Solo (IGVS), en junio de 2021 constan en el Registro de Demandantes de Vivienda un total de 739 personas registradas en el municipio de Marín. De entre éstas, más de la mitad (54) se corresponden con demandantes de vivienda en

alquiler, una cuarta parte (21) son demandantes de vivienda en alquiler con opción a compra y, por último, constan 9 demandantes de vivienda para compra. Por otra parte, del total de demandantes, 80 lo son de vivienda de promoción pública y tan sólo 4 de vivienda de promoción privada.

TIPO VIVIENDA	COMPRA	ALQUILER	ALQUILER OPCIÓN DE COMPRA	TOTAL
Vivienda Protección Oficial Promoción Pública	5	50	18	73
Vivienda Promoción Pública. Núcleos Rurales y Cascos Históricos	2	4	1	7
Vivienda Promoción Privada Régimen Especial	1	0	0	1
Vivienda Promoción Privada Régimen General	1	0	2	3
Vivienda Promoción Privada Régimen Concertado	0	0	0	0
TOTAL	9	54	21	84

Demandantes de vivienda en el municipio de Marín.
Fuente: Instituto Galego da Vivenda e Solo, Registro Único de Demandantes de Vivienda de la C. A. de Galicia, 2021.

Por tanto, el número de demandantes de vivienda registrados en Marín supone un 0,34% sobre el total de población empadronada.

Por otra parte, de cara a la caracterización del mercado de vivienda en Marín, los datos del IGE permiten detectar algunas tendencias. En cuanto a la variación neta del parque de viviendas, se puede

ver en el periodo 2010-2019 una baja variación anual en general, inferior a las 5 viviendas por año, con un periodo entre 2014 y 2016, donde se registran variaciones superiores a las 10 viviendas, que parece ser una excepción, dado que a partir de 2017 vuelven los valores por debajo de 5.

AÑO	VARIACIÓN NETA DEL PARQUE DE VIVIENDAS	NUEVA SUPERFICIE RESIDENCIAL (M2)	VIVIENDAS NUEVA PLANTA	VIVIENDAS EN REHABILITACIÓN	VIVIENDAS EN DEMOLICIÓN
2010	2	809	3	1	2
2011	0	0	0	0	0
2012	3	0	0	3	0
2013	3	1.240	4	0	1
2014	10	2.895	10	1	1
2015	13	4.982	13	1	1
2016	13	3.748	9	7	3
2017	1	824	2	2	3
2018	2	927	4	0	2
2019	7	2.298	10	0	3
Total	54	17.723	55	15	16

AÑO	NÚMERO DE TRANSACCIONES INMOBILIARIAS POR RÉGIMEN DE VIVIENDA		NÚMERO DE TRANSACCIONES INMOBILIARIAS POR TIPO DE VIVIENDA	
	LIBRE	PROTEGIDA	NUEVA	2ª MANO
2010	166	3	40	129
2011	123	6	50	79
2012	86	4	16	74
2013	40	2	2	40
2014	72	3	2	73
2015	39	1	2	38
2016	98	2	16	84
2017	105	1	2	104
2018	114	2	3	113
2019	119	3	5	117
Total	962	27	138	851

Fuente: IGE, 2021.

En cuanto a las transacciones inmobiliarias, cabe destacar en primer lugar que, de las 989 realizadas entre 2010 y 2019, el 97,2% (962) son de vivienda libre y el 86,04% son de vivienda de segunda mano. De tal modo que la vivienda protegida ha perdido su papel en el mercado inmobiliario, en un período

que coincide con el fin de las ayudas públicas a la compra de vivienda; y, por otra parte, la vivienda de segunda mano es la que ha movido el mercado inmobiliario en Marín durante este periodo, con escasas transacciones de vivienda de primera mano.

8.1.3. Políticas públicas en materia de vivienda y gestión de suelo residencial

El desarrollo residencial de Marín, durante el período de vigencia de las anteriores Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal de 1978, como del actual Plan General de Ordenación Municipal de 2012, se ha caracterizado una inexistente gestión de suelo residencial, tanto desde la iniciativa pública como desde la privada, que ha provocado que el

crecimiento urbano se focalizase en aquellos suelos disponibles para su edificación mediante licencia directa, tanto en lo referido a las zonas residenciales de vivienda colectiva en los núcleos urbanos como a las viviendas unifamiliares dispersas que han ido proliferando durante las últimas décadas.

8.1.4. Instrumentos de planificación

Las previsiones de suelo residencial contenidas en el Plan General de Ordenación Municipal de 2012 contemplan la disponibilidad de solares en suelo urbano consolidado para un total de 2.848 nuevas viviendas (2.071 en Marín, 168 en Mogor y 609 en Seixo). En suelo urbano no consolidado y suelo urbanizable delimitado con ordenación pormenorizada las reservas tienen capacidad para 3.289 nuevas viviendas (2.713 en Marín y 576 en Seixo). En suelo urbano no consolidado sin

ordenación pormenorizada se prevén 70 nuevas viviendas, todas en Seixo. Y en suelo urbanizable delimitado sin ordenación pormenorizada se reserva suelo para 662 nuevas viviendas (280 en Marín y 382 en Seixo).

En cuanto a las previsiones de reserva de edificabilidad para viviendas sometidas a alguno de los regímenes de protección pública:

PREVISIONES DE VIVENDA DE PROTECCIÓN PÚBLICA

ÁMBITO	EDIFICABILIDAD (M ²)	SUNC – EDIF. VPA (M ²)	SUNC – EDIF. VPA (%)	SUD – EDIF. VPA (M ²)	SUD – EDIF. VPA (%)
Distrito 2	173.436,00	57.523,02	33,17		
Distrito 3	144.455,60	48.579,36	33,63		
Distrito 4	17.162,54	5.723,39	33,35		
Distrito 5	49.279,79	16.314,23	33,11		
R-2	65.338,20			45.298,34	69,33
RHT-1	72.882,73			24.072,05	33,03
R-1	19.536,17			6.837,66	35,00
CHM-1	12.071,38			4.224,98	35,00
RHT-2	38.707,62			38.707,62	100,00
DT	22.354,27			0,00	0,00
Total	615.224,31	128.140,00		119.140,65	

Fuente: Plan General de Ordenación Municipal de Marín, 2012.

Por otra parte, el Plan de Acción polo Clima e a Enerxía Sostible de Marín, contiene algunas medidas con influencia en materia de vivienda, como son:

Control y aplicación efectiva de las exigencias básicas de ahorro de energía del código técnico de la edificación en edificios de nueva construcción y en intervenciones sobre edificios existentes.

Desarrollo de una ordenanza de eficiencia energética.

8.2. Acceso a la vivienda

8.2.1. Población en riesgo de exclusión del acceso a la vivienda

No existen datos específicos de los Servicios Sociales del Ayuntamiento de Marín que permitan identificar la población en riesgo de exclusión del acceso a la vivienda en el municipio.

8.2.2. Planes y programas de ayuda al acceso a la vivienda

La principal política pública en materia de vivienda en el ayuntamiento de Marín está enmarcada dentro del programa de viviendas vacías del Plan Galego de Rehabilitación, Aluguer e Mellora do acceso a vivienda 2015-2020; Este programa busca movilizar las viviendas vacías de propiedad pública o privada para alquiler social.

El programa, encuadra a Marín en la denominada zona 1, que supone un alquiler máximo de 300 €/mes, calculándose en base a 3,30€/m² siempre que la vivienda incluya garaje y trastero, deduciéndose un porcentaje del total en caso de no incluir o garaje o trastero, así como otras casuísticas que pueden hacer decrecer dicho precio.

El propietario, a cambio está cubierto por un seguro de daños y un seguro contra impagos de hasta 12 mensualidades, y puede optar a ayudas de hasta 8.000 euros para aquellas obras que el ayuntamiento considere necesarias para dar de alta la vivienda en el programa.

Los demandantes de vivienda por su parte acceden a una vivienda en condiciones aceptables y rentas de alquiler tasadas ante situaciones de vulnerabilidad social.

Desde que el Ayuntamiento de Marín se adhirió al programa en 2017, son cuatro las viviendas que se han incorporado al mismo, mientras que la lista de demandantes de vivienda en el municipio se sitúa en 53, siendo claramente insuficiente.

A2. MARCO DE GOBERNANZA

Las políticas de vivienda suponen un reto, desde el punto de vista de la gobernanza, en la medida en que implican la intervención pública sobre un conjunto de bienes que son a la vez objeto de un derecho básico reconocido en la Constitución y bienes de mercado. De tal manera que siempre existen dos sujetos fundamentales a tener en cuenta y que pueden o no coincidir: los residentes y los propietarios.

En cualquier caso, y debido tanto a su capacidad regulatoria como a su capacidad de acción directa o indirecta, las administraciones públicas siempre son un actor fundamental en materia de vivienda. Tienen competencia en vivienda los siguientes organismos:

Nivel Nacional (AGE): Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Nivel Autonómico (Xunta de Galicia): Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda.

Nivel Local (Administración Local): Concello de Marín.

Las competencias de la administración municipal se ejercen a través de las siguientes áreas, delegaciones especiales y comisiones informativas:

Áreas: Área de Urbanismo, Hacienda, Personal, Vivienda, Empleo, Empresas, Tecnologías de la información y Comunicación y Coordinación de las áreas de gobierno; Área de Medio Ambiente, Bienestar Social, Igualdad, Educación y Fiestas; Área de Cultura, Patrimonio, Normalización lingüística, Coordinación de actividades culturales y Utilización de Espacios Públicos Culturales.

