



ESTRATEGIA INTEGRADA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE

Marín 2020





**ESTRATEGIA INTEGRADA DE DESARROLLO
URBANO SOSTENIBLE**

Marín 2020

IODICE

1	INTRODUCCIÓN.....	5
2	IDENTIFICACIÓN INICIAL DE PROBLEMAS Y RETOS URBANOS.....	6
3	ANÁLISIS INTEGRAL DEL MUNICIPIO DESDE UNA PERSPECTIVA INTEGRADA.....	9
3.1	<i>INTRODUCCIÓN.....</i>	9
3.2	<i>ANÁLISIS FÍSICO.....</i>	10
3.2.1	Medio físico y modelo de asentamientos.....	10
3.2.2	Análisis del parque edificatorio.....	11
3.2.3	Equipamientos.....	14
3.2.4	Sistema de transportes y comunicaciones.....	16
3.2.5	Accesibilidad.....	19
3.3	<i>ANÁLISIS MEDIO AMBIENTAL Y DE LAS CONDICIONES CLIMÁTICAS.....</i>	20
3.3.1	Condiciones climáticas.....	20
3.3.2	Usos del suelo.....	21
3.3.3	Sistema ambiental. Patrimonio natural y cultural. Zonas degradadas.....	22
3.3.4	Espacios libres y zonas verdes.....	23
3.3.5	Sistema de recogida y tratamiento de residuos urbanos.....	25
3.3.6	Redes de abastecimiento y saneamiento.....	25
3.4	<i>ANÁLISIS ENERGÉTICO.....</i>	27
3.4.1	Eficiencia energética del parque edificatorio.....	27
3.4.2	Eficiencia energética del alumbrado público.....	27
3.4.3	Balance energético y medioambiental de los modos de transporte.....	27
3.4.4	<i>Commuting</i> y modos de transporte.....	31
3.5	<i>ANÁLISIS ECONÓMICO.....</i>	33
3.5.1	Estructura sectorial de la actividad económica.....	33
3.5.2	Especialización y diversificación económica.....	35
3.5.3	Estructura del empleo y paro.....	35
3.5.4	Caracterización del mercado de trabajo local.....	37
3.5.5	Localización y distribución espacial de la actividad económica e infraestructuras productivas.....	38
3.6	<i>ANÁLISIS DEMOGRÁFICO Y SOCIAL.....</i>	40
3.6.1	Volumen poblacional.....	40
3.6.2	Población estacionaria.....	40
3.6.3	Estructura socio-demográfica. Movimiento natural de población.....	41
3.6.4	Movimiento natural de población.....	42
3.6.5	Movimientos migratorios.....	43
3.6.6	Proyecciones de población.....	46
3.6.7	Nivel de bienestar económico.....	47
3.6.8	Nivel de bienestar social. Bolsas de marginación.....	48
3.6.9	Grado de formación del capital humano.....	50
3.7	<i>ANÁLISIS DE LOS SISTEMAS URBANOS. EL ÁREA URBANA DE PONTEVEDRA.....</i>	52
3.8	<i>ANÁLISIS DEL MARCO COMPETENCIAL.....</i>	57



3.9	ANÁLISIS DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN EXISTENTES.....	64
	PLANIFICACIÓN TERRITORIAL.....	64
3.10	ANÁLISIS DE RIESGOS.	66
4	DIAGNOSTICO DE LA SITUACIÓN DEL MUNICIPIO. DEFINICIÓN DE RESULTADOS ESPERADOS	70
4.1	MATRIZ DAFO.....	70
4.2	RESULTADOS ESPERADOS	73
5	DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN	75
6	ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE INTEGRADO DE MARÍN. MARÍN 2020.....	78
6.1	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS, OBJETIVOS OPERATIVOS Y LÍNEAS DE ACTUACIÓN DE LA ESTRATEGIA DUSI MARÍN 2020.....	78
6.2	LÍNEAS DE ACTUACIÓN DE LA ESTRATEGIA MARÍN2020 POR CADA OBJETIVO ESPECÍFICOS DEL EJE 12 DEL PROGRAMA OPERATIVO FEDER DE CRECIMIENTO SOSTENIBLE.	80
6.3	PRESUPUESTO DE LA ESTRATEGIA MARÍN 2020 POR LÍNEA DE ACTUACIÓN.	83
7	PLAN DE IMPLEMENTACIÓN	84
7.1	LÍNEAS DE ACTUACIÓN.....	85
7.2	CUADRO RESUMEN DE INDICADORES DE PRODUCTIVIDAD	107
7.3	CRONOGRAMA DE ACTUACIÓN	108
7.4	PRESUPUESTO Y SENDA FINANCIERA.....	109
7.4.1	Presupuesto del Plan de Implementación y distribución por Objetivo Específico del POCS 109	
7.4.2	Senda Financiera del Plan de Implementación	110
7.5	Fuentes de financiación del Plan de implementación	111
8	PARTICIPACIÓN DE LOS AGENTES SOCIALES	112
8.1	PARTICIPACIÓN DE LOS AGENTES SOCIALES EN LA FASE DE DEFINICIÓN Y ELABORACIÓN DE LA ESTRATEGIA DUSI MARÍN 2020.	112
8.2	ARTICULACIÓN DE LA PARTICIPACIÓN DURANTE EL PERÍODO DE EJECUCIÓN DE LA DUSI 117	
8.2.1	El Grupo de Participación Ciudadana (GPC).....	117
8.2.2	Otras vías de participación ciudadana	120
9	CAPACIDAD ADMINISTRATIVA.....	121
10	PRINCIPIOS HORIZONTALES Y OBJETIVOS TRANSVERSALES	127
10.1	Igualdad entre hombres y mujeres y no discriminación.....	127
10.2	Desarrollo sostenible	129
10.3	Accesibilidad.....	131
10.4	Cambio demográfico	133
10.5	Mitigación y adaptación al cambio climático	134



IOUSPDVCCI O

Nf ht skrl zvf hns ij qf hyz fqs hqt zvgfst ij Ofws ij r t vlt ql fr zñ htr uf hyf uvé át hfif ut wq zgrhf hns sfyzvf qj qvú ert fxjsyfr nj syt jxjqvjxz qf it ij zs uvé hjxt ij hvj hrr nj syt vzt xj rshn js qxf tx ñ Es jxytxf txij ijxujlzj ijr tlw kht ij futljt ij q rsi zxywf uj xvzt vñ qf ht sxyz hns sfáf qhts xz kvís d qyt vñ qz uf if ñ xrs zs uqsfjr nj syt vzt t wfs róf vñ j qijxf vñ qf zvgfst hts hvvj vt xij xtxyjsrgraqi fi q hzifi hvj hn ij kt w f qsfjqf q q w t ij q x yvjx uvw hruf q x hf vj y vñ x ij qr zsrhrt q x ij htr zsrhf hns hts Stsyj áji vñ P ñ Otf f SR ñ qf áf qyt vñ qSR ij htr zsrhf hns hts jqxz w i j q Ot w f ó t Exy f q hf qóf hns ij qzxt vj xñ jshrf qhts jxyz hz vñ qsfjqf q q w t ij j g x ij htr zsrhf hns r sy v zvgfst x mf hvj fit m gnyf yx hts jxhfxfx i tyf hrt sjx ñ ósfx áj vj x xf q r h f i f ij r sxyf q hrt sjx rsi zxywf q x hts uvé gq r fx ij r t á r q i fi ñ hts uvé q j vñ hns ij zvgfs róf hns i r k z x f

Eqs hqt zvgfst ij Ofws uvjxjsyf zsf l w s áj syf d js vj q hns f q xtxyjsrgraqi fi hts vjxujhyt f tyw x hzifi jx r x i x u j w f x ñ n t w ó t s y f q x V z y z u ñ f j x y z h z vñ k f h r a y f j q i j x f vñ q f ij g z j s t x r t i j q x ij r t á r q i fi ñ f h h j x r g r a q i fi u v é r z j á j q h z q z vñ ij q u v é i r ñ f i k f h r a y f q i r á j w x ñ f i ij f h y r á n i f i j x j h t s r h f x ñ k f á t v j h j q z x t ij q x j x u f h r t x u g q h t x h t r t q l f v j x i j j s h z j s y w ñ v j z s n s q v z j h t s y w g z ñ j f i t y f w i j h t n j x n s x t h r f q f q m g n y f y z v g f s t S j vñ u f vñ k f á t v j h j v j x y f i r s r h f j x s j h j x f vñ v z j j q j x u f h r t z v g f s t h z j s y j h t s ó t s f x i t y f h r t s f q x h f q i fi h t s x y z h y r á f z s j x u f h r t u g q h t f h h j x r g q j v z n u f r nj syt x ñ ó t s f x á j v j x

Eqyj r ut yvñ sxhz wñ t i j x i j q i j x f vñ q f i j q s h q t z v g f s t i j O f w s s t n f n j h m t r x v z j u t s j w j s j á n i j s h r f j x y t x i j k j h y t x P t t g x y f s y j q z g r h f h n s i j O f w s j s j q v j f z v g f s f i j S t s y j á j i vñ x z u v é i r ñ f i f a n t ñ q x r s y s x t x k q d x h t s j x y f x i t x h z i f i j x f x h t r t q u f q u y f s y j f h y r á n i f i j q S z j w y t v z j f t x f y w x f y w f á s z j á f u t g q h n s j i y w s g vñ f O f w s h t s y w g z ñ j s f v z j n t ñ j s i f x y f y t i f á f x j f z s f h z i f i i r s r h f ñ i r á j w f v z j x j j s h z j s y w f j s z s r t r j s y t j s j a v z j f s j x u t x r g q r s y v á j s n w f s y x i j v z j j q i j y j vñ vñ z v g f s x y r h t j i u z a j f x z r f ñ t w f h y r á t u f vñ q v j l j s j vñ h n s v z j j x q u t g q h n s á á j s

Ofws xj uvjxjsyf utwyf syt htr t zsf jxyw yj l r f r s y l w i f j r s y l w q v z j u v j y s i j r s h n i w i j k t w f h t t w r s f i f j s f x u j h y t x x t h r f q x j h t s r h t x ñ f r g r j s y f q x v z j h t s y w g z n w s f z s f h z i f i r x h t r u j y r á f r x r s y j q l j s y j ñ r x j v z r a g vñ i f y j w n y t w f q x t h r f q ñ f r g r j s y f q j s y j u j w n y j s i t f x f y t i t j q A ñ z s y f r n j s y t f á f s ó f w n f h r f z s k e z y vñ r x x t x y s r g q



IDEUIFICACI O IOICIAMDE QSPBMENAT a SEUPT VSBAOPT

El actual núcleo urbano de Marín tiene su origen en un antiguo asentamiento pesquero. El Marín de arena y mar con pequeñas embarcaciones de pescadores a sus pies comenzó a transformarse con la instalación de la Escuela Naval Militar y el crecimiento cada vez mayor del Puerto que ya en el siglo XIX era conocido a nivel internacional por sus numerosas líneas de navegación con compañías tanto extranjeras como nacionales y cuyo despegue comercial provocó que cada vez se fuera robando más terreno al mar. Las instalaciones portuarias, las dotaciones navales y los astilleros alejaron el mar del centro de la ciudad formando una pantalla impactante que hoy en día priva a las y los marineses de la visión de la Ría que un día fue la esencia de esta villa marinera.

Con el crecimiento económico y demográfico que vino de la mano del desarrollo del Puerto sin un Plan General de Ordenación Municipal y con la franja litoral ocupada, Marín creció a lo largo de los ejes de comunicación de Pontevedra-Bueu y Moaña y la villa marinera originaria asentada en el actual núcleo histórico empezó su declive. Asimismo, en las inmediaciones del núcleo urbano, la ausencia de planeamiento provocó la urbanización difusa en distintos puntos. También en el litoral se generó un pequeño núcleo de carácter urbano de muy escasa densidad y casi sin dotaciones.