Delegaciones especiales: Coordinación servicios sociales e igualdad

Comisiones informativas: Comisión Urbanismo, Hacienda, Personal, Vivienda, Empleo, Empresas, Tecnologías de la información y Comunicación y Coordinación de las áreas de gobierno; Comisión de Medio Ambiente, Bienestar Social, Igualdad, Educación y Fiestas; Comisión de Cultura, Patrimonio, Normalización lingüística, Coordinación de actividades culturales y Utilización de Espacios Públicos Culturales.

B. Datos descriptivos AUE

VIVIENDA · DATOS DESCRIPTIVOS RELACIONADOS				
		RANGOS MUNICIPIOS ENTRE 20.000 Y 50.000 HABITANTES		
	VALOR	VALOR 1ER CUANTIL	VALOR MEDIO	VALOR 3ER CUANTIL
D.01 Variación de la población 2010-2020 %	-6.75	-1.8	2.7	8.0
D.06 Densidad de población en suelo urbano (hab/ha)	86.93	40.5	57.0	81.6
D.08 Densidad de vivienda (viv/ha)	43.48	21.0	29.5	41.6
D.ST.01 Densidad de vivienda prevista en las áreas de suelo de desarrollo (viv/ha)	47.83	22.0	33.4	46.4
D.22 Envejecimiento de la población				
D.22.a Índice de envejecimiento de la población (%)	20.23	13.7	16.3	18.2
D.22.b Índice de senectud de la población (%)	11.34	8.8	10.1	11.4
D.29 Parque de vivienda (viv/1000 hab.)	500.21	431.3	483.7	555.8
D.30 Tipología de vivienda	-	-	-	-
D.31 Vivienda protegida	-	-	-	-
D.32 Variación del número de hogares 2001-2011 (%)	16.21	24.1	35.6	51.6
D.33 Crecimiento del parque de vivienda 2001-2011 (%)	18.93	14.5	23.1	35.0
D.34 Vivienda secundaria (%)		4.2	8.4	15.5
D.35 Vivienda vacía (%)		9.9	13.7	17.9
D.36 Accesibilidad a la vivienda	-	-	-	-
D.37 Figura del planeamiento urbanístico vigente en el municipio	PGOM	-	-	-
D.38 Fecha de la figura de planeamiento urbanístico vigente	2012	1994	2001	2007
D.39 Agenda urbana, planeamiento estratégico y Smart cities	-	-	-	-

De la lectura de los datos descriptivos de la Agenda Urbana Española (AUE) se desprende que Marín presenta una población envejecida, con un índice de envejecimiento ligeramente por encima del tercer cuantil y un índice de senectud prácticamente en el límite del tercer cuantil. Por otra parte, se presenta una baja variación del número de hogares, muy por debajo del primer cuantil, y un crecimiento del parque de viviendas por debajo de la media, que se ve complementado con una gran caída de la población, mayor que en municipios comparables.

De los datos comparativos de la AUE destaca la poca actividad inmobiliaria del municipio en los últimos años, el envejecimiento y el descenso demográfico.

C. Análisis DAFO

C1. ANÁLISIS INTERNO

DEBILIDADES

D.1. Existencia de zonas degradadas en el municipio que presentan un alto índice de vulnerabilidad en la vivienda, lo que implica que un alto porcentaje de viviendas en dichas zonas presenten un estado de conservación inadecuado.

D.2. Bajo grado de actividad en el sector inmobiliario del municipio, tanto en la construcción y rehabilitación de viviendas, como en lo relativo a las transacciones inmobiliarias.

D.3. Existencia de un programa de movilización de viviendas vacías para su destino a alquiler social, que no ha conseguido movilizar las suficientes viviendas para satisfacer la demanda existente en la localidad para este tipo de arrendamiento, en un municipio en el que existen zonas con un amplio porcentaje de vivienda vacía (superior al 30%).

D.4. Inexistencia de una información detallada sobre vivienda (viviendas secundarias, viviendas vacías, precio medio del alquiler) en amplias zonas del municipio, lo cual complica la toma de decisiones eficientes en política de vivienda.

D.5. Antigüedad del parque edificatorio, junto con un elevado porcentaje de viviendas en mal estado, junto con una baja eficiencia energética, deficiente conservación y problemas de accesibilidad en una gran parte del parque edificatorio, que dificultan la fijación y asentamiento de población joven.

FORTALEZAS

F.1. Concienciación por parte del gobierno local sobre la necesidad de habilitar viviendas para alquiler social, con la adhesión de Marín a un programa de viviendas vacías de régimen autonómico que busca movilizar las viviendas vacías para destinarlas a un alquiler social.

F.2. Disponibilidad de un Plan General de Ordenación Municipal de reciente elaboración, con previsiones tanto de suelo residencial, en general, como de edificabilidad para viviendas de protección pública, en particular, más que suficientes para cubrir la demanda actual y previsible en el municipio, además de la redacción de un Plan Especial de Protección.

F.3. Existencia de la delimitación de un Área de Rehabilitación Interior: Casco Vello y Barrio da Banda do Río Lameira, facilitando actuaciones de rehabilitación edificatoria por entidades públicas.

F.4. Existencia de un conjunto de barriadas, con un cierto potencial e interés arquitectónico y urbanístico.

C2. ANÁLISIS EXTERNO

AMENAZAS

A.1. Posible percepción de Marín como un lugar poco atractivo para residir debido a la existencia de diferentes zonas con mala urbanización y viviendas en mal estado.

A.2. La continuada pérdida de población experimentada por el municipio, unido a los elevados niveles de paro, pueden tender a incrementar el número de viviendas vacías y a frenar la rehabilitación de viviendas.

A.3. Los nuevos tipos de familia, más cambiantes y con menos miembros, hacen difícil la adaptación del parque de viviendas existente a sus necesidades.

A.4. Envejecimiento progresivo de la población habitante en áreas de viviendas degradadas -con carencias en accesibilidad y eficiencia energética-, implicando graves problemas sociales.

OPORTUNIDADES

O.1. Cercanía y existencia de dinámicas metropolitanas con la ciudad de Pontevedra, permitiendo que Marín tenga acceso a escasa distancia a multitud de servicios de los que posiblemente no dispondría por su entidad poblacional, mientras mantiene unos precios de la vivienda inferiores respecto a la capital provincial, lo que podría ayudar a ampliar su mercado residencial y a dinamizar su sector inmobiliario.

O.2. Comparativamente, existe una menor presencia porcentual de vivienda turística en el municipio que en otras localidades del área o de la comarca, provocando una menor presión sobre los precios del alquiler, y transmitiendo una visión de Marín como un municipio residencial para todo el año, y no como un municipio estacional o de veraneo.

O.3. Posibilidad de movilizar el amplio porcentaje de viviendas vacías existentes en algunas zonas de la localidad para destinarlas a diferentes modalidades de alquiler mediante la implementación de políticas adecuadas.

O.4. Existencia de programas nacionales o europeos orientados a mejorar la accesibilidad y eficiencia energética del parque edificatorio.

D. Diagnóstico: Retos principales en materia de vivienda

El diagnóstico en materia de política social e igualdad de oportunidades se podría resumir en las siguientes cuestiones fundamentales:

RETO . LOGRAR UN PARQUE DE VIVIENDAS ATRACTIVO Y COMPETITIVO, MEDIANTE ACCIONES DE REGENERACIÓN URBANA Y GENERACIÓN DE NUEVA VIVIENDA

Existe una posible visión negativa de Marín como lugar de residencia, lo cual provoca que el mercado inmobiliario en Marín haya tenido en los últimos años poca actividad pese a que es una localidad vecina a una ciudad como Pontevedra, con evidentes dinámicas metropolitanas y un precio de vivienda más asequible .

Necesidad de propiciar políticas de promoción y rehabilitación integral de los espacios de la ciudad y de generar un parque de vivienda atractivo, para lograr que Marín sea percibido como un lugar idóneo para vivir y como alternativa asequible dentro del área urbana de Pontevedra.

RETO 2 MOVILIZAR MÁS VIVIENDAS DESTINADAS A ALQUILER SOCIAL, MEDIANTE INCENTIVOS A LOS ARRENDADORES.

El actual programa de viviendas vacías, enmarcado en el del Plan Galego de Rehabilitación, Aluguer e Mellora do acceso a vivienda 2015-2020, que busca movilizar ese tipo de viviendas para destinarlas a alquiler social, no ha conseguido movilizar el suficiente número de viviendas para atender toda la demanda existente en la localidad, cuando existen zonas con un elevado porcentaje de viviendas vacías.

Necesidad de reformular los incentivos dados a los arrendatarios en el ámbito del programa de viviendas vacías, o de implementar nuevos programas, de cara a conseguir movilizar más viviendas en esas condiciones y poder destinarlas a alquiler social satisfaciendo la demanda existente.

RETO 3 PROMOVER, DESDE LA ESFERA LOCAL, LA REHABILITACIÓN Y MEJORA ENERGÉTICA Y DE ACCESIBILIDAD DEL PARQUE RESIDENCIAL, DIFUNDIENDO E INFORMANDO ACERCA DE AYUDAS, INCENTIVOS Y SUBVENCIONES.

Las nuevas tipologías de familia caracterizadas por un menor tamaño medio del hogar y por relaciones más cambiantes, hacen difícil que un parque de viviendas antiguo y de gran tamaño se ajuste a sus necesidades y capacidad económica. Al mismo tiempo que se mantiene la existencia de bolsas de vivienda en mal estado de conservación.