El Puerto de Marín, que es en la actualidad el principal motor económico del municipio, ha alcanzado ya su nivel máximo de crecimiento limitado por la falta de espacio.

El sector servicios es el mayoritario en número de empresas y en él destaca la pequeña empresa dedicada principalmente al pequeño comercio y la hostelería. Predomina el comercio basado en tiendas tradicionales y los establecimientos de restauración también clásicos que o bien se han ido modernizando o bien se están quedando obsoletos ante la difícil situación que supone la competitividad ejercida por las grandes áreas comerciales. También contribuyen a la pérdida de potencial comercial de Marín la proximidad de ciudades como Pontevedra o Vigo, donde se ubican las grandes cadenas y superficies comerciales o los establecimientos de restauración más modernos.

Así, los principales problemas que Marín tiene que abordar si quiere posicionarse como una ciudad competitiva, sostenible, habitable y cordial son los siguientes:

- ✓ En el ámbito demográfico y social, el envejecimiento y pérdida de población neta en cuanto a residentes que se van a residir a otros municipios del área urbana, especialmente los municipios de Pontevedra y Poio, y el incremento de población extranjera registrado hasta el año 2017.
- ✓ En el ámbito físico, la existencia de polígonos de viviendas de los años 60 y 70 del siglo pasado en mal estado, tanto en lo que se refiere al parque edificado como a la calidad del espacio público. Estos ámbitos van a coincidir en lo social con



zonas en riesgo de exclusión social. Destaca también la antigüedad de los equipamientos.

Los problemas del tráfico y aparcamiento condicionan la calidad del espacio público, dominando el espacio para los vehículos frente al peatón o el ciclista e impidiendo una correcta conectividad entre los sistemas de espacios libres. Esto presenta el riesgo de profundizar en la pérdida de calidad de la imagen urbana.

- ✓ En el ámbito medioambiental, la ausencia de Plan Xeral de Ordenación Municipal hasta hace pocos años ha provocado la desprotección de los espacios costeros del municipio, así como de los principales corredores ecológicos, con la correspondiente pérdida de calidad ambiental.
- ✓ En cuanto al ámbito energético, los mayores problemas provienen del mal estado de una parte del parque de viviendas y de los equipamientos, y especialmente del alto grado de commuting en vehículo privado tanto hacia la ciudad de Pontevedra como a otros municipios cercanos.
- ✓ En el ámbito económico, en Marín hay una excesiva dependencia del modelo económico basado en el pequeño comercio de carácter tradicional, la ausencia de suelo industrial y las posibilidades de crecimiento físico del espacio portuario, verdadero motor industrial del municipio.
- ✓ Por último, con respecto a su posicionamiento en el sistema urbano, siendo Marín el segundo núcleo en importancia del Área Urbana de Pontevedra, con un modelo de ciudad compacta y situado únicamente a 1 km de la capital provincial, ha perdido en estos últimos años población respecto a los núcleos situados en el margen norte de la ría y especialmente respecto a la ciudad de Pontevedra, que mediante el desarrollo de políticas de recualificación urbana ha mejorado considerablemente su imagen urbana.

Ante estos problemas, Marín tiene por delante una serie de importantes retos tanto sociales como demográficos, ambientales, climáticos y económicos, a los que hacer frente en los próximos años.

- El principal desafío social de Marín estriba en mejorar la cohesión social de la ciudad a través de la mejora de la imagen urbana de la misma, haciendo frente a las deficiencias y problemas tanto de las viviendas como de los equipamientos y del propio espacio público.
- Marín tiene por delante también un importante reto demográfico, que es fijar y atraer población joven. Marín es un municipio donde hasta hace pocos años la población crecía atraída por las posibilidades de empleo que ofrecía la pujanza de la actividad portuaria. Actualmente, la ausencia de oportunidades de empleo y la proximidad de ciudades como Pontevedra, donde han apostado por un modelo de ciudad atractivo para los jóvenes y las familias con espacios públicos de calidad, y Poio, donde durante el boom de la construcción se han construido viviendas a precios competitivos, está provocando que la población joven de Marín empiece a preferir estos municipios cercanos para instalarse.



- El principal reto climático y energético de Marín pasa por un lado por reducir la dependencia del vehículo particular en los desplazamientos tanto dentro del casco urbano como entre el casco urbano y los núcleos y municipios cercanos. Por otro lado es preciso mejorar la calificación energética de edificios y equipamientos públicos ya que la antigüedad de los mismos hace que sean muy ineficientes energéticamente.
- La aprobación en estos años del Plan de Ordenación del litoral de Galicia y del Plan General de Ordenación Municipal de Marín ha protegido de manera consistente los espacios costeros del municipio así como los principales corredores ecológicos y espacios ambientales de interés. Sin embargo faltan por desarrollar las actuaciones de puesta en valor de los mismos. El gran reto ambiental de Marín es recuperar poner en valor y a disposición de la ciudadanía el rico patrimonio ambiental paisajístico histórico y etnográfico de Marín así como generar espacios públicos de calidad.
- Por último aunque el gran motor económico de Marín es el Puerto el sector servicios y concretamente el pequeño comercio de proximidad y la hostelería es un importante generador de empleo. La ausencia de posibilidad de crecimiento del Puerto provoca que Marín tenga que apostar no sólo por la dinamización del comercio y la hostelería sino también y a más largo plazo por la diversificación del modelo económico de la mano del posicionamiento turístico y el favorecimiento de la implantación de empresas de servicios avanzados.



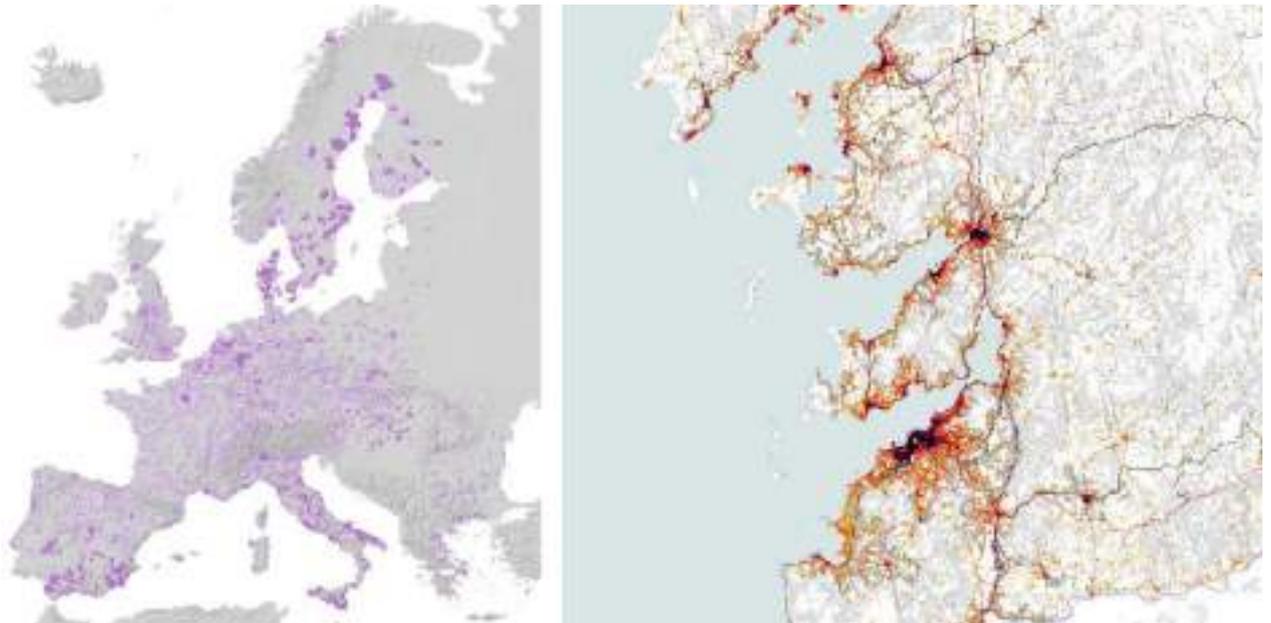
Fuente: Elaboración propia

AOAMTIT IOUEGSAMDEMNV OICIQIP DETDE VOA QESTQECUIXA IOUEGSADA

IOUSPDVCCI O

El municipio de Marín se encuentra situado en la Comunidad Autónoma de Galicia en el extremo más noroccidental de la Península Ibérica. Según todas las delimitaciones de áreas urbanas de la UE (ESPON, Fzshyrt sf qZvøfs Avjfx Nf wj Zvøfs etsjx Zvøfs Ot vunt ql rhf q etsjx) pertenece al Área Urbana de Pontevedra. La clasificación de áreas urbanas realizada por el Ministerio de Fomento en su publicación *Aydfx Exyfi xyht ij dfx vjfx zvøfs sfx ij Exuf f* lo sitúa en una gran área urbana bipolar Vigo-Pontevedra, mientras que las Directrices de Ordenación del Territorio de Galicia, introduciendo el concepto de región urbana, lo sitúa en la denominada *Ojywut q ifxUfxBfñfx*, que como en el caso anterior incluye las dos grandes ciudades costeras del sur de Galicia.

MAPA A ESPON Fzshyrt sf qZvøfs Avjfx Nf wj Zvøfs etsjx B Continuos urbanos del sur de Galicia



Fuente: Tesis Doctoral *Eqpxyr f zvøf st js j qst vt jxyj ij Exuf f* J.G. Harguindey UDC

Históricamente, la pérdida de calado del puerto de Pontevedra que va a acontecer durante los siglos XVI y XVII, va a potenciar que el antiguo núcleo de Marín, situado a escasamente 10 km de la capital provincial en dirección a la boca de la ría, se convierta en el principal puerto de la zona. El traslado en 1763 de la Escuela Naval Militar de la Armada Española desde Cádiz a este municipio va a suponer otro fuerte impulso al desarrollo urbano de este núcleo.