Necesidad de promover programas de ayudas públicas e incentivos que permitan la rehabilitación de las viviendas en mal estado, la mejora de la eficiencia energética y de la accesibilidad universal a las mismas, y, a través de estos programas y de nuevos desarrollos, generar una oferta más diversificada tipológicamente.



09.

Era digital

Índice de contenido

A. ANÁLISIS GENERAL

A1. Ámbitos temáticos AUE

9.1. Sociedad del conocimiento y Smart Cities

9.1.1. Digitalización e innovación. Estado de la cuestión en el municipio

9.1.2. Instrumentos de planificación

9.2. Administración electrónica y brecha digital

9.2.1. Administración electrónica. Servicios disponibles y utilización por parte de la ciudadanía

9.2.2. Identificación de brechas digitales, estado de la conexión de banda ancha en el ámbito municipal

A2. Marco de gobernanza

B. DATOS DESCRIPTIVOS AUE

C. ANÁLISIS DAFO

C1. Análisis interno

C2. Análisis externo

D. DIAGNÓSTICO: RETOS PRINCIPALES EN MATERIA DE DIGITALIZACIÓN E INNOVACIÓN

A. Análisis de contenido

A1. ÁMBITOS TEMÁTICOS AUE

9.1. Sociedad del conocimiento y Smart Cities

9.1.1. Digitalización e innovación. Estado de la cuestión en el municipio

Desafortunadamente, no existen datos específicos para el ayuntamiento de Marín que permitan analizar esta cuestión con la profundidad que requeriría. En este sentido, los datos disponibles más desagregados son los que facilita el Instituto Galego de Estatística, referentes a la comarca de O Morrazo, que comprende, además de Marín, los municipios de Bueu, Cangas y Moaña, con una población total

en 2020 de 82.226 habitantes (casi 58.000 personas más que la población del ayuntamiento de Marín). Se trata, por tanto, de una serie de datos muy distorsionados a nivel municipal, que pueden servir como una aproximación general pero no de cara a un análisis detallado de la situación específica del municipio de Marín. En cualquier caso, los principales datos ofrecidos por el IGE son los siguientes:

HOGARES QUE DISPONEN DE ORDENADOR Y CONEXIÓN A INTERNET	% SOBRE EL TOTAL	NÚMERO
Ordenador (2020)	68,25	21.022
Conexión a internet contratada (2020)	80,47	24.785
HOGARES QUE DISPONEN DE DETERMINADOS DISPOSITIVOS ELECTRÓNICOS		
Ordenador	68,25	21.022
Ordenador de sobremesa	31,08	9.573
Ordenador portátil	51,49	15.860
Tablet, PDA o similares	16,32	5.027
Teléfono móvil con capacidad de acceso a internet	86,23	26.559
Consola de juegos con capacidad de acceso a internet	6,17	1.902
Smart TV	22,12	6.813
UTILIZACIÓN		
Personas que utilizaron internet en los últimos 3 meses (2020)	73,53	57.174
Personas que utilizaron el ordenador en los últimos 3 meses (2020)	65,52	50.950
Personas que utilizaron algún dispositivo electrónico en los últimos 3 meses (2018)	73,91	57.988

Fuente: IGE. Elaboración propia.

En base a esta fuente, se observa que, en la comarca de O Morrazo, existe un porcentaje de los hogares, situado en torno al 14%, que se encuentran desconectados de las tecnologías y canales de información y comunicación actuales al carecer de conexión a internet y de un teléfono móvil con capacidad de acceso a internet. Por otra parte, se puede comprobar como un porcentaje de casi el 30% de la población no ha hecho uso reciente de internet, de un ordenador o de algún dispositivo electrónico, un dato que viene a decir que si bien un 14% de los hogares carece de conexión, otros tantos hogares aun teniendo acceso a la tecnología no hacen un uso cotidiano de ella.

La EDUSI Marín 2020 plantea convertir progresivamente a Marín en un territorio inteligente

y, con este objetivo, ha obtenido financiación para un proyecto relacionado con la *smart mobility*, y otro aplicado al turismo. Actualmente se han realizado acciones relacionadas con el turismo inteligente, tales como paneles informativos con el fin informar de temas generales que afectan al municipio o del aforo en tiempo real de las playas, ejerciendo el control del mismo. Así mismo, está en proceso la redacción de un pliego para la adjudicación del proyecto de *smart mobility* subvencionado con los fondos EDUSI y que se pretende que sea escalable, constituyendo el punto de arranque de un conjunto de proyectos relacionados con la gestión inteligente de residuos, del agua, o de la iluminación, entre otros. Estos proyectos se acometerán conforme vayan apareciendo distintitos instrumentos de financiación adecuados a los mismos.

9.1.2. Instrumentos de planificación

Marín no cuenta con un plan específico de digitalización aplicado al ámbito de la ciudad, si bien la EDUSI Marín 2020 en su objetivo temático 2, contempla líneas de actuación relacionadas con este aspecto. Concretamente, la línea de actuación LA.1 busca favorecer la progresiva implantación de la administración electrónica y de mecanismos de participación y transparencia; y la LA.2, pretende convertir progresivamente al ayuntamiento de Marín en un territorio inteligente, aplicando mecanismos de *smart mobility*.

Ligado a la línea de actuación 1 de la EDUSI, se promovió la redacción del Análisis y diagnóstico de la situación del ayuntamiento de Marín en materia de TIC's y Administración Electrónica y definición de

las acciones concretas a implementar, en el marco de la línea de actuación 1 de la EDUSI Marín 2020, cofinanciada por el FEDER en el marco del eje 12 del programa operativo de crecimiento sostenible 2014-2020. Este documento, de carácter técnico y realizado por la Fundación CTIC Centro Tecnológico de Gijón, desgrana la situación tecnológica interna del Ayuntamiento como institución y crea una hoja de ruta con las fases y actuaciones a realizar tanto en materia de adquisición de hardware como de adquisición, actualización y optimización del software para conseguir implementar y dar soporte a la administración electrónica del Ayuntamiento de una manera satisfactoria.

9.2. Administración electrónica y brecha digital

9.2.1. Administración electrónica. Servicios disponibles y utilización por parte de la ciudadanía

Marín comenzó hace cierto tiempo a digitalizar sus libros de actas y documentos de valor histórico, un proceso que depende de los distintos instrumentos de financiación específicos que van surgiendo y que está prácticamente finalizado. Desde el año 2015 cuenta con una plataforma de sede electrónica, siendo uno de los primeros ayuntamientos de la provincia de Pontevedra en contar con este servicio, si bien esa primera sede apenas estaba desarrollada. Con la implementación de la EDUSI Marín 2020 se produce una ampliación de los servicios de ésta, de acuerdo a lo establecido en la línea de actuación 1 del objetivo temático 2, que tenía como objetivo favorecer la implantación progresiva de la administración electrónica y de mecanismos de participación y transparencia. Su implantación tuvo lugar entre el primer trimestre de 2017 y el cuarto trimestre de 2019.

En la actualidad, en el portal de la sede electrónica del ayuntamiento de Marín se pueden realizar un total de 37 trámites, que se clasifican de la siguiente manera:

CATÁLOGO DE TRÁMITES DE LA ADMINISTRACIÓN ELECTRÓNICA DE MARÍN

MODALIDAD	NÚMERO DE TRÁMITES DISPONIBLES
Actividades económicas	10
Contratación	1
Cultura	1
Disciplina urbanística	1
Intervención municipal	1
Medio ambiente: Animales	3
Padrón de habitantes	4
Recaudación	1
Secretaría General	2
Subvenciones	1
Transparencia	2
Urbanismo	2
Gestión ocupación vía pública (vado)	3
Gestión vehículos (Ivtm)	3
Gestión tributaria	2
TOTAL	37

En este sentido, cabe destacar que, si bien la tabla adjunta relativa a los trámites electrónicos se corresponde a los operativos en el momento de redacción del presente documento. No obstante, en la actualidad se está trabajando constantemente en continuar ampliando esta oferta.

Fuente: Catálogo de trámites Administración electrónica Concello de Marín. Elaboración propia.

La evolución de los tipos de trámites en el Ayuntamiento de Marín, según su modo de tramitación, muestra que desde 2016 la tendencia es hacia un claro y continuo descenso de los trámites presenciales en favor de los telemáticos.

Actualmente, según los datos del Ayuntamiento, casi la mitad de los trámites realizados por los ciudadanos

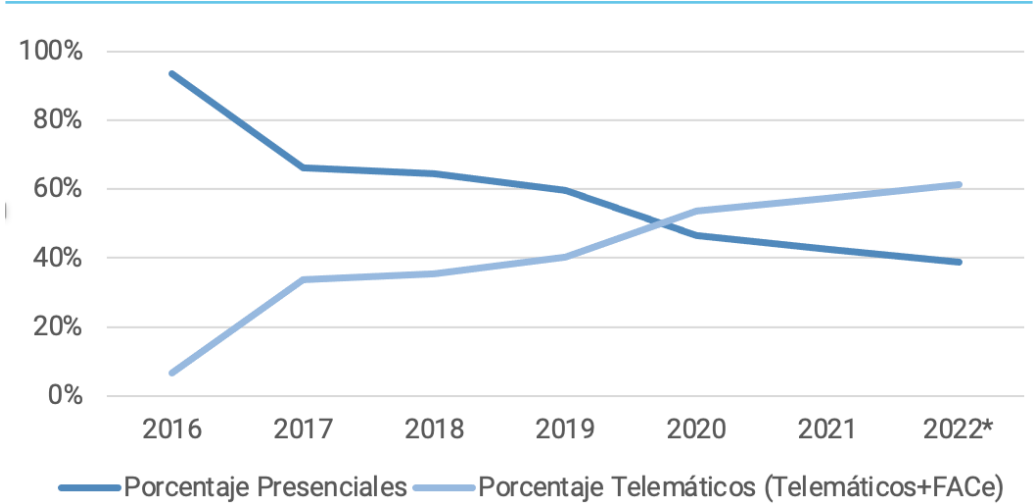
con la institución, se realizan de manera telemática. Si bien el porcentaje de trámites realizados de manera electrónica supera ampliamente el 50% si se obvian los trámites presenciales de notifica, que suponen la gran mayoría de los de este tipo. Por lo que se puede concluir que los trámites presenciales en el ayuntamiento de Marín tienden a ser cada vez más residuales.

AÑO	PRESENCIALES	TELEMÁTICOS	FACE
2016	14.384	0	1.000
2017	10.869	18	5.498
2018	11.201	267	5.914
2019	10.556	1.304	5.821
2020	6.742	2.719	5.070
2021	7.449	4.494	5.568
2022*	1.066	937	745

Evolución de los trámites en el ayuntamiento de Marín. Fuente: Ayuntamiento de Marín.
*Datos hasta febrero

Asimismo, se constata también un incremento respecto a 2016 de trámites online por el Punto General de Entrada de Facturas Electrónicas (FACE), si bien durante este periodo estas cifras se han mantenido estables entre los 5.000 y 6.000 trámites anuales. Sumando este apartado a los trámites electrónicos del registro, se constata como una amplia mayoría de los trámites en el Ayuntamiento de Marín ya se realiza de manera telemática.

EVOLUCIÓN PORCENTUAL TIPOS DE TRÁMITES AYUNTAMIENTO DE MARÍN



Fuente: Ayuntamiento de Marín. Elaboración Propia.

Esta progresiva disminución de los trámites y notificaciones presenciales, que han pasado de suponer más del 90% de los trámites totales en 2016, a algo menos del 40% en los primeros meses de 2022, no solo favorece la disminución del uso de papel, contribuyendo a una administración más

sostenible y respetuosa con el medio ambiente, sino que además está suponiendo un gran ahorro para el Ayuntamiento, que ronda los 120.000 €/año, ya que cada notificación presencial tiene un coste total estimado para las arcas municipales de unos 5€.

9.2.2. Identificación de brechas digitales, estado de la conexión de banda ancha en el ámbito municipal

De cara a la identificación de las brechas digitales en el Concello de Marín se da el mismo problema de falta de datos que respecto al conjunto de aspectos que describen el estado de la digitalización en el municipio. La información que provee el Instituto Galego de Estatística, de nuevo se refiere al conjunto de la comarca de O Morrazo, por lo que puede no ajustarse con precisión a la realidad concreta de Marín.

BRECHA DIGITAL EN LA COMARCA DO MORRAZO

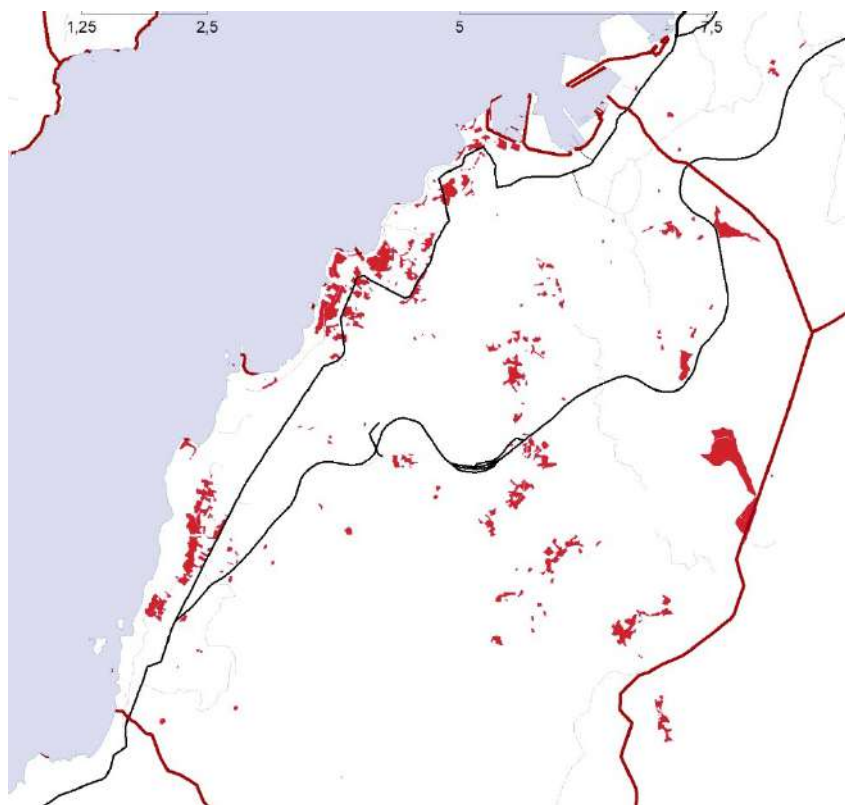
Personas que usan teléfono móvil (%)	81,53
Personas que nunca usaron tablet u ordenador (%)	30,91
Personas que nunca usaron internet (%)	27,04
Transporte público	1.547
Transporte	101.950
Residencial	94.235
TOTAL	202.150

Fuente: IGE. Elaboración propia.

En cualquier caso, respecto a la utilización de los dispositivos digitales, aproximadamente un 18,47% de la población no utilizó nunca un teléfono móvil que, con mucha diferencia, es el dispositivo electrónico más implantado en los hogares. El porcentaje de personas que nunca utilizaron tablets, ordenadores o internet se sitúa en el entorno del 30%.

En cuanto al estado de la conexión de la banda ancha, el Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital (MINECO) provee el mapa de zonas blancas y grises NGA para el año 2021. Las zonas blancas NGA se definen como aquellas que no disponen de cobertura de redes de banda ancha de nueva generación ni previsiones para su dotación por algún operador en el plazo de 3 años, en base a planes de inversión creíbles. Según estos datos, recogidos a noviembre de 2021, existen un total de 173 zonas distribuidas a lo largo del municipio catalogadas como zonas blancas, que afectan a un total de 533 viviendas (4,3% del Censo de viviendas de

2011), especialmente en la zona centro del municipio y en la zona de Mogor. Se trata de un problema que se observa a lo largo de todo el municipio, teniendo cada una de estas zonas blancas una gran extensión y afectando a grandes grupos de viviendas. Sin embargo, cabe tomar estos datos con cautela dado que no están consolidados. Las compañías pueden realizar alegaciones para enmendar posibles errores y, de hecho, se observan elementos que generan dudas sobre esta información, como en el caso la Escuela Naval, un espacio que se presupone correctamente dotado y que, sin embargo, aparece señalado como zona blanca.



Fuente: MINECO. Elaboración propia.

Recientemente, dos compañías han comunicado al Ayuntamiento de Marín su intención de instalar red de fibra óptica en el término municipal, la primera de ellas, Avatel Telecom, lo hizo en 2020 desplegando red FTTHA RA+RD, con una inversión de 15.144,12€, y un plazo de ejecución de 3 meses, en el ámbito del núcleo urbano de Marín, obviando las áreas rurales del municipio. Telefónica por su parte, comunicó al Ayuntamiento a mediados de 2021 su intención de desplegar en Marín una Red FTTH de NGA en el marco del Programa de Extensión de Banda Ancha de nueva Generación (PEBA-NGA) para el año 2020, convocado por el Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital. Esta actuación, sin embargo, solo está circunscrita a una pequeña área en Esperela, por lo que su alcance se prevé limitado.



Huella de Cobertura despliegue de la red FTTH Red de RA+RD por parte de AVATEL TELECOM.

Fuente: Proyecto de despliegue de la red FTTH Red de RA+RD en el T.M. de Marín de AVATEL TELECOM.



Huella de Cobertura despliegue de una red de acceso de nueva generación mediante fibra óptica en el municipio de Marín. Fuente: Plan de despliegue por Telefónica de España de una red de acceso de nueva generación mediante fibra óptica en el municipio de Marín.

Por otra parte, el Ayuntamiento de Marín cuenta con 14 puntos de wifi público para uso y disfrute de toda la ciudadanía, que facilitan el acceso gratuito a este servicio y contribuyen a la reducción de la brecha digital. Estos puntos están principalmente localizados en instalaciones municipales del núcleo urbano, así como en otros espacios abiertos tales como la Alameda, el parque Padre Eguren o la Finca de Briz.



Wifi público de Marín. Fuente: Ayuntamiento de Marín.

En conclusión, y en base a lo ya analizado, cabe señalar que la falta de datos que permitan medir de una manera cuantitativa el desempeño en temas de digitalización de la localidad es un hecho y un hándicap muy destacado de cara a la adopción de estrategias y planes en este ámbito y de cara a un conocimiento de la realidad municipal que pueda aportar información relevante de cara a la toma de decisiones en diferentes ámbitos.

A2. MARCO DE GOBERNANZA

Las políticas de digitalización e innovación implican, generalmente, la necesidad de una intensa colaboración público-privada, que favorezca la generación de sinergias entre ambos sectores.

Las administraciones públicas competentes en esta materia son:

Nivel Nacional (AGE): Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital; Ministerio de Ciencia e Innovación; Ministerio de Universidades; Ministerio de Educación y Formación Profesional; y Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

Nivel Autonómico (Xunta de Galicia): Vicepresidencia segunda e Consellería de Economía, Empresa e Innovación; e Consellería de Cultura, Educación e Universidade.