AOÚMTIT F TICP

Ngf lr hvler í p rf gr f g cvgqxp lgqxr v

Situado en el margen meridional de la R a de Pontevedra el municipio de Marín consta de ncleos de poblaci n siendo el m s importante de ellos la cabecera municipal del mismo nombre que aglutina aproximadamente al de la poblaci n

MAPA A Hipsom trico B Sistema de asentamientos



Fuente IGN Direcci n General del Catastro Elaboraci n propia

Estructuralmente el modelo de asentamientos se dividen en los ncleos litorales los cuales forman un corredor costero que est contenido en el continuo urbano que discurre entre la ciudad de Pontevedra y el municipio de Marín y los ncleos interiores situados a cotas m s elevadas

El ncleo de Marín de morfología muy compacta se encuentra en un confinado valle delimitado por la cuenca del río Lameira y sus afluentes los cuales generan fuertes barreras topográficas que dificultan los procesos de expansi n de este asentamiento

En segundo lugar destaca el ncleo de Seixo que si bien nicamente cuenta con el de la poblaci n municipal es centro de una compleja red de asentamientos de origen rural pero a d a de hoy muy compactada por segundas residencias y viviendas en bloque que forman un tupido continuo edificado t pico de las periferias urbanas gallegas



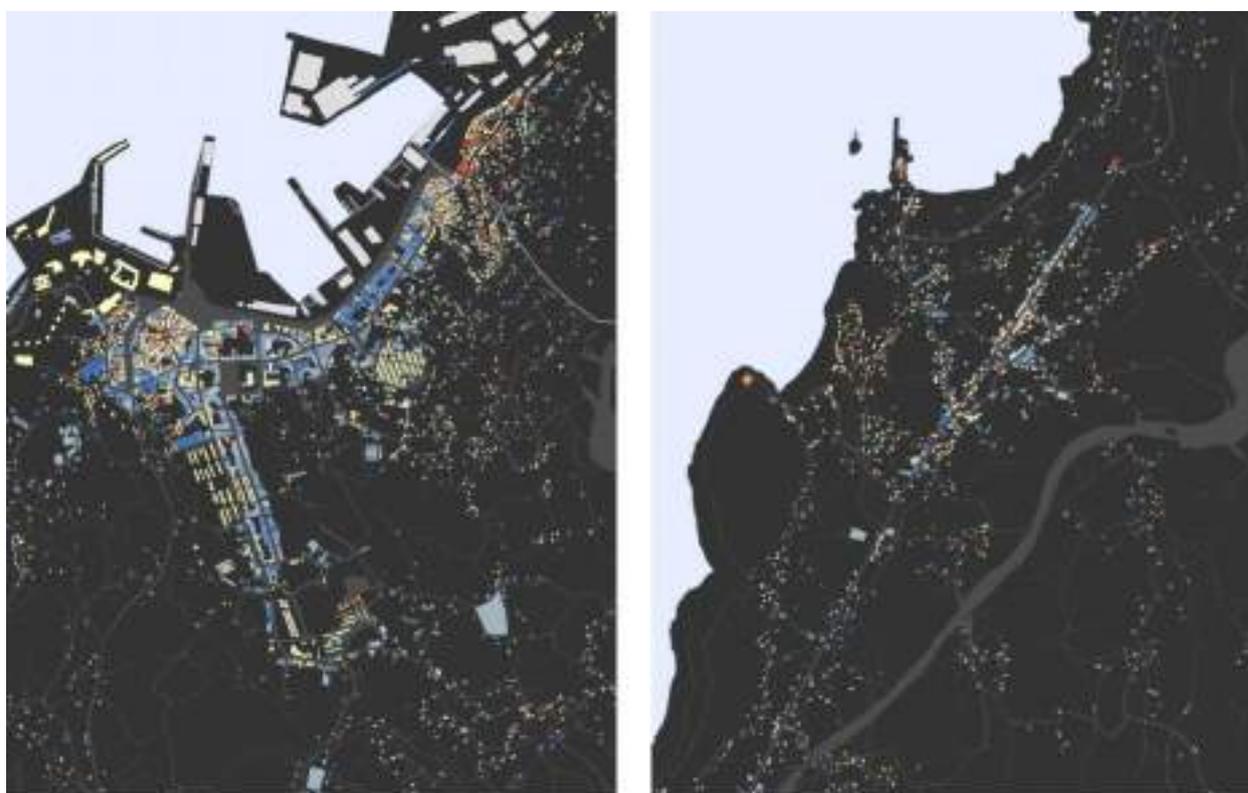
Aq dlvf gos cut yg gf lHecx ur

En cuanto a tipologías edificatorias el núcleo de Marín va a caracterizarse por el predominio de vivienda colectiva en manzana cerrada existiendo asimismo vivienda en bloque abierto normalmente asociada a polígonos de los años 50 y 60 y vivienda unifamiliar aislada principalmente en el espacio de borde del tejido compacto. En el resto del municipio predomina la vivienda unifamiliar aislada con excepción de Seixo donde intercalada entre estas va a aparecer la vivienda colectiva tanto en bloques aislados como en manzana a n en proceso inicial de colmatación.

Los edificios destinados a uso industrial se sitúan mayoritariamente en el recinto portuario de Marín con la excepción de industrias aisladas en las zonas rurales y las localizadas en el interior del casco urbano. Avda de Ourense y c/ Concepción Arenal principalmente.

Mención aparte merece el complejo de la Escuela Naval de Marín con unas características tipológicas propias que van a incluir desde vivienda unifamiliar aislada a edificios de equipamientos. Completamente integrada en la trama urbana va a ser por un lado uno de los elementos característicos de este municipio pero por otra parte una barrera a su crecimiento físico y a su relación con el mar.

MAPA Edad de la edificación Nucleos de Marín izq. y Seixo dcha.



Fuente: Dirección General del Catastro. Tesis Doctoral *Equilibrio y sostenibilidad en el desarrollo urbano de Marín*. Excmo. D. J. G. Harguindey UDC.



Según el censo del año el parque edificatorio del municipio tiene una antigüedad mayor de años siendo las décadas de construcción más habituales las de los años y tal y como se muestra en la tabla posterior

	Efectivo		Incidencia		Porcentaje	
	Urbano	Rural	Urbano	Rural	Urbano	Rural
Urbano						
Agrupación						
Déca						
Déca						
Déca						
Déca						
Déca						
Déca						
Déca						
Déca						
Déca						
Orerqvc						

Fuente IGE Instituto Galego de Estatística e INE Censo de población y viviendas

Con respecto al estado de conservación de los edificios y el de los inmuebles y viviendas presentan un buen estado. Los que presentan un estado de conservación malo o ruinoso son el de los edificios el de los inmuebles y el de las viviendas

	Efectivo	Incidencia	Porcentaje
Sylqrvr			
Nca			
Dghelgqyg			
Bygqr			
Orerqvc			
Urbano			

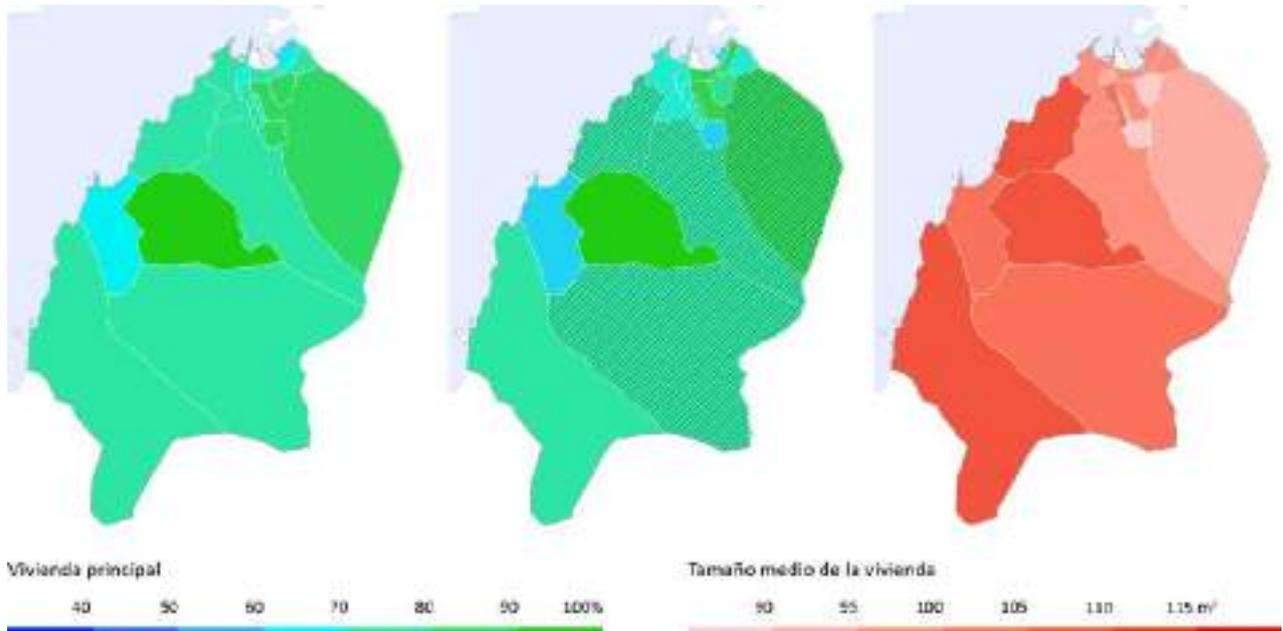
Fuente IGE e INE Censo de población y viviendas

Si bien el estudio del parque de viviendas vacías según el censo presenta ciertas dificultades por su asimilación en muchos casos a segundas residencias la lectura del porcentaje de vivienda principal y su relación con otras variables nos permite apreciar en el caso de Marín y según el censo del año la existencia de un polo de vivienda secundaria en toda la zona costera cercana a Seixo Agúete Montecelo Loira Molete etc y dos zonas donde es muy relevante el porcentaje de viviendas vacías que coinciden con los asentamientos históricos de la ciudad el Casco Viejo y el núcleo de Arealonga

Con los posibles errores derivados del cambio de metodología censal entre los censos de los años y el análisis de este último indica un aumento de la vivienda vacía en las

inmediaciones del Casco Histórico y especialmente en el barrio de San Pedro situado al sur del núcleo de Marín, así como un incremento de la segunda residencia en la zona de Aguete.

MAPA Evolución vivienda principal y tamaño medio de la vivienda



Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Elaboración propia. Año 2010.

Barrios degradados

El análisis de este conjunto de variables nos permite localizar inicialmente los barrios más degradados del municipio que en el caso de Marín se van a situar en las dos zonas históricas en el barrio de San Pedro y en el grupo de viviendas denominado 'A Cañota'.

En el primer caso, las zonas históricas se encuentran ya inmersas en un proceso de transformación urbana derivado de la aplicación de Zonas de Rehabilitación Integral que de momento ha mejorado notablemente la calidad de su espacio público y está consiguiendo poco a poco la rehabilitación de sus edificios.

En los otros dos casos nos encontramos con barrios de vivienda de promoción pública de los años 60 y 70 ya en origen de deficiente calidad edificatoria que a día de hoy se encuentran en muy malas condiciones de habitabilidad. El espacio público que los rodea carece asimismo de los estándares mínimos en cuanto a calidad y accesibilidad, dando soporte de esta manera y como veremos en otros epígrafes a unos entornos sociológicos en grave riesgo de exclusión social.

IMAGEN Barrios degradados



Et yls cp lgqx v

Seg n la memoria del Plan General de Ordenaci n Municipal del a o el municipio de Mar n presenta carencias en cuanto a equipamientos deportivos y sanitarios siendo especialmente grave el caso de los socioculturales y estando sin embargo ampliamente dotado en el caso educativo Sin embargo el estado general del parque de equipamientos es deficiente principalmente debido a su antig edad

Seg n la encuesta de equipamientos e infraestructuras locales del a o el Ayuntamiento de Mar n cuenta con centros de ense anza no universitaria de ellos de car cter p blico y de car cter privado En el caso de los primeros el n mero de plazas ofertadas es de y el n mero de alumnos de En los centros privados se ofertan un total de plazas y hay un total de alumnos

En el caso de los equipamientos deportivos Mar n cuenta con complejos polideportivos y pistas polideportivas muchos de ellos dentro de los centros docentes De los complejos polideportivos con los que cuenta el Ayuntamiento el pabell n del barrio de A Ca ota es uno de los que cuentan con m s arraigo y que tiene un uso m s intenso A pesar de ello su



estado actual se considera deficiente y en general no se adecua a los estándares actuales de las instalaciones deportivas de tamaño similar

Por lo que respecta a la dotación cultural el término municipal cuenta con Casas de la Cultura ubicadas en las distintas parroquias Seixo Mogor San Xuli n Santom Santa María do Campo y Ardón biblioteca Centro Cívico Social y Museo Museo Torres Dado que la dotación de equipamientos culturales se considera deficiente para una población como Marín el Plan Xeral de Ordenación Municipal prevé varias zonas en el núcleo de Marín para ubicar un Auditorio o Edificio Multiusos que permita albergar cualquier tipo de evento de carácter cultural en el municipio

En cuanto a las instalaciones de esparcimiento según la encuesta de Infraestructuras y Equipamientos locales Marín cuenta con parques urbanos parques infantiles y jardines Cuenta además con áreas de naturaleza y zonas recreativas

Es importante señalar que también según esta encuesta en los últimos años Marín ha perdido zonas de esparcimiento ya que hasta el año 2010 contaba con parques no urbanos que actualmente ya no tiene así como con jardines y áreas de naturaleza de las que en la actualidad solo quedan y respectivamente Así con respecto a la situación en el año 2010 Marín ha perdido aproximadamente el 25% de sus instalaciones de esparcimiento

Índice de equipamientos locales
Índice de equipamientos locales

Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas Encuesta de Infraestructura y Equipamientos Locales IGE Instituto Galego de Estadística

En relación con las dotaciones de carácter asistencial sin ser excesivas puede considerarse que las necesidades están cubiertas mediante guarderías centros de salud centros para la tercera edad y un centro de Educación Especial Xan XXIII

Especialmente existe una gran concentración de equipamientos en el núcleo cabecera del municipio donde existen dos claras polaridades situadas en el centro urbano y en el ámbito sur del tejido urbano en la inmediaciones del barrio de San Pedro donde se encuentra el estadio de fútbol municipal con sus pistas de atletismo uno de los equipamientos

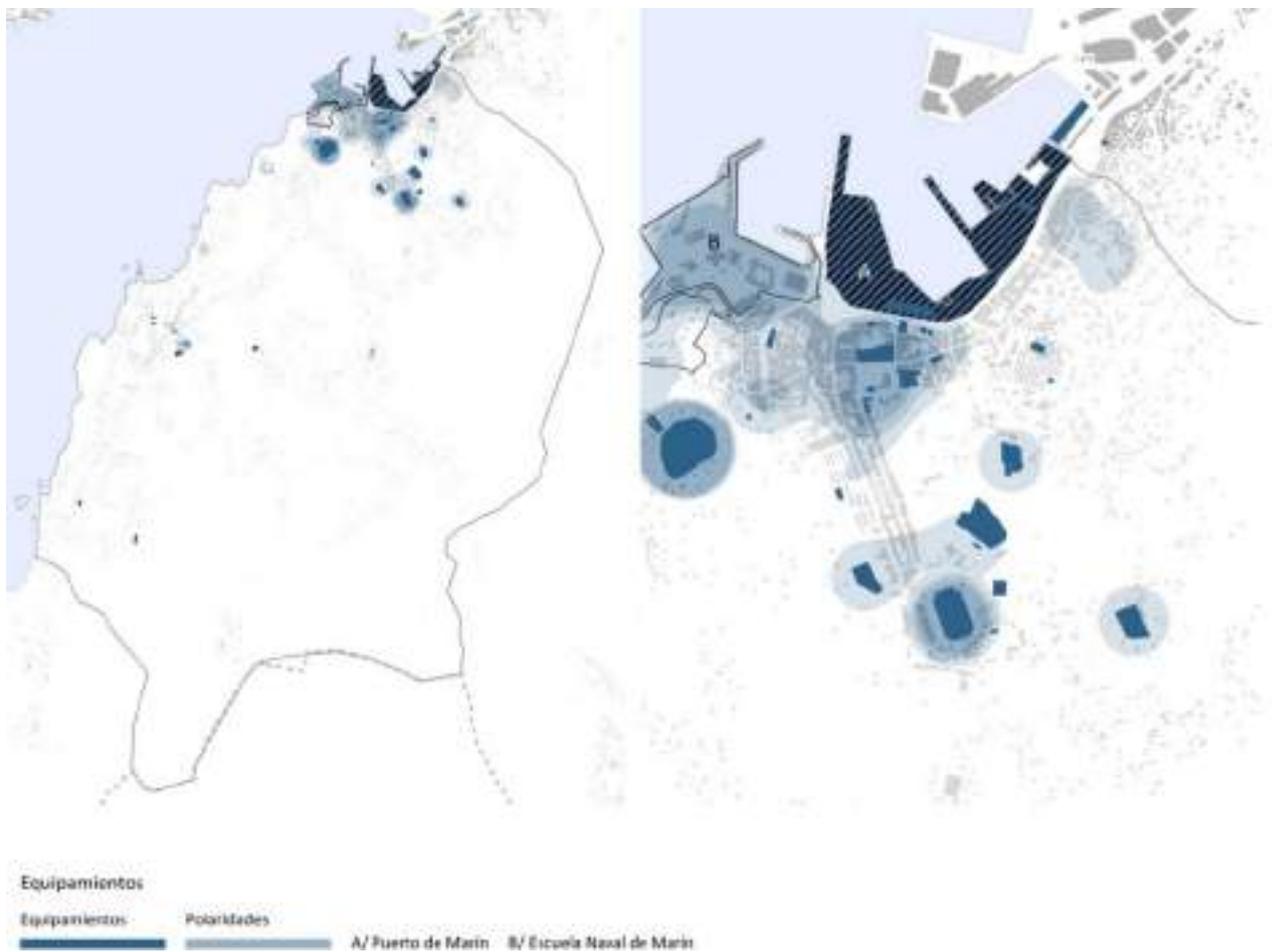


deportivos más utilizados por sus participación y los centros de enseñanza de Sequelo y Mestre Dandón

El centro de enseñanza San Narciso el mayor del municipio se encuentra situado en una altura situada entre Marín y Mogor y presenta problemas de accesibilidad en modos distintos del vehículo privado o el autobús escolar siendo esto especialmente grave en los modos andando o en bicicleta

El núcleo de Seixo aunque de manera espacialmente desarticulada sería la tercera polaridad del municipio centrada en el centro de enseñanza del mismo nombre y sus instalaciones deportivas, el mercado y un centro cultural

MAPA Polaridades de equipamientos



Fuente: Dirección General del Catastro, EIEL. Elaboración propia

Tipología de configuración espacial y relaciones

Históricamente el núcleo de Marín se ha desarrollado alrededor de la carretera que desde mediados del s. XIX une la capital provincial con Cangas, las actuales PO 1 y PO 2, siendo el otro eje principal de crecimiento la carretera PO 3 que conecta Pontevedra con Moaña.



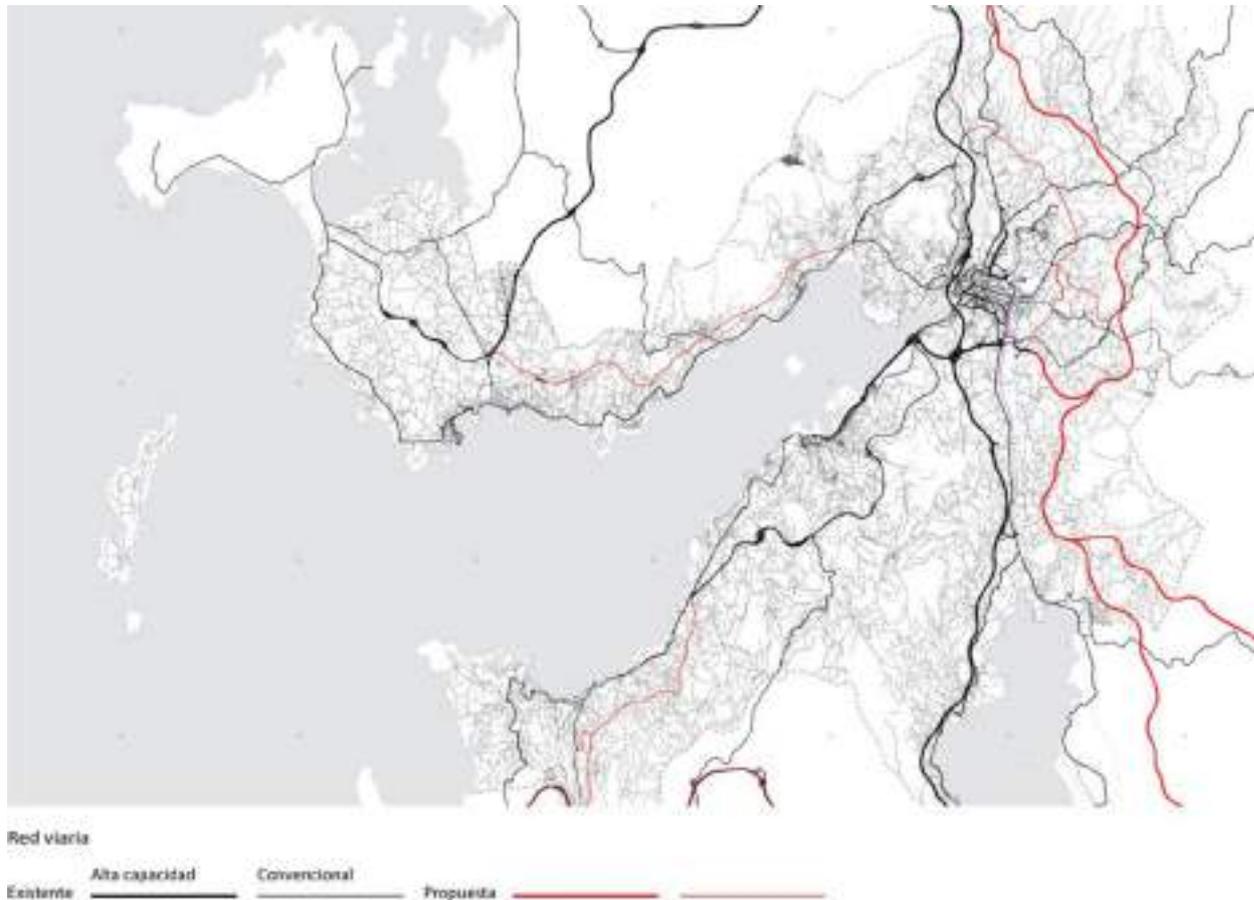
a través de la capital municipal. Esta condición de punto de paso, si bien ha otorgado a Marín un papel central dentro de la península de O Morrazo, ha creado tradicionalmente grandes problemas de tráfico en este núcleo poblacional.

Tabla 1. IMS EN EL MUNICIPIO DE MARÍN

PO	PO	Marín Entrada							s d
	PO	Marín Centro	s d	s d	s d	s d	s d		s d
PO	PO	Seixo							
VG	VG	N Seixo							

Fuente: Xunta de Galicia, Ministerio de Fomento. Elaboración propia.

MAPA 1. Red viaria existente y propuesta. Plan Move



Fuente: Tesis Doctoral *Equilibrio y sostenibilidad en el transporte urbano* de J. G. Harguindey UDC.



La reciente apertura de la circunvalación VG ha reducido el volumen de tráfico que pasa por el centro de Marín calles Av de Ourense y Concepción Arenal. Según el plan de aforos de la Xunta la reducción fue de en a en es decir unos vehículos al día pero las IMDs siguen siendo altas.

En general el núcleo de Marín está bien servido con los sentidos de la circulación diferenciados aunque aún quedan zonas en la parte más alta del núcleo que presentan problemas de acceso para los vehículos debido a lo estrecho del camino que además carece prácticamente de servidumbre. Estos caminos soportan aun así dos sentidos de circulación. En la zona menos abrupta de Marín que discurre paralela al Puerto las vías están bien definidas y con gran cantidad de plazas de aparcamiento ya sea en línea o en batería.

En la zona del núcleo de Seixo uno de los más poblados fuera del casco urbano ocurre algo similar. La zona próxima a la carretera PO dispone de vías bien definidas y pavimentadas y sus sentidos están bien servidos. El aparcamiento se resuelve a los dos lados de las vías incluida la propia carretera PO. En cuanto uno se aparta de esta zona las vías se estrechan y se producen problemas de circulación existiendo incluso lugares puntuales a los que no se puede llegar en coche.