Nivel Local (Administración Local): Diputación de Pontevedra y Concello de Marín.

Las competencias de la administración municipal se ejercen a través de las siguientes concejalías y organismos:

Áreas Municipales: Área de Urbanismo, Hacienda, Personal, Vivienda, Empleo, Empresa, Tecnologías de la Información y comunicación y coordinación de las áreas de gobierno.

Delegaciones Especiales: Coordinación de las tecnologías de la información y comunicación, dependiente del Área de Urbanismo, Hacienda, Personal, Vivienda, Empleo, Empresa, Tecnologías de la Información y comunicación y coordinación de las áreas de gobierno.

B. Datos descriptivos AUE

ERA DIGITAL · DATOS DESCRIPTIVOS RELACIONADOS

	VALOR	RANGOS MUNICIPIOS ENTRE 20.000 Y 50.000 HABITANTES		
		VALOR 1ER CUANTIL	VALOR MEDIO	VALOR 3ER CUANTIL
D.01 Variación de la población 2010-2020 %	-6.75	-1.8	2.7	8.0
D.06 Densidad de población en suelo urbano (hab/ha)	86.93	40.5	57.0	81.6
D.08 Densidad de vivienda (viv/ha)	43.48	21.0	29.5	41.6
D.22 Envejecimiento de la población				
D.22.a Índice de envejecimiento de la población (%)	20.23	13.7	16.3	18.2
D.22.b Índice de senectud de la población (%)	11.34	8.8	10.1	11.4
D.26 Número de trabajadores/as				
D.26.a Trabajadores en sector agricultura (%)	8.34	0.9	2.5	9.9
D.26.b Trabajadores en sector industria (%)	19.16	6.3	12.0	21.5
D.26.c Trabajadores en sector construcción (%)	9.38	6.0	7.9	10.9
D.26.d Trabajadores en sector servicios (%)	63.12	60.3	70.1	78.3
D.27 Número de establecimientos (2019)				
D.27.a Establecimientos en sector agricultura (%)	9.5	0.8	2.4	7.6
D.27.b Establecimientos en sector industria (%)	7.66	4.7	7.3	10.5
D.27.c Establecimientos en sector construcción (%)	7.09	6.8	8.5	10.7
D.27.d Establecimientos en sector servicios (%)	75.74	70.6	77.6	82.9
D.39 Agenda urbana, planeamiento estratégico y Smart cities	-	-	-	-

Los datos descriptivos de la Agenda Urbana Española permiten caracterizar al municipio de Marín como una ciudad que cuenta con una población muy envejecida, con un índice de envejecimiento por encima del tercer cuantil de los municipios de su mismo rango poblacional.

Para el ámbito de la digitalización se podrían señalar dos retos a partir de estos datos: la necesidad de invertir esfuerzos para formar a una población envejecida en el ámbito digital de cara a evitar la exclusión de estos grupos sociales y facilitar su acceso a los nuevos servicios públicos.

C. Análisis DAFO

C1. ANÁLISIS INTERNO

DEBILIDADES

D.1. Falta de datos específicos para el municipio que permitan realizar un análisis en profundidad del clima digital, únicamente existiendo datos muy limitados y a escala comarcal.

D.2. Carencias en la infraestructura digital del ayuntamiento, especialmente en cuestiones como la ciberseguridad, donde no se cumplen los requisitos de seguridad nacional.

D.3. Poco uso por parte del personal municipal de apps y herramientas desarrolladas para el Ayuntamiento, que caen pronto en desuso tras la inversión.

FORTALEZAS

F.1. Gran avance de la digitalización en la administración, con una gran cantidad de documentos de valor histórico y libros de actas ya digitalizados.

F.2. Conciencia en el seno del Ayuntamiento de las carencias existentes y de la importancia de la e-Administración de cara a mejorar la gestión cotidiana de la administración local.

F.3. Aumento anual del uso de la e-Administración en detrimento de los trámites presenciales. Suponiendo que, a día de hoy, cerca del 60% de los trámites del ayuntamiento se realizan por vía telemática.

F.4. Existencia de un aula CeMIT (Centros para la modernización e inclusión tecnológica) promovida por la Xunta de Galicia en el municipio, que oferta formación y recursos digitales gratuitos para la ciudadanía.

C2. ANÁLISIS EXTERNO

AMENAZAS

- A.1. Posible éxito de ataques informáticos derivados de las carencias en ciberseguridad del Ayuntamiento, que puedan paralizar la actividad municipal o dejar al descubierto información privada de residentes en la localidad.
- A.2. Aumento de las ciberestafas especialmente entre los colectivos de personas mayores, que pueden desincentivar el uso de nuevas tecnologías y el interés por la digitalización por parte de estos colectivos.
- A.3. Necesidad de gran inversión en formación y capacitación de las personas en nuevas tecnologías. Tanto del personal municipal como de la ciudadanía.
- A.4. Riesgo de exclusión de algunos servicios públicos de buena parte de la población mayor debido a la incapacidad para emplear medios tecnológicos en un municipio envejecido, así como pérdida de oportunidades para mejorar por medio de la digitalización ciertos servicios muy relacionados con esa población mayor.

OPORTUNIDADES

- O.1. Gran ahorro en el gasto en notificaciones presenciales debido a la implantación y elevado uso de la sede electrónica del Ayuntamiento.
- O.2. Posibilidad de optimizar el funcionamiento interno del Ayuntamiento y el rendimiento del personal municipal mediante la automatización de tareas y análisis de datos.
- O.3. Posibilidad de extraer y analizar grandes cantidades de datos a través de la digitalización que permitan una toma de decisiones mucho más informada.
- O.4. Posibilidad de mejorar la gestión de la ciudad por medio de las nuevas tecnologías y de ofrecer datos abiertos a los ciudadanos y las empresas que les permitan un conocimiento mucho más profundo de la realidad municipal.

D. Diagnóstico:

Retos principales en materia de digitalización e innovación

RETO 1. RECOPIRAR Y OFRECER DATOS ABIERTOS VINCULADOS CON LA GESTIÓN DE LA CIUDAD, MEDIANTE PLATAFORMAS DIGITALES, ÚTILES PARA LA CIUDADANÍA Y PARA LA ECONOMÍA LOCAL

Inexistencia de datos que permitan conocer y hacer seguimiento, de una manera precisa, del clima digital de Marín y que faciliten a la ciudadanía y a las empresas locales información útil para llevar a cabo sus propias actividades.

Necesidad de recopilación de datos provenientes de distintos ámbitos y creación de indicadores propios, que estén disponibles de manera abierta, que rellenen las carencias en los datos actualmente disponibles para medir el clima digital y otros ámbitos de los que no se dispone de información específica. A partir de la obtención y tratamiento de esos datos, ofrecer plataformas de datos abiertos amplias y útiles para la ciudadanía y para la economía local.

RETO 2. FACILITAR QUE LA TOTALIDAD DE LOS TRÁMITES CON LA ADMINISTRACIÓN PUEDAN SER REALIZADOS POR LA CIUDADANÍA Y LAS EMPRESAS TAMBIÉN DE MANERA ELECTRÓNICA.

A fin de continuar mejorando la infraestructura digital en el seno del gobierno local -en línea con los requisitos de seguridad nacional en materia de ciberseguridad, disminuyendo su vulnerabilidad a posibles ataques informáticos- se pone de manifiesto como reto en materia de digitalización la posible mejora de la infraestructura digital en el seno del Ayuntamiento y su seguridad para reducir las vulnerabilidades y prevenir la afección a la gestión municipal.

RETO 3. OFRECER FORMACIÓN EN NUEVAS TECNOLOGÍAS Y ASÍ COMO HERRAMIENTAS ALTERNATIVAS, A FIN DE REDUCIR LA BRECHA DIGITAL.

La brecha digital se estima que afecta a un 30% de la población. El elevado envejecimiento demográfico en Marín provoca que una parte importante de la población sea sensible a quedar excluida de distintos servicios básicos, que cada vez más se realizan de manera electrónica. Esto también impide la inclusión de mejoras relacionadas con la digitalización que pueden mejorar la atención a la ciudadanía en ámbitos como la dependencia o la sanidad (atención sanitaria por videollamada).

Necesidad de ofrecer formación y fomentar el interés en un aprendizaje básico en nuevas tecnologías en la población mayor, de modo que se evite su exclusión de servicios básicos que vehiculizan por medios digitales, se contribuya a superar la brecha digital y se consiga una mejor atención hacia este grupo social.



10.