Con respecto al resto de núcleos que forman parte del ayuntamiento las carreteras PO y PO son las que vertebran el territorio y el resto de carreteras son vías de reparto interior del ayuntamiento. Estas vías de reparto interior son estrechas tienen entre cuatro y seis metros de ancho o menos en algunos casos pero no presentan grandes problemas salvo los derivados de las propias vías trazado sinuoso mal dimensionamiento pavimento en mal estado entre otros. En estas vías no existen aparcamientos definidos y los vehículos aprovechan los lugares más anchos para aparcar aunque en general no hay problemas de aparcamiento ya que las viviendas suelen contar con superficie en sus terrenos.

Aparcamientos

En el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Ayuntamiento de Marín actualmente en desarrollo se analizan pormenorizadamente los aparcamientos. Para ello se dividió el núcleo urbano en zonas y en las que se controlaron un total de plazas en las que se identificaron un total de vehículos.

Uno de los aspectos controlados ha sido la situación legal de los estacionamientos. Al respecto cabe señalar que el de los estacionamientos controlados fueron legales aunque con diferencias notables por zonas. Entre las zonas que más estacionamientos ilegales se registraron es la calle Doutor Touriño Gamallo con un de estacionamiento en situación ilegal frente al total controlado la zona del mercado y la avenida de Ourense.

Por lo tanto cabe señalar que los mayores niveles de ilegalidad detectados se concentran en las calles limítrofes sur y oeste del Casco Histórico de Marín de marcado carácter comercial centrado fundamentalmente en el Mercado de la Avenida de Mariña Las



principales irregularidades detectadas fueron el aparcamiento en zonas identificadas como prohibidas, así como en plazas reservadas para carga y descarga.

En cuanto al grado de ocupación de las plazas disponibles en cada una de las zonas, es decir, la proporción de plazas hora ocupadas con respecto al total de plazas hora ofertadas a lo largo del día, el valor obtenido en el ámbito de estudio es del 100%, observándose diferencias importantes entre cada una de las zonas consideradas.

El grado de ocupación es máximo en las zonas próximas al mercado, así como en el entorno de la calle Doctor Touriño. En estas zonas el grado de ocupación medio supera el 100%, lo que implica que la demanda de plazas a lo largo del día es superior a la oferta, siendo este uno de los motivos para que esta sea la zona con más aparcamiento ilegal registrado. Por el contrario, en la zona del Puerto, el grado medio de ocupación es bajo, ya que se ocupan menos del 50% de las plazas.

Transporte público

Las principales líneas de autobuses que pasan por el municipio de Marín son las que unen Pontevedra con Bueu y Cangas, que pasan también por el núcleo de Seixo, y la línea que conecta el núcleo de Marín con la capital provincial. Es de destacar en este último caso una frecuencia aproximada de 15 minutos con paradas desde el centro de Marín al centro de Pontevedra, si bien en esta ciudad no se acerca a polaridades como las estaciones de tren y autobuses, el hospital o el campus universitario.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible del ayuntamiento de Marín estudia las demandas de los ciudadanos respecto a este tema, y se concluye una demanda de mayor frecuencia en la línea que une Pontevedra con Bueu, y que asimismo conecta Seixo con la capital municipal, y un abaratamiento de las tarifas. Asimismo, los ciudadanos reclaman información sobre los horarios en las marquesinas. Según este trabajo, cabe destacar como únicamente el 10% de los desplazamientos hacia los municipios limítrofes se realiza en transporte público.

Accesibilidad

Las formas de crecimiento urbano típicas de las periferias de las ciudades gallegas basadas en la transformación directa del parcelario agrícola en parcelas edificadas sobre una matriz de caminos rurales y carreteras, en muchos casos, decimonónicas, ha dado lugar a fuertes problemas de accesibilidad, tanto de carácter peatonal como rodado. Caminos que en muchos casos apenas soportan el paso de un vehículo se han utilizado como acceso a nuevos desarrollos edificatorios, con los problemas de movilidad que esto genera.

A nivel urbano, si bien en muchos casos la dimensión de las vías parece suficiente para soportar una accesibilidad adecuada tanto rodada como peatonal, la cuestión de la demanda de aparcamiento y la mala distribución de los elementos que conforman su sección genera graves problemas de accesibilidad peatonal a grandes áreas de esta ciudad.



MAPA Accesibilidad



Anchura del espacio público



Fuente: Elaboración propia

AOÚMTIT N EDIP AN BIEOUAMa DE MAT CPODICIPOET CMN ÚUICAT

Cr qf lelr qgvedp xlecv

El municipio de Marín presenta un clima típico oceánico situado geográficamente entre la depresión de Islandia y el Anticiclón de las Azores muestra una temperatura templada precipitaciones abundantes y humedad considerable. Este clima se da por toda la fachada atlántica Europea y junto con el clima Mediterráneo es el más abundante en Europa. En el Estado Español este clima aparece en toda Galicia y toda la costa Cantábrica hasta llegar a la frontera con Francia por donde sigue avanzando a latitudes superiores.

En cuanto a temperaturas el sector tres al que pertenece Marín tiene una temperatura media anual de 12°C siendo en Marín de 13°C y una amplitud térmica de 16°C . La precipitación anual de la zona es de 1200 mm teniendo una estacionalidad pluviométrica fuerte. Estas variables muestran un perfil ombrotérmico humedad alto en general para toda la zona de Pontevedra y muy alto particularmente en Marín, así el balance hídrico relación entre agua perdida y ganada por evaporación y precipitación es positivo 100 mm .



Vivienda

El análisis de las superficies dedicadas a los distintos usos del suelo muestra como más de la mitad del municipio de Marín está ocupada por suelos de monte bien arbolado principalmente pinar maderable de la superficie o desarbolado matorral.

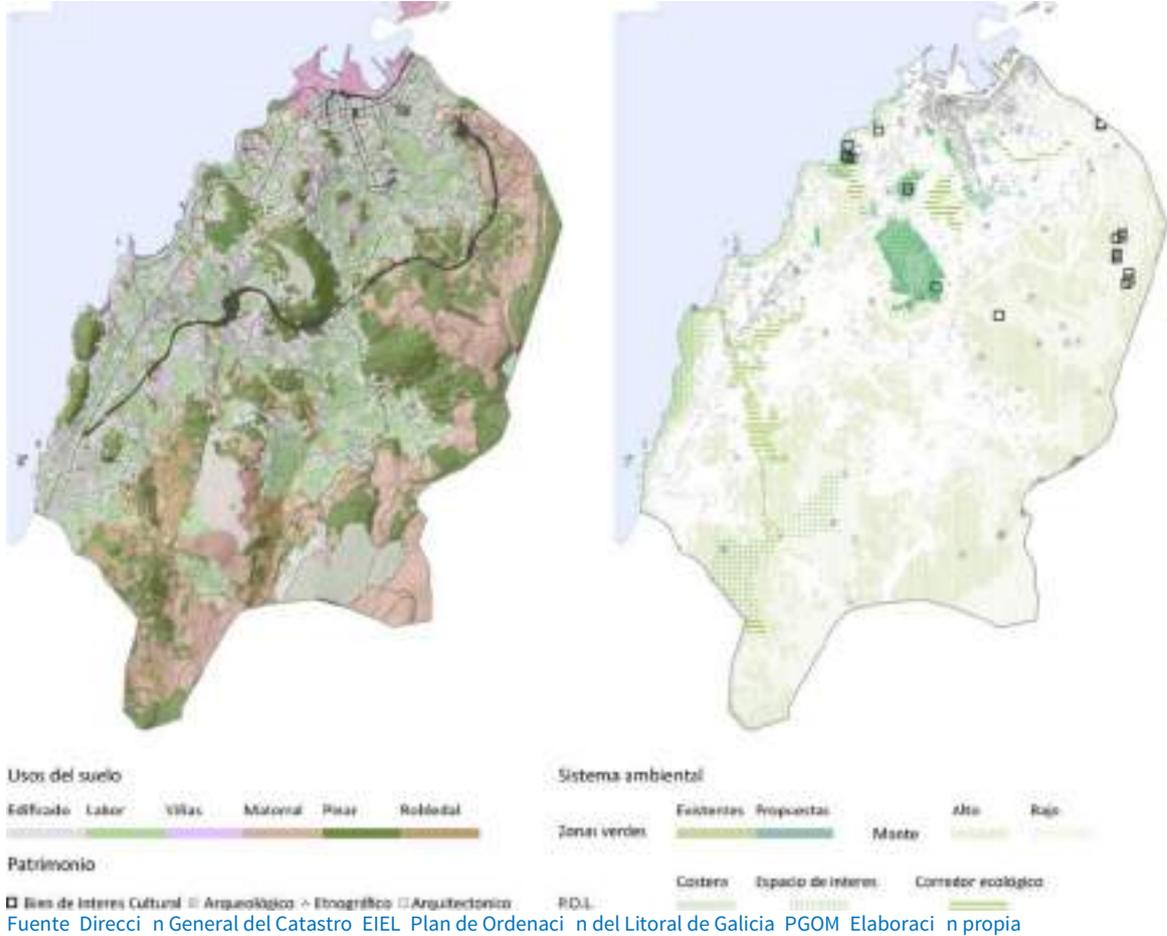
Estos tipos de suelo se encuentran situados principalmente en las cotas más altas del término municipal pero también en masas de distintos tamaños localizadas en los altos repartidos por todo el ámbito. De especial valor en este tipo de suelo son los montes litorales y las masas de robledales tanto las pequeñas distribuidas por todo el área como las dos grandes masas situadas en las alturas que limitan con el ayuntamiento de Bueu en las inmediaciones de los núcleos de Cabodevila y Pastoriza.

El siguiente uso predominante en cuanto a superficie utilizada es el de prados o praderas de regadío con un 15% de la superficie. Se encuentra situada en los valles y en las zonas más llanas y si bien ha perdido en su gran mayoría el carácter agrícola histórico sigue aportando un complemento a las rentas familiares de los residentes en el sistema de asentamientos secundario especialmente a las personas de edad más avanzada.

El uso vitícola si bien supone un 10% del suelo se distribuye en pequeñas parcelas insertas en el suelo agrícola en muchos casos asociadas a edificaciones mostrando un patrón más típico del autoconsumo que de unas explotaciones de tipo industrial.



MAPA Usos del suelo y Patrimonio natural y cultural



A no incorporadas al uso general de suelo de prados o praderas de regadío o a otras categorías muchos de los suelos situados en las inmediaciones y los bordes de los asentamientos deberían incorporarse a la categoría de improductivo u otros usos pues en estos casos nos encontramos en realidad con terrenos en distinto grado de abandono que simplemente aparecen como suelos en espera de ser edificados.

Τὸ πλούσιο περιβάλλον του δήμου χαρακτηρίζεται από ένα δίκτυο κοστοπέδων που εναλλάσσονται με μικρές παραλίες και λόφους ακτογραμμής, ένα εσωτερικό χώρο βουνού στις υψόμετρα και μια σειρά από οικολογικούς διαδρόμους, ιδιαίτερα αυτούς που συνδέονται με τους ποταμούς Λαμείρα και Λοίρα, που περνούν από αυτούς τους μεγάλους χώρους. Αυτά τα στοιχεία σχηματίζουν έτσι ένα δίκτυο με μεγάλη οικολογική αξία στο οποίο μπορούμε να προσθέσουμε χώρους όπως ο Κότος των Πενιζών και οι Επτά Σπαθιά.

El rico patrimonio ambiental del municipio de Marín se podrá sintetizar como un corredor costero en que se alternan pequeñas playas y montes litorales, un espacio interior de monte en las alturas y una serie de corredores ecológicos, especialmente los vinculados a los ríos Lameira y Loira, que cosen estos dos grandes espacios. Estos elementos forman entonces una malla de gran valor ecológico a la que podremos añadir espacios como Coto de Penizas y Siete Espadas.

La puesta en valor de estos espacios y su mantenimiento y potenciación como sistema ambiental aparece como uno de los elementos centrales de las posibles estrategias territoriales del ayuntamiento de Marín.



A este importante patrimonio de carácter natural habrá que añadirle asimismo un rico patrimonio histórico huella de la milenaria presencia del hombre en estas tierras entre el que cabrán destacar los Bienes de Interés Cultural relacionados con su rico patrimonio en petroglifos Grupo de petroglifos de A Carrasca Grupo de petroglifos de Champás Petroglifo da Moreira Grupo de petroglifos de Mogor Petroglifo de Godalleira y el Petroglifo da Laxe da Eira dos Mouros y el Castelo de Barbudo

Dentro del patrimonio etnográfico es relevante señalar la serie de molinos vinculada al río Loira en la parroquia de Seixo donde se superpone su valor intrínseco patrimonial con el alto valor ambiental de este espacio

Zonas ambientalmente degradadas

En el ayuntamiento de Marín y concretamente en el casco urbano continúa siendo una zona especialmente degradada la del entorno del Río Lameira Se trata de un río con riesgo de inundación clasificado dentro del Plan de Ordenación de Litoral de Galicia como corredor ecológico y actualmente a pesar de que ya se han llevado a cabo actuaciones de regeneración está fuertemente degradado por la importante presión antrópica y antiguos terrenos de cultivos que a día de hoy están abandonados.

Evs celr vddugv í Ñr qcv zguf gv

El rápido crecimiento urbano del núcleo de Marín en los años 60 y 70 del pasado siglo ha generado un denso tejido urbano que a día de hoy no cumple con los estándares de zonas verdes por habitante problemática que el nuevo Plan General de Ordenación Municipal trata de resolver mediante un gran sistema verde vinculado al río Lameira un esponjamiento de los nuevos crecimientos creando multitud de nuevos pequeños espacios libres y un parque de carácter metropolitano en la parroquia de Mogor

MAPA Zonas verdes



Fuente Dirección General del Catastro EIEL PGOM Elaboración propia

Las recientes incorporaciones a este tipo de espacios de la zona cedida por la autoridad Portuaria de Marín en el propio puerto o el Parque de los Sentidos de la Finca Briz han mejorado sustancialmente el ratio de zonas libres por habitante pero los problemas de accesibilidad señalados en un epígrafe anterior hacen que las zonas verdes aparezcan desarticuladas entre sí.

La relación de Marín con el mar es muy condicionada por la presencia del puerto y la Escuela Naval, presenta importantes oportunidades de mejora especialmente en lo que se refiere a la conexión entre la Alameda y el paseo Alcalde Blanco a través de lo que hoy en día es una explanada de aparcamientos en terrenos de la Autoridad Portuaria y la conexión de la capital municipal con todo el sistema de playas occidental.

Si bien el estado de las zonas verdes en la zona central de Marín es bueno, las alejadas del centro urbano como la plaza de Regueiro Marqués de Valterra, dividida entre este municipio y el de Pontevedra, el parque Salvador Moreno o los espacios libres situados en los degradados barrios de San Pedro y A Cañota muestran graves deficiencias.



Esta desestructuración del espacio público se muestra con claridad en el núcleo de Seixo donde la relación entre el espacio libre adyacente al centro cultural y el centro de la población y el colegio se realiza en muchos casos por zonas carentes de aceras

Tlvgp c f g uger i lf c í xucxcp lgqxr f g ugvlf yr vyudcqr v

En relación con los residuos urbanos su recogida afecta al total de la superficie del municipio. Se realiza mediante gestión indirecta por una empresa que recoge y traslada los residuos al centro de transferencia de Ribadumia. Según la encuesta de Infraestructuras y Equipamientos Locales (EIEL) el 90% de los núcleos, las viviendas y los habitantes tienen un servicio adecuado. También el 85% de los habitantes tienen a su disposición recogida selectiva de orgánicos, papel, vidrio y plásticos.

El vertedero está parcialmente sellado y la presencia de vertederos ilegales respecto a la que no existen inventarios se relaciona básicamente con enseres y sobre todo con inertes de construcción y demolición. Desde el Ayuntamiento se ha puesto en marcha un servicio de recogida semanal de los enseres y tiles que se quieran tirar para evitar los vertederos incontrolados. En el centro urbano hay un claro problema de impacto de capacidad de los contenedores y un funcionamiento problemático de los subterráneos.

Sgfgvf g cdcvngelp lgqxr í vcqgcp lgqxr

El servicio público de abastecimiento de agua está municipalizado y abarca el 100% de las viviendas. El abastecimiento se produce principalmente de la red que viene de Pontevedra (depuradora del Lerez) y en los núcleos rurales de captaciones de los montes del término municipal. La red de distribución es de fibrocemento a excepción de los tramos más recientes que son de PVC. La antigüedad de la red se traduce en un estado de conservación que aconseja medidas de renovación. La potabilización alcanza el 100% del suministro y se realiza en los propios depósitos para las aducciones desde los montes.

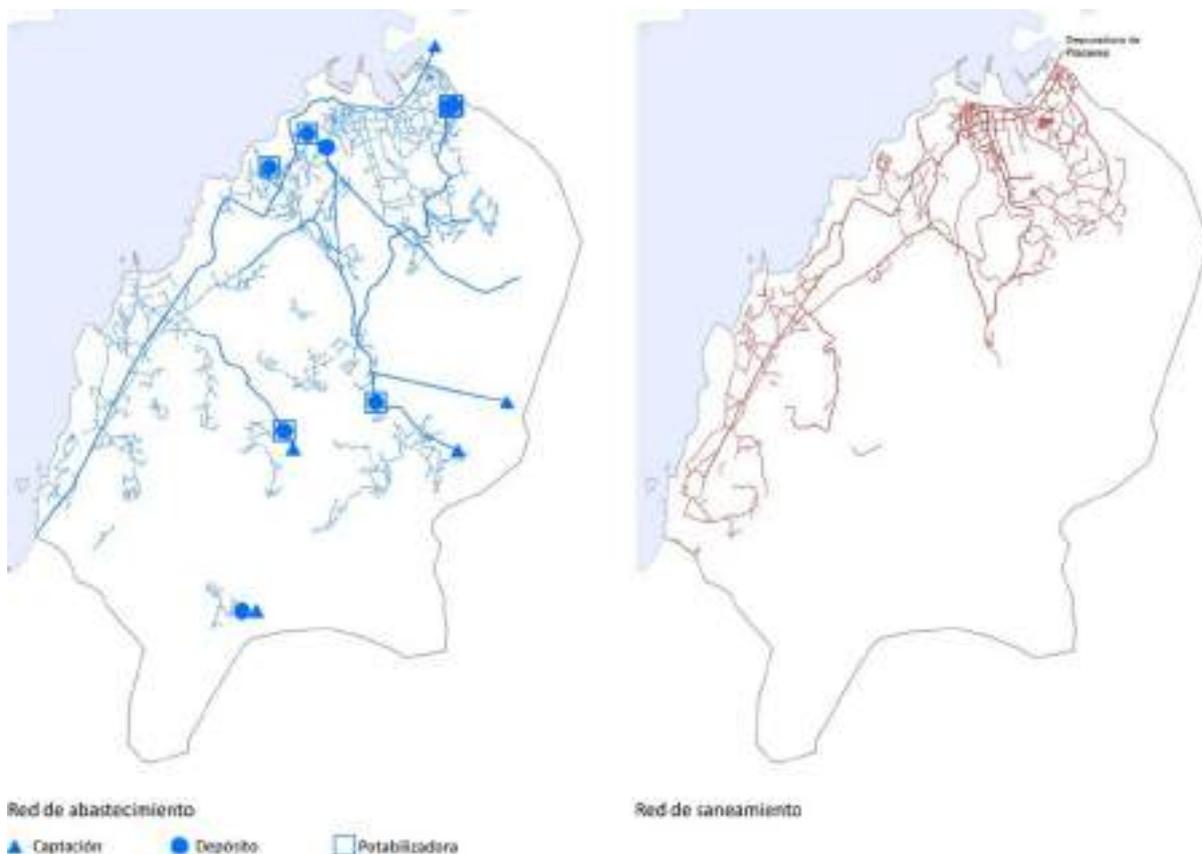
La demanda de agua estival en la zona de Seixo motivada por el aumento de población estacional hace insuficiente el sistema de abastecimiento actual proponiendo el Plan General la construcción de un nuevo depósito en la zona.

Respecto a la red de saneamiento el Plan General indica que *htr uqyf vq jxzst ij qx uvs huf gxt gg yrát xij quqf s uzjxr zhnt xij qxs hq tx vz vq xij qf ñzsyfr ijsyt hzjsyfs hts ktxfx x uythfx ñ hf vjhj ij i rhrf vji Xfr gns jqht qhyt wljsj vq uvj xjsyf f d zstx uv ggr fx hts q jsyw if js hf wf q vzj vjvzj vwf zs f wjl q zwjsyj Vj uv utsj r j d v w r fyj vq x ñ xj vhrhrt js yt it jqxzj q zvqfst Exytx hfr grtx xj hjsyws js qx vjfx Cfsyt if vj f Cfsyj vfx Avj f q sl f Vfsyf Of wf ij q Szj vjt ñ Ot l tw*

¹ Encuesta de Infraestructura y Equipamientos Locales. Año 2010. Estadística de Administraciones Públicas. Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas.

Esta entrada en carga del colector general ya de por sí deteriorado debido a su antigüedad y materiales de construcción es en gran medida debida a la ausencia de redes separativas de pluviales en los núcleos rurales. Este mismo colector a su paso por el río Lameira presenta importantes problemas de diseño al estar situado en muchos puntos sobre el propio cauce del río. Las averías, vertidos y olores que produce este colector son cada vez más graves y numerosos. La sobrecarga que experimenta a diario este colector no genera solamente fuertes olores en la superficie sino que está provocando vertidos a la ría lo que supone un grave problema ambiental e incumple el objetivo del saneamiento de la ría.

MAPA Redes de abastecimiento y saneamiento



Fuente: EIEL. Elaboración propia.

La problemática principal dentro de este apartado como se puede observar en el mapa de la red de saneamiento se sitúa en los núcleos del interior del municipio que carecen de este servicio resolviéndose la cuestión mediante la utilización de fosas sépticas. Otro punto conflictivo se deriva de la red separativa en el casco urbano de Marín que vierte directamente al mar donde los usos de la zona portuaria y el tránsito de camiones a él asociado hacen conveniente la construcción de cámaras de descarga.