Instrumentos y gobernanza

Índice de contenido

A. ANÁLISIS GENERAL

A1. Ámbitos temáticos AUE

10.1. Marco normativo y de planeamiento

10.1.1. Ordenanzas municipales

10.1.2. Planeamiento urbanístico municipal

10.2. Participación ciudadana, transparencia y gobernanza

10.2.1. Participación ciudadana y presupuestos participativos

10.2.2. Datos abiertos. Sistema de Información Geográfica municipal

10.2.3. Gobernanza multinivel

A2. Marco de gobernanza

B. DATOS DESCRIPTIVOS AUE

C. ANÁLISIS DAFO

C1. Análisis interno

C2. Análisis externo

D. DIAGNÓSTICO: RETOS PRINCIPALES Y LÍNEAS DE ACTUACIÓN

A. Análisis de contenido

A1. ÁMBITOS TEMÁTICOS AUE

10.1. Marco normativo y de planeamiento

10.1.1. Ordenanzas municipales

ÁMBITO TEMÁTICO	ORDENANZA	FECHA BOP
Contratación, servicios comunitarios y Medio Ambiente	Regulación de los mercados municipales de abastos	2012.06.01
	Reglamento de venta ambulante del Ayuntamiento de Marín para la creación de un nuevo mercadillo en Seixo	2015.06.09
	Reglamento de actividad de Furanchos del Ayuntamiento de Marín	2013.09.27
	Ordenanza municipal reguladora de la protección y tenencia de animales	2013.09.13
	Ordenanza general de protección medio ambiental del Ayuntamiento de Marín	2013.09.13
	Reglamento del registro municipal de asociaciones	2009.02.02
	Reglamento del servicio de ecoparque municipal	2010.04.14
	Reglamento de uso y funcionamiento de las instalaciones deportivas municipales de Marín	2009.11.27
	Reglamento piscina cubierta de Marín	2006.06.08
	Reglamento de servicio de abastecimiento de agua potable	-
	Reglamento de los cementerios municipales de Marín	2009.02.02
	Reglamento del servicio de vertidos a la red de sumideros de Marín y uso de la misma	2009.03.25
	Reglamento del servicio municipal de recogida, transporte y tratamiento de residuos domésticos acumulables	2017.02.03
Educación y juventud	Reglamento del Consejo Escolar Municipal de Marín	2008.03.14
Lengua Gallega	Ordenanza de normalización lingüística	-

ÁMBITO TEMÁTICO	ORDENANZA	FECHA BOP
Régimen interior	Reglamento del funcionamiento de los locales de propiedad municipal	2011.01.14
	Norma reguladora de la organización de uniones civiles del Ayuntamiento de Marín	2010.01.08
	Instrucción reguladora de la prestación de servicios en la modalidad de teletrabajo	2021.10.18
Relaciones vecinales	Ordenanza de transparencia acceso a información pública y reutilización de datos	2015.10.08
	Reglamento de participación ciudadana	2015.04.01
Secretaría	Reglamento de creación de ficheros	2010.09.15
	Reglamento orgánico del Pleno del Ayuntamiento de Marín	2013.09.17
	Reglamento municipal para concesión de honores y distinciones	-
Servicios Sociales	Ordenanza general de subvenciones	2005.04.01
	Reglamento del servicio municipal de ayuda en el hogar del Ayuntamiento de Marín	2012.12.28
	Reglamento del Consejo Municipal de la Mujer del Ayuntamiento de Marín	2006.03.02
	Normas de funcionamiento del fondo social	2009.04.21
	Reglamento del Consejo Municipal de la Inmigración del Ayuntamiento de Marín	-
Tráfico y policía local	Ordenanza municipal de tráfico	-
	Ordenanza reguladora del estacionamiento en horario limitado	
Urbanismo	Ordenanza municipal reguladora de las instalaciones y utilización en la vía pública de mesas, sillas e instalaciones complementarias que constituyan actividad de hostelería con finalidad lucrativa	2014.01.27
	Ordenanza reguladora del deber de conservación de edificaciones y terrenos en las condiciones de funcionalidad, seguridad y ornato público según su destino	2008.03.26
	Ordenanza municipal reguladora de las ayudas a la rehabilitación de edificios y viviendas en el área de rehabilitación integral de la villa de Marín	2012.09.06
	Ordenanza reguladora de las instalaciones de terrazas en el Ayuntamiento de Marín	2021.11.03

El Ayuntamiento de Marín dispone de un conjunto amplio y actualizado de ordenanzas municipales, la inmensa mayoría redactadas con posterioridad al año 2010. Destaca, dentro del catálogo de ordenanzas municipales, el conjunto formado por las ordenanzas pertenecientes al ámbito de la Contratación, servicios comunitarios y Medio Ambiente, con un total de 11 ordenanzas. En cualquier caso, cabría la posibilidad de revisar dicho catálogo para incluir nuevas normas que regulen nuevas preocupaciones como es el caso del cambio climático o la economía circular, o que aborden de una manera más integral temáticas tales como la movilidad.

Por otra parte, el Ayuntamiento cuenta con un total de 17 ordenanzas fiscales, que son las siguientes:

NÚMERO DE ORDENANZA	ORDENANZA	FECHA BOP
1	Ordenanza general de Tesorería y recaudación de tributos y otros ingresos de derecho público	-
2	Ordenanza IBI	-
3	Ordenanza IAE	-
4	Ordenanza IVTM	-
5	Ordenanza ICIO	-
6	Ordenanza IIVTNU	-
7	Ordenanza agua	-
8	Ordenanza sumideros	-
9	Ordenanza basuras	-
10	Ordenanza mercados	-
11	Ordenanza ocupación Vía	-
12	Ordenanza apertura establecimientos	-
13	Ordenanza servicios urbanísticos	-
14	Ordenanza autotaxis	-
15	Reglamento cementerios	-
16	Ordenanza bodas	-
17	Ordenanza cajeros	-

En cuanto a las ordenanzas fiscales, se puede decir que el municipio cuenta con un catálogo completo, pero escasamente innovador en la integración de nuevas perspectivas, como pueden ser las climáticas, ambientales, de género, etc., que

combinen las penalizaciones y los incentivos para favorecer determinados ejes de transformación de la ciudad. En este sentido, se podrían introducir aspectos como la contratación responsable.

10.1.2. Planeamiento urbanístico municipal

El Ayuntamiento de Marín cuenta con un Plan General de Ordenación Municipal aprobado en el año 2012 (DOG del 9 de julio de 2012) y adaptado a la Ley 9/2002, de 30 de diciembre, de ordenación urbanística y protección del medio rural de Galicia, pero no a la reciente Ley 2/2016, de febrero, del suelo de Galicia y a su reglamento (Decreto 143/2216, de 22 de septiembre).

Se trata de un Plan General que revisa las Normas Complementarias y Subsidiarias de Planeamiento de 1978 y que contiene una delimitación amplia del suelo urbano y unas previsiones ambiciosas de obtención de suelo para zonas verdes y dotaciones,

fundamentalmente a través del desarrollo de ámbitos de suelo urbano no consolidado. Las previsiones de crecimiento del plan parecen muy holgadas de cara a acoger el crecimiento urbano que pueda darse en el municipio y, por último, se identifican los tejidos con valores patrimoniales a conservar y rehabilitar.

El modelo urbano propuesto en el Plan, más allá de su estado de adaptación a la cambiante legislación urbanística autonómica, se considera vigente en sus líneas maestras y se entiende que contiene previsiones de desarrollo que, convenientemente priorizadas y focalizadas pueden ayudar a cumplir los objetivos de la Agenda Urbana Española.

10.2. Participación ciudadana, transparencia y gobernanza

10.2.1. Participación ciudadana y presupuestos participativos

Marín cuenta con un reglamento de participación ciudadana aprobado definitivamente en marzo de 2015, donde se establecen las bases reguladoras de la participación en el Ayuntamiento: el funcionamiento del Registro Municipal de Asociaciones, los derechos de las entidades registradas en éste, la transmisión de información a los ciudadanos, la Oficina de Información Municipal, la Iniciativa Ciudadana y la Consulta Ciudadana. Sin embargo, en Marín nunca

se ha realizado un proceso participativo abierto a la ciudadanía en general para la toma de decisiones de ciudad, tales como presupuestos participativos o consultas ciudadanas, más allá de participaciones sectoriales para la elaboración de planeamiento, como sucedió en la EDUSI Marín 2020 o en la reciente mesa sectorial del Plan Turístico Sostenible.

Cabe destacar, no obstante, la existencia de diversos consejos municipales, referidos a la mujer, a la educación y a la inmigración, que se constituyen como un instrumento de toma de decisiones y encuentro entre la administración local y distintos colectivos relevantes en cada uno de esos ámbitos, si bien tienen un rol meramente consultivo, y su composición está restringida y reglada por las ordenanzas correspondientes.

Asimismo, los indicadores de la transparencia en la

Participación y Colaboración Ciudadana, elaborados en el ámbito del índice DYNTRA Ayuntamientos y Municipios (DAM), actualizados a 2018, muestran además un bajo desempeño en los instrumentos de participación ciudadana en la página web municipal, donde llama la atención la inexistencia de elementos básicos como un mapa web, un buzón de contacto con el alcalde/sa, información sobre cortes de tráfico o un formulario que permita realizar propuestas o peticiones a los órganos de gobierno del Ayuntamiento:

INFORMACIÓN Y ATENCIÓN AL CIUDADANO

ÍNDICE	PUBLICADO
Se publican los horarios y precios de los establecimientos culturales y deportivos abiertos al público	SI
Pueden los interesados seguir online el estado de tramitación y las incidencias del procedimiento administrativo que han planteado.	SI
Se puede ver el mapa de la propia web del ayuntamiento.	NO
Se informa en la web sobre situación y cortes en el tráfico, y/o incidencias en los servicios municipales.	NO*
Se recoge en la web información actualizada sobre la situación medioambiental en el municipio	NO
Se contempla en la web un directorio de las diferentes asociaciones de vecinos/as del municipio.	SI
Existen foros de discusión en la web municipal.	NO
Se publica la web en inglés.	NO
Existe un módulo institucional que permita la accesibilidad universal a la información publicada.	NO
Se encuentra la información de transparencia de forma estructurada dentro de la web institucional o portal de transparencia.	SI
Está indexada toda la información de transparencia dentro de la web institucional o portal de transparencia.	NO

*Esta información se pone a información de la ciudadanía a través de las redes sociales oficiales del Ayuntamiento de Marín, logrando una comunicación más efectiva e inmediata.

ÍNDICE	PUBLICADO
GRADO DE COMPROMISO PARA CON LA CIUDADANÍA	
Está aprobado y se publica el Plan Estratégico (o Mapa Estratégico) municipal.	NO
Existe y se publica un Reglamento de Participación Ciudadana.	SI
Existen y se informa sobre los Consejos Municipales de Participación Ciudadana.	NO
Se informa sobre la composición y el funcionamiento de las Juntas Municipales de Distrito o de los Barrios del municipio.	NO
Existen canales de participación ciudadana en los temas estratégicos (Foros ciudad, Consejos sociales de Urbanismo, Mesas ciudadanas para planes estratégicos o de ciudad...).	NO
Se posibilitan las sugerencias y la participación ciudadana en la elaboración de los presupuestos municipales.	NO
Existe y se informa sobre una Carta de Servicios Municipales y del grado de cumplimiento de los compromisos establecidos en las mismas.	NO
Existe una oficina de atención ciudadana.	NO
Existe una oficina online de atención ciudadana.	SI
Existen mecanismos de reglamentación colaborativa (e-rulemaking).	NO
Existe una concejalía de gobierno abierto, nuevas tecnologías y participación ciudadana.	NO
Existe un buzón del Alcalde/sa.	NO
Existe un buzón de quejas y reclamaciones.	SI
Existe una herramienta de comunicación e incidencias municipales (daños, reparaciones, etc.).	NO
Se publican los informes correspondientes a la resolución de incidencias a través de esta herramienta	NO
Existe alguna herramienta o formulario online que permita solicitar información pública a los ciudadanos.	SI
Se publica un informe estadístico periódico (al menos anual) sobre estas peticiones, especificando al menos el número total y porcentaje de resueltas, estimadas, desestimadas e inadmitidas.	NO
Existe una herramienta o formulario que permita a los ciudadanos realizar propuestas o peticiones a los órganos de gobierno del ayuntamiento.	NO*
Se publican estas propuestas para su deliberación pública.	NO
Existe y está claramente identificado un departamento ad hoc competente encargado de tramitar y realizar el seguimiento de las solicitudes de acceso a la información.	NO
Existe una Unidad de Transparencia y se indican sus funciones, el responsable de la unidad y los datos de contacto de la misma.	NO
Se publica información relativa a la Rendición de Cuentas a través de alguna herramienta o visor, que permita a los ciudadanos conocer el grado de cumplimiento de los compromisos electorales y/o gobierno durante la legislatura.	NO

Fuente: DYNTRA. Información actualizada a 11 de septiembre de 2018.

*Existe la posibilidad de contacto entre la ciudadanía y los órganos de gobierno a través de las redes sociales oficiales del Ayuntamiento de Marín, logrando una comunicación más efectiva e inmediata.

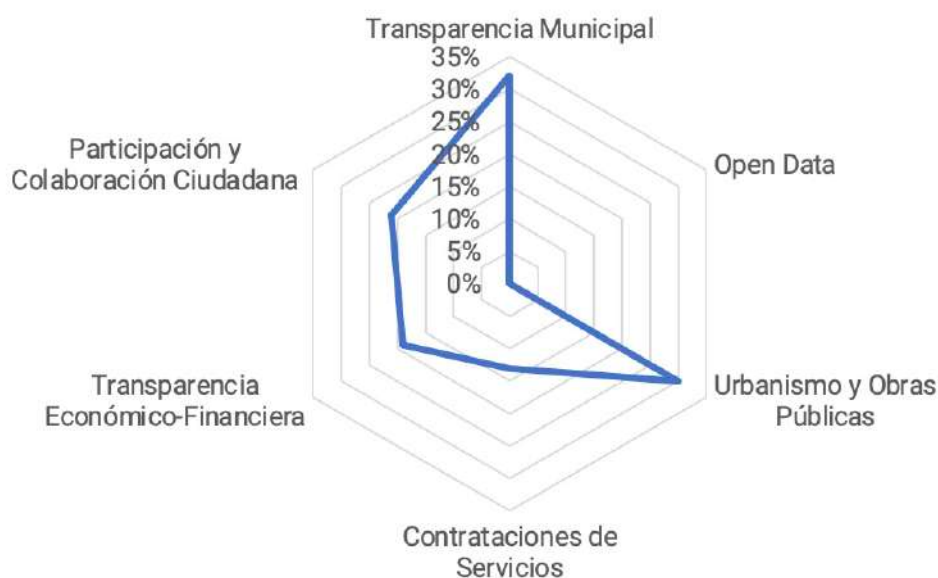
10.2.2. Datos abiertos. Sistema de información geográfica municipal

DYNTRA (*Dinamics Transparency Ranking*) de Ayuntamientos y Municipios (DAM), es un índice de transparencia dinámico, que elabora rankings de transparencia en las distintas entidades públicas, entre ellas, los ayuntamientos de España. Su método de evaluación se basa en el cumplimiento o no por parte de la administración de una batería de 162 indicadores repartidos en 6 áreas, el porcentaje de indicadores que cumple el municipio respecto a los propuestos en cada área es lo que determina la posición del ayuntamiento en cada una de ellas,

de la misma manera, el porcentaje de indicadores totales que cumple el ayuntamiento respecto a los 162 indicadores existentes, es lo que determina la puntuación global del municipio en transparencia.

Marín, en la última evaluación, datada en 2018, tenía 41 de los 162 indicadores sugeridos por DYNTRA, lo que supone un porcentaje de 25,31%, una cifra baja, pero que comparativamente le sitúa en la posición 17 de los 34 ayuntamientos gallegos que evalúa la entidad.

EVOLUCIÓN POBLACIÓN MUNICIPAL 1900-2011



Fuente: DYNTRA.

Si bien se hace evidente que Marín debe mejorar su transparencia en todos los ámbitos, la puntuación de las distintas áreas de transparencia que establece DYNTRA, revelan que el principal campo de mejora de esta transparencia debe realizarse en Open Data, donde no se cumplen ninguno de los dos indicadores propuestos (“Se publican los datos en formato

abierto” y “Existe una plataforma de Open Data”), Contrataciones de Servicios (13%) y Transparencia Económico-Financiera (19%) como áreas donde no se alcanza el 20% de los indicadores cumplidos, así como la Participación y Colaboración Ciudadana, que ya se ha tratado en el apartado anterior de este punto.

Además, Marín cuenta con una Ordenanza Municipal de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Reutilización de Datos, aprobada en 2015, que da carácter público a la información, prevé su reutilización y garantiza la accesibilidad universal e inmediata. Contempla la implementación de las medidas necesarias para que el acceso a la información pública pueda realizarse a través de medios electrónicos, sin necesidad de solicitud previa y de forma inmediata, intentando que la puesta a disposición se realice incluyendo formatos electrónicos reutilizables. También incide sobre la calidad de la información que debe ser veraz,

fidedigna, actualizada y comprensible. Pese a esto, la realidad actual, cinco años después de la aprobación, evidenciada en los indicadores recogidos por DYNTRA en 2018, constata que lo establecido en esta ordenanza, no se está cumpliendo, ya que no existe un catálogo de información pública, no se actualiza (en el caso de la información sobre los presupuestos desde 2018) y no se está presentando en un formato reutilizable que facilite su redistribución y aprovechamiento, puesto que en muchas ocasiones la información aparece directamente como texto en la página web, amén de no especificar las fechas de sus últimas actualizaciones.

10.2.3 Gobernanza Multinivel

De cara a la consolidación de prácticas y estructuras de gobernanza que coordinen las actuaciones de las distintas administraciones en el municipio de Marín y en su ámbito territorial, se destacan los siguientes organismos:

El Grupo de Desarrollo Rural Pontevedra-Morrazo, es una asociación público privada sin ánimo de lucro, constituida por las entidades del ámbito económico, social, cultural, vecinal, medioambiental o profesional de la zona que desean implicarse en el desarrollo del territorio, desarrollando proyectos en los distintos municipios adscritos al GDR; está conformada por los ayuntamientos de Barro, Bueu, Campo Lameiro, Cangas, Cerdedo-Cotobade, A Lama, Marín, Moaña, Poio, Ponte Caldelas, Pontevedra y Vilaboa, así como distintas asociaciones de estos municipios, Comunidades de Montes, Grupos, Cámara de Comercio de Pontevedra y la Universidad

de Vigo.

La Mancomunidad Terras de Pontevedra, integrada por los ayuntamientos de Barro, Campo Lameiro, Cerdedo-Cotobade, A Lama, Marín, Poio, Ponte Caldelas, Pontevedra y Vilaboa, tiene como objetivo el fomento y la promoción de la actividad turística en los municipios integrantes, a través del geodestino Ría e Terras de Pontevedra.

La Mancomunidad de Ayuntamientos de O Morrazo, formada por los ayuntamientos de Bueu, Cangas, Marín y Moaña, tiene como obras y servicios la acción social y sanidad, la creación de un conservatorio de música de grado medio, la gestión de un parque de maquinaria, la potenciación de la comarca, la promoción cultural y turística y la recogida y tratamiento de residuos sólidos.

La Federación Gallega de Municipios y Provincias (FEGAMP), creada en 1988 con objetivo de promover, representar y defender los intereses de los organismos locales gallegos, está compuesta por los 313 ayuntamientos gallegos, las cuatro diputaciones provinciales y las 9 entidades locales menores existentes en el ámbito territorial de Galicia, centra su labor diaria en las siguientes funciones:

Fomentar y defender la autonomía de las Entidades Locales

Promover, representar y defender los intereses de las Entidades Locales ante otras Administraciones Públicas

Promover y desarrollar la cultura y lengua gallegas en el ámbito local.