AOÚMTIT EOESG UICP

EHelgqelc gqguí xlec f gos cut yg gf lHecxr ulr

Si bien no existen datos concretos acerca de esta cuestión la antigüedad del parque edificatorio tanto residencial como industrial o de equipamientos así como la media baja calidad de muchas de estas construcciones hace pensar en una falta de adecuación de estos inmuebles en relación con la normativa actual siendo especialmente relevante el caso de los equipamientos públicos por lo que se considera que aquí existe una oportunidad real de ahorro energético

EHelgqelc gqguí xlec f gocoy p dux f r s dder

La red de iluminación pública en Marín está compuesta por diversos circuitos que se alimentan de la red de distribución a través del correspondiente cuadro de protección y le dan servicio a prácticamente todas las vías tanto urbanas como rurales del término municipal

Las luminarias que equipan la red de iluminación en el casco urbano son en general de tipo cerrado de vapor de sodio de alta presión y de vapor de mercurio en menor medida de potencias comprendidas entre 100 W y 200 W. En la zona rural estas luminarias son de tipo abierto con lámpara de 100 W de vapor de mercurio aunque se está tendiendo a sustituirlas por las de vapor de sodio de alta presión. En el Plan Xeral de Ordenación Municipal de Marín se recomienda con el fin de conseguir ahorro energético en las nuevas urbanizaciones y en las sustituciones reparaciones y modernizaciones de las que ya existen emplear equipos de bajo consumo y energías limpias

Bcαqeg gqguí xler í p gf lr cp dlqxc of g α vp r f r v f g xlcqvs r uog

A falta de industrias especialmente contaminantes en cuanto a emisiones de CO₂ en el municipio de Marín va a ser el uso del automóvil la principal fuente de emisión de este gas

El papel del núcleo de Marín como punto de paso de las circulaciones de media distancia entre Pontevedra y Bueu y Cangas si bien reducido desde la apertura de la nueva circunvalación sigue siendo importante. Con intensidad media de tráfico de más de 100 vehículos día en su acceso desde Pontevedra y casi 200 a la altura de la casa consistorial la Avenida de Ourense soporta las más altas intensidades de tráfico del término municipal coincidiendo con la zona más densamente poblada

El análisis de los modos generales de movilidad según en los entornos del municipio de Pontevedra según el Plan de Aparcamientos disuasorios de la Xunta de Galicia muestran que si bien es relevante el uso del transporte público en las relaciones entre el municipio de Marín y la capital provincial solo un 10% de los desplazamientos se realizan en este modo lo cual se puede considerar escaso debido a la cercanía de ambos núcleos y como se verá más adelante el modelo compacto de la ciudad de Pontevedra. Por otra parte la gran



mayor a de los viajes en transporte p blico que se realizan con origen destino Mar n se realizan siguiendo este recorrido de los totales

Se presenta entonces la clara oportunidad de mejora del balance energ tico y medioambiental del municipio derivada de los modos de transporte mediante pol ticas de potenciación del transporte p blico

C ãyã f goerqvyp r í gp lvrqgvf gos cut yg f g zgj eyãv

Para el c lculo del balance energ tico de los modos de transporte se ha utilizado el programa CALCULADORA DE EMISIONES GEI de la empresa BCN Ecolog a Debido a la ausencia de datos a este nivel ñnicamente se ha valorado el transporte en veh culo privado no pudiendo incluirse los datos relativos al transporte p blico

Metodol gicamente se ha implementado el mencionado software con los datos del Anuario La Caixa relativos al parque de veh culos del municipio que en esta fuente se corresponden con datos del a o Asimismo para la realizaci n del c lculo del consumo total se han utilizado los valores de referencia propuestos por BCN Ecolog a

DAUPT DE QASRVE DE XEH CVMPT						
DATOS DE PARQUE	combustible					
	Gasolina	Gas leo	Biocarburante	H brido	El ctrico	Total
Turismos						
Furgonetas t						
Camiones						
Autocares						
Ciclomotores						
Motocicletas						
TOTAL						

Fuente Anuario La Caixa CALCULADORA DE EMISIONES GEI BCN Ecolog a Elaboraci n propia

El parque de veh culos del municipio de Mar n contaba en el a o con veh culos de los que el mayor n mero eran del tipo turismo un seguido de camiones y furgonetas con un



Xcα ugv f g ughugqelc f g α f lvxldyel q f gos cut yg f g zgj eyα v

Antigüedad							
Tipo vehículo	Pre Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Total
Turismo gasolina							
Turismos gasóleo							
Turismos biocarburante							
Turismos híbrido							
Turismos eléctrico							
Tipo vehículo	convencional	Euro	Euro	Euro	Euro	Euro	Total
Furgonetas gasolina							
Furgonetas gasóleo							
Furgonetas biocarburante							
Furgonetas eléctricas							
Tipo vehículo	convencional	Euro	Euro	Euro	euro	Euro	Total
Camiones gasóleo							
Camiones biocarburante							
Tipo vehículo	convencional	Euro	Euro	euro	Euro	Euro	Total
Autocares gasóleo							
Autocares biocarburante							
Tipo vehículo	convencional	Euro	Euro	Euro propuesta			Total
Ciclomotores							
Tipo vehículo	convencional	Euro	Euro	Euro			Total
Motocicletas gasolina							
Motocicleta eléctrica							

Fuente: Anuario La Caixa. CALCULADORA DE EMISIONES GEI BCN Ecológica. Elaboración propia.

Si bien se han utilizado los valores de referencia en cuanto al porcentaje de desplazamientos urbanos, interurbanos y por vías rápidas ofrecidos por BCN Ecológica, las características propias de las ciudades gallegas, con una periferia difusa de media baja densidad, con bajos valores de autocontención y con un muy alto porcentaje del vehículo privado para ir al trabajo, hacen necesario un estudio más detallado de estos valores para un análisis pormenorizado.

En este sentido se va a desarrollar el siguiente punto que tratará del *htr r zysl* y los modos de transporte, que si bien no tiene una cuantificación directa del consumo y las emisiones, permitirá obtener una visión global de esta problemática.



Xcaugvfg ughugqelc fgp rzldf cf gv x qf cu

Tipo veh culo	Km anuales recorridos	MOVILIDAD			Total
		urbano	interurbano	vas r pidas	
Turismos gasolina					
Turismos gas leo					
Furgonetas t gasolina					
Furgonetas t gas leo					
Camiones					
Motocicletas					
Ciclomotor					
Autocares					

Fuente Anuario La Caixa CALCULADORA DE EMISIONES GEI BCN Ecolog a Elaboraci n propia

Por consumo van a ser los camiones y furgonetas los que con un aproximado supongan un mayor porcentaje lo que se va a materializar en un porcentaje similar respecto a las emisiones totales de tCO eq

Crqvyp r í gp lvr qgvf gos cut yg f g zgj eyα v f g Ncu q

Veh culo	Tipo	MWh	tCO gt
Turismos	Gasolina		
	Gas leo		
	Biodi sel		
	H brido		
	El ctrico		
Furgonetas kg c u	Gasolina		
	Gas leo		
	Biodi sel		
Camiones	H brido		
	El ctrico		
	Gas leo		
Autocares	Biodi sel		
	Gas leo		
Motocicletas	Gasolina		
	El ctrica		
Ciclomotores	Gasolina		
	El ctrico		

Total

Fuente Anuario La Caixa CALCULADORA DE EMISIONES GEI BCN Ecolog a Elaboraci n propia



Sgvyp gq er qvyp r í gp lvr qgv f gos cut yg f g zgj eyσ vf g Ncuq

Vehículo	MWh	tCO ₂ eq
Turismos		
Furgonetas		
Camiones		
Autocares		
Motocicletas		
Ciclomotores		
Total		

Fuente	MWh	tCO ₂ eq
Gcvr dqc		
Gcv qgr		
Blr ecudyuc qxg		
Egexulelf cf		
Ur xco		

Fuente: Anuario La Caixa / CALCULADORA DE EMISIONES GEI BCN Ecología / Elaboración propia

c í p r f r v f g x u c q v s r u x g

Dentro del análisis de los desplazamientos el análisis de *htr r zj vx* desplazamientos entre lugar de residencia y trabajo de las personas es una herramienta aceptada en múltiples escalas de trabajo que van desde la definición de las grandes áreas urbanas al entendimiento de las localizaciones de la actividad económica o de suelo residencial. La inclusión dentro del epigrafe de análisis energético de esta movilidad obligada se explica entonces por una cuestión principal que es como el entendimiento de estos patrones de desplazamiento puede apoyar políticas de implementación o mejora de otros modos de transporte con un balance energético más favorable y con menores emisiones de CO₂ si bien a las conclusiones de este punto se hará referencia en otros apartados.

Flujos de <i>htr r zj vx</i> Municipio de Marín			
Trabajadores residentes	Puestos de trabajo	Residen y trabajan	Autocontención

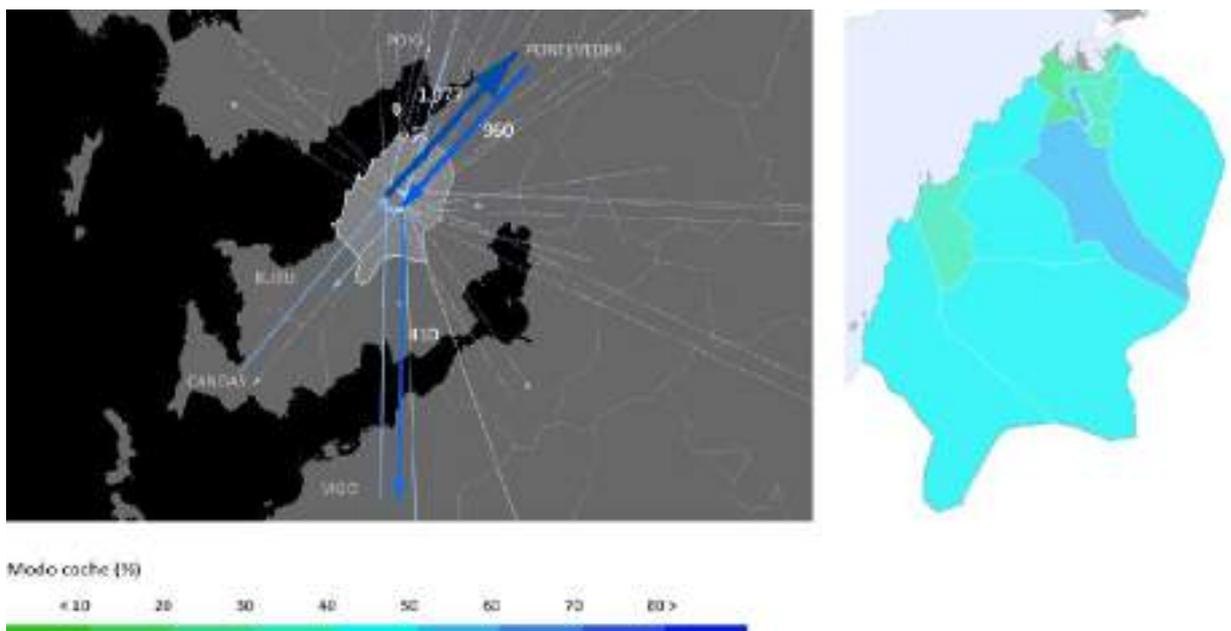
Fuente: Censo de población y vivienda / Elaboración propia



Del análisis de los *htr r zj w* derivado de los censos del año y se desprende en primer lugar un valor de autocontención puestos de trabajo en el municipio cubiertos por residentes del y respectivamente que es un valor bajo y que muestra un importante flujo de desplazamientos tanto de trabajadores que se desplazan a diario de los municipios limítrofes hacia Marín como de residentes en este ayuntamiento que salen a trabajar fuera. Esta es una característica de municipios industriales de las áreas urbanas que presentan un doble papel por un lado son receptores netos de trabajadores que prefieren residir en los municipios centrales o en otros periféricos de mayor calidad ambiental y por otro funcionan como barrios residenciales de la ciudad central.

En cuanto a las principales relaciones de *htr r zj w* se van a producir con la ciudad de Pontevedra con un flujo total de de desplazamientos diarios de los cuales son en el sentido Marín Pontevedra destacando como casi el de los puestos de trabajo de Marín están cubiertos por residentes en Pontevedra.

MAPA *Ctr r zj w* y modo de transporte *xt q ht si zhj si t*



Fuente: Censo de población y vivienda. Elaboración propia.

Del análisis de los modos de transporte vinculados a los *htr r zj w* se desprende como es el vehículo particular el modo principal de desplazamiento al trabajo tanto en los recorridos dentro del propio municipio como entre los municipios cercanos con muy pocos viajes en autobuses especialmente en los recorridos intra municipales y únicamente predominando el modo andando en los distritos centrales del núcleo de Marín.