Promover y reivindicar ante los correspondientes poderes públicos cuanto estime oportuna en orden a lograr el techo competencial de las respectivas entidades Locales.

Fomentar la participación ciudadana en la vida local.

Desarrollar y consolidar el espíritu europeo en el ámbito local basado en la autonomía y la solidaridad entre los Entes Locales.

Defender en juicio, los intereses de la Administración Local Gallega si es el caso, así como las actuaciones necesarias mediante el Tribunal Constitucional de acuerdo con su Ley Orgánica, en defensa de la Autonomía Local.

Cualquier otro que afecte o incida de forma directa o indirecta a sus asociados o a la propia Federación.

Y a nivel municipal, cabe señalar los diferentes consejos existentes:

El Consejo Escolar Municipal, compuesto por profesores, representantes de la Federación de A.N.P.A.S, alumnos, miembros de la Corporación Municipal, un delegado de la Consellería de Educación e Orientación Universitaria, que se erige como el órgano de consulta y participación de los sectores afectados en la programación de los centros escolares en el ámbito municipal de Marín.

El Consejo Municipal de la Mujer de Marín, constituido como un consejo de carácter consultivo que desarrolla estados, informes y propuestas relacionadas con las iniciativas municipales de impulso por el principio de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres en todos los ámbitos de la vida política, económica y social del municipio y con implantación en todo el término municipal de Marín. Está compuesto por el Alcalde/sa, grupos municipales, asociaciones de mujeres del municipio, asociaciones de vecinos con vocalía de mujer, sindicatos, Centro de Información a las Mujeres, Servicios Sociales y Servicio Galego de Igualdade.

B. Datos descriptivos AUE

TERRITORIO, PAISAJE Y BIODIVERSIDAD · DATOS DESCRIPTIVOS RELACIONADOS

	VALOR	RANGOS MUNICIPIOS ENTRE 20.000 Y 50.000 HABITANTES		
		VALOR 1ER CUANTIL	VALOR MEDIO	VALOR 3ER CUANTIL
D.01 Variación de la población 2010-2020 %	-6.75	-1.8	2.7	8.0
D.04 Superficie de suelo no urbanizable %	85.0	68.0	85.5	93.6
D.ST.02 Porcentaje de áreas de suelo en desarrollo %	38.08	18.3	36.3	67.3
D.ST.03 Porcentaje de suelo urbanizable delimitado %	24.3	14.2	29.9	59.5
D.22 Envejecimiento de la población				
22.22 Índice de envejecimiento de la población (%)	20.23	13.7	16.3	18.2
22.23 Índice de senectud de la población (%)	11.34	8.8	10.1	11.4
D.37 Figura del planeamiento urbanístico vigente en el municipio	PGOM	-	-	-
D.38 Fecha de la figura de planeamiento urbanístico vigente	2012	1994	2001	2007
D.39 Agenda urbana, planeamiento estratégico y Smart cities	-	-	-	-

Los datos descriptivos de la Agenda Urbana Española para el ámbito de la gobernanza, destacan en el caso de Marín el elevado descenso de la población en los últimos 10 años, y el alto índice de envejecimiento. Asimismo, destaca la disponibilidad de un planeamiento municipal muy reciente.

De cara al establecimiento de un sistema de gobernanza se ha de garantizar que los intereses y demandas tanto de los jóvenes, por la necesidad de disponer de políticas adecuadas que faciliten el desarrollo de sus proyectos de vida en el municipio, y de las personas mayores, por su relevancia poblacional y por su situación de mayor dependencia, estén convenientemente representados en los mecanismos e instrumentos que se desarrollen.

C. Análisis DAFO

C1. ANÁLISIS INTERNO

DEBILIDADES

D.1. Inexistencia de un portal de Open Data municipal que permita la reutilización de los datos procedentes del Ayuntamiento para beneficio de la sociedad.

D.2. Inexistencia de un visor cartográfico municipal que represente de manera gráfica información relevante para el municipio (planeamiento urbanístico, equipamientos y dotaciones, etc.).

D.3. Posibilidad de continuar incrementando la transparencia general en el Ayuntamiento, actualizando la información y proporcionándola en formatos no reutilizables y redistribuibles, en línea con la Ordenanza Municipal de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Reutilización de Datos.

D.4. Inexistencia de experiencias previas de procesos participativos abiertos a la ciudadanía general, así como ausencia de algunos elementos básicos que faciliten la participación ciudadana en la página web.

D.5. Inexistencia de un ente metropolitano que permita establecer y coordinar por parte de municipios con gran relación entre sí, políticas en ámbitos relevantes como el transporte u otros.

FORTALEZAS

F.1. Pertenencia de Marín a dos mancomunidades de municipios, que se erigen como foros de dialogo y cooperación entre los distintos municipios del área.

F.2. Existencia de una Ordenanza Municipal de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Reutilización de Datos, que viene a garantizar el derecho de acceso a la información por parte de la ciudadanía y a establecer una serie de obligaciones para la administración local en este ámbito.

F.3. Existencia de un amplio cuerpo de ordenanzas municipales tanto generales como fiscales, que han sido objeto de actualizaciones recientemente junto con la creación de nuevas ordenanzas que regulan aspectos novedosos de la administración local como el Acceso a la Información o el Teletrabajo.

F.4. Existencia de una política de colaboración entre Marín e instituciones territorialmente superiores que cobra especial relevancia en cuestiones tales como los servicios sociales, el aula CEMIT o el programa de viviendas vacías.

C2. ANÁLISIS EXTERNO

AMENAZAS

A.1. Existencia de una Mancomunidad (Terras de Pontevedra) orientada exclusivamente a la promoción turística conjunta de los municipios miembros (Barro, Campo Lameiro, Cerdedo-Cotobade, A Lama, Marín, Poio, Ponte Caldelas, Pontevedra, Vilaboa), que solo congrega a una parte de los municipios que componen el Geodestino Ría e Terras de Pontevedra (A Lama, Barro, Bueu, Caldas de Reis, Campo Lameiro, Cerdedo-Cotobade, Cuntis, Marín, Moaña, Moraña, Poio, Ponte Caldelas, Pontevedra, Portas y Vilaboa) establecido por la Xunta de Galicia, generando una duplicidad entre ambos y perdiendo potencial turístico.

A.2. Ausencia de participación pública por desconocimiento entre la sociedad civil de los canales existentes.

A.3. Inestabilidad de los marcos legislativos de orden superior, por ejemplo, en materia urbanística.

A.4. Dependencia de acuerdos y constante coordinación con otras instituciones ajenas al gobierno municipal (Autoridad Portuaria, Academia Naval, Concello de Pontevedra, Xunta de Galicia...), que aumentan el tiempo de tramitación necesario para poder llevar a cabo algunas acciones de relevancia dentro del ámbito municipal de Marín.

OPORTUNIDADES

O.1. Posibilidad de mejorar la transparencia mediante medios electrónicos que permitan la difusión y reutilización de datos municipales por parte de particulares y empresas con beneficios que reviertan al conjunto de la ciudadanía.

O.2. Posibilidad de mantener en el tiempo iniciativas de participación, de difusión de datos abiertos y de transparencia que permitan mejoras incrementales en los procesos y plataformas implementados y que ayuden a consolidar progresivamente hábitos de participación entre la ciudadanía.

O.3. Posibilidad legal de desarrollar organismos de coordinación horizontal (área metropolitana, mancomunidad, consorcio, etc.) con carácter global o restringido a temáticas de interés a escala de área urbana.

D. Diagnóstico: Retos principales y líneas de actuación

Los aspectos fundamentales del diagnóstico en materia de gobernanza son los siguientes:

RETO 1. CONTINUAR LA MEJORA DE LA TRANSPARENCIA GLOBAL DEL AYUNTAMIENTO

La transparencia en el Ayuntamiento de Marín es escasa en líneas generales, careciendo de un gran número de requerimientos exigidos por los examinadores de la transparencia, y contraviniendo la propia Ordenanza Municipal de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Reutilización de Datos, al tener datos desactualizados y en formatos que dificultan en gran medida la reutilización y redistribución de estos.

Necesidad de implantar mejoras en la transparencia global del Ayuntamiento, adecuando los datos ofrecidos a la normativa municipal vigente.

RETO 2. FAVORECER LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA CONFIGURACIÓN DEL MUNICIPIO, CREANDO ÓRGANOS PERMANENTES ASÍ COMO MECANISMO Y HERRAMIENTAS QUE PERMITAN Y FOMENTEN LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Existencia de experiencias innovadoras de participación y de mecanismos de transparencia e información que podrían reforzar a la sociedad civil de Marín y la legitimación de las instituciones municipales.

Necesidad de crear y consolidar experiencias de participación para reforzar a la sociedad civil y, al tiempo, introducir en la administración municipal una cultura del seguimiento y evaluación de políticas que permita mejoras progresivas e incrementales en la acción pública.

RETO 3. FAVORECER LA COORDINACIÓN ENTRE DIFERENTES ADMINISTRACIONES PARA CREAR POLÍTICAS EN NUEVOS ÁMBITOS, COMO LA MOVILIDAD.

Existencia de dinámicas metropolitanas entre Pontevedra, Marín y otros municipios en materias como la movilidad o la creación de suelo para actividades económicas que no tienen reflejo en organismos de gobernanza de ámbito superior.

Necesidad de crear mecanismos de coordinación supramunicipal para políticas en ámbitos no contemplados actualmente, como sería el caso del transporte.



DIAGNÓSTICO
AGENDA URBANA
MARÍN
2030