Ucdα CPNVUEST NP DPT DE USAOTQPSUE										
Nyqlels lr f g xúcdcm										
Ncuq Qr qxgzgf uc Xli r Sgvør p yql Qr qxgzgf uc										
Nyqlels lr f g ugvlf gqelc Ncuq T Or O A T Or T Or T Or										
Eq er ej gr hyi r qgxc er p r er qf yexru										
Eq cyxrd v										
Aqf cqf r										

Fuente Censo de poblaci n y vivienda Elaboraci n propia

Como s ntesis y en relaci n a la posible mejora del balance energ tico derivado de los desplazamientos diarios al trabajo se alar como por un lado el municipio de Mar n deber a mejorar sus ndices de autocontenci n con mejoras de la oferta urbana en cuanto a calidad espacial entre otros temas y tratar de reducir el uso del autom vil tanto promoviendo pol ticas pro activas en cuanto a mejoras del transporte p blico como en la disuasi n del uso del veh culo particular como modo de desplazamiento al trabajo especialmente de los residentes de municipios lim trofes

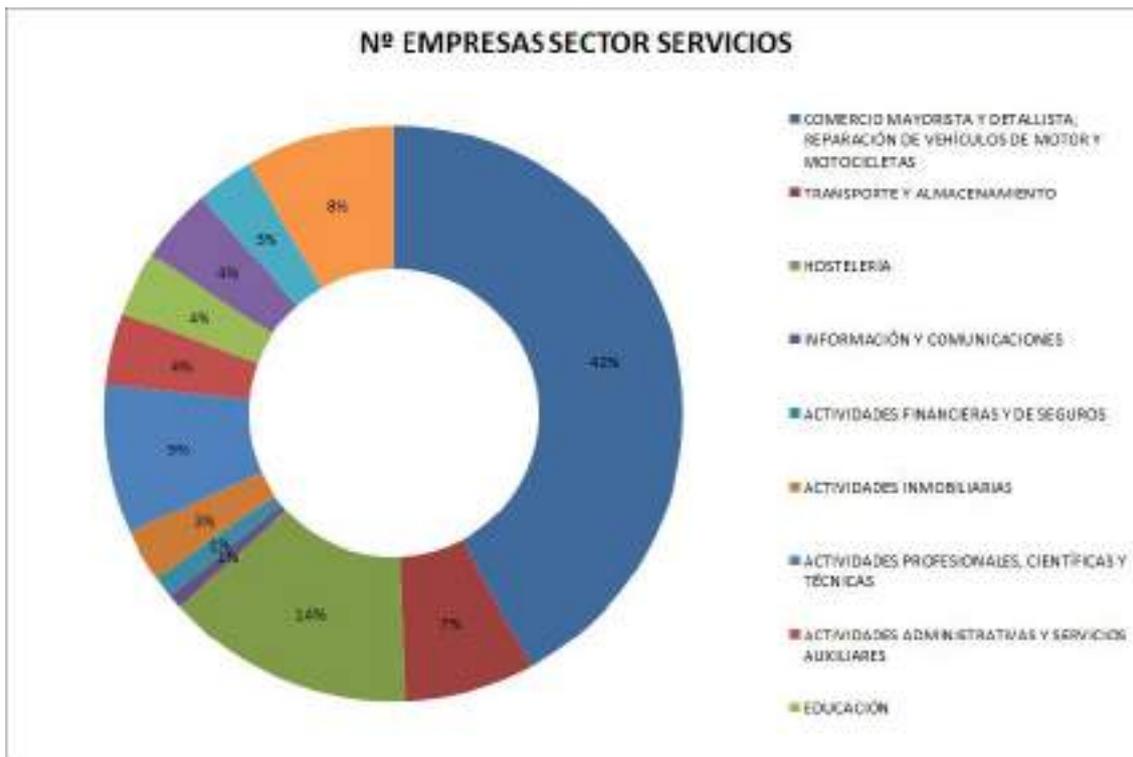
AOÚMTIT ECPO NICP

Evayexyuc vgevxlcof g α cexzlf cf ger q p lec

La estructura sectorial de la actividad econ mica del municipio de Mar n se podr a sintetizar en cuatro cuestiones fundamentales

En primer lugar el sector predominante es el sector servicios con empresas IGE en que destaca la peque a empresa tienen menos de empleados dedicada principalmente al peque o comercio y la hosteler a con y empresas respectivamente

Tal y como se muestra en la tabla es la actividad comercial tanto al por mayor como al por menor y de reparaci n de veh culos la que concentra el mayor n mero de empresas con un del total La siguiente actividad de servicios que cuenta con m s empresas aunque a mucha distancia de la anterior es la hosteler a que agrupa al del total de las empresas del sector en el municipio



Fzjsyj IGE Eíuqyf hns it i njhyt vt ij jr uvjxf xj zsn f i j x q h f r x

Más concretamente dentro de la actividad comercial y de reparación de vehículos son las empresas de comercio detallista las más numerosas en el año seguidas de las empresas de comercio al por mayor a pesar de haber sufrido una pequeña reducción con respecto al año.

En cuanto a la hostelería son los servicios de comidas y bebidas los que agrupan al mayor número de empresas mientras que los servicios de alojamiento cuentan con un número muy limitado de establecimientos sobre todo teniendo en cuenta el tamaño del municipio y que se trata de un municipio costero y con playas de calidad.

SECTOR DE ACTIVIDAD	Nº MERO DE EMPRESAS
CPNESCIP QPS ZVOUP E AP SEUAMP SEQASACI O DE XEH CVMP T DE N PUPS E N PUPICMEUAT	
Xgqxc g u g s c u c e l q f g z g j e y a v f g p r x r u g p r x r e l e g x c v	
Cr p g u e l r s r u é y q x r g l q x g u p g f l c u l r v f r e r p g u e l r v c a r f g z g j e y a v f g p r x r u g p r x r e l e g x c v	
Cr p g u e l r c u g x c a r v c a r f g z g j e y a v f g p r x r u g p r x r e l e g x c v	
HPTUAMAS A	
Tguzlñ r v f g c a r é c p g q x r	
Tguzlñ r v f g e r p l f c v g d g d l f c v	

Fuente: IGE. Explotación del directorio de empresas e unidades locales.



La única empresa del sector servicios con más de 100 empleados Pérez Torres Marítima S L está dedicada a la actividad de reparación y vinculada estrechamente con el puerto de Marín en cuyas instalaciones realiza su actividad. En cierta medida va a funcionar como una pequeña *El J Cyñ* o ciudad de borde que se va a beneficiar de su posición no central en el área urbana para ser centro de servicios de los territorios limítrofes como la comarca de O Morrazo en este caso.

En segundo lugar **go syguw f g Ncuq zc c vgu go cyxqqler p r x u ger q p ler f go p yqlelslr** con cuya actividad están relacionadas las principales empresas locales tanto en cuanto a volumen de facturación número de empleados valor añadido bruto o coeficientes de exportación ARDAN con empresas que van desde las ramas de actividad de pescados y mariscos a actividades consignatarias o la reciente incorporación en el año de la empresa Gonvarri Galicia S A incluida en el cluster de la automoción de Vigo.

Los dos últimos si bien difícil de cuantificar su papel en la economía local van a ser la Escuela Naval de Marín inscrita en la Universidad de Vigo y el peso del sector turístico con una importante incidencia en ambos casos en la parte del modelo económico de Marín basado en el pequeño comercio y la hostelería.

Evsgekdñcel q í f l zgwñhecel q ger q p lec

El modelo de la estructura sectorial descrita podrá equipararse dentro del modelo económico de Galicia al de una cabecera de comarca o un núcleo secundario dentro de un área urbana si no fuese por la singularidad que aporta el puerto de Marín. Es un modelo tradicional únicamente tres empresas del municipio están inscritas en el registro de empresas innovadoras del Ministerio de Economía y Competitividad con bajo grado de especialización y diversificación económica siempre fuera de lo relativo al puerto.

Evyeyxyc f gogp s q r í s cur

En el año 2017 la tasa de actividad del Ayuntamiento de Marín se situaba en el 65,5% con porcentajes del 72,5% para los hombres y del 58,5% para las mujeres. Sin embargo estos datos ocultan una realidad del mundo laboral bastante distinta dado que el Censo no muestra datos de segundas actividades o actividades que se realizan en el hogar marisqueo cuidado de tierras y ganado donde la mano de obra femenina alcanza valores importantes.

Por lo que se refiere a los datos de ocupación en el Ayuntamiento de Marín desde el año 2010 hasta la actualidad ha descendido ligeramente el número de personas ocupadas. El descenso ha sido más acusado en el caso de los hombres concretamente de un 10,5% que en el caso de las mujeres donde el porcentaje de ocupación ha caído en un 1,5%. El descenso de la población ocupada en los últimos años ha sido del 1,5% del total de personas ocupadas.



N OCUPADOS EN MARÍN		
	Ur xco	Hr p gv
N cuñr		

Fuente: IGE - Instituto Galego de Estatística
 Afiliados a la Seguridad Social en alta laboral según el Ayuntamiento de residencia y el sexo

La tasa de paro sintética es en Marín en datos de marzo del del y es ligeramente significativa la diferencia entre hombres y mujeres frente al En los últimos años la bajada de la tasa de paro ha sido también ligeramente más significativa en el caso de los hombres que en el de las mujeres siendo el descenso en el primer caso de puntos y en el segundo de

A P NET	Ur xco	Hr p gv	Ny aguv
N cuñr			

Tasa de paro sintética
 Elaboración propia a partir de datos de IGE

Por tramos de edad los grupos en los que el descenso de la tasa de paro ha sido mayor han sido los tramos de a a os y de a a os en ambos casos el comportamiento del mercado laboral ha mejorado considerablemente. El tramo de edad que registra una tasa de paro mayor es el de los jóvenes de entre y a os probablemente provocada por la ausencia de formación

Ur xco											
Ur xco	c cqr v										
cuñr											
cuñr											
cuñr											
cuñr											

Tasa de paro sintética
 Elaboración propia a partir de datos de IGE

² La tasa de paro sintética se calcula a partir de los datos de ocupados registrados en el IGE. *Afiliación a Seguridad Social por Concello de residencia do afiliado* y el paro registrado según la metodología SISPE.



Ccucexguñel q f gop guetf r f g xucdcm σ eco

Los datos relativos a la ocupación de los trabajadores que ofrece el censo del año indican una fuerte integración entre los mercados de trabajo de los municipios de Marín y Pontevedra. El flujo de trabajadores entre ambos era en ese año de en sentido de Marín a Pontevedra por en sentido contrario. Frente a esta situación había personas que residían y trabajaban en Marín. Teniendo en cuenta el bajo nivel de autocontención de este municipio como ya se ha visto en el análisis de *ht r r z y j v x* y la falta de datos del último censo, el análisis efectuado solo ha podido llegar a la caracterización de aproximadamente el del mercado de trabajo local.

Este análisis coincidente con la estructura de la actividad económica de Marín descrita en un epígrafe anterior, va a revelar sin embargo el elevado peso del sector público, especialmente defensa, fuerzas armadas y guardia civil, alcanzan casi el de los trabajadores residentes, y la educación, entre profesores de primaria y secundaria, superan igualmente el con un porcentaje de empleados administrativos con tareas de atención al público que llega al.

PCVQACI O c f i l x r f g α COP	
Uucdcmf r ugvugvlf gqxgv	
Nguef r xucdcm σ eco	

Ocupaciones militares Directores y gerentes Técnicos y profesionales científicos e intelectuales Técnicos y profesionales de apoyo Empleados contables, administrativos y otros empleados de oficina Trabajadores de los servicios de restauración, personales, protección y vendedores Trabajadores cualificados en el sector agrícola, ganadero, forestal y pesquero Artesanos y trabajadores cualificados de las industrias manufactureras y la construcción, excepto operadores de instalaciones y maquinaria Operadores de instalaciones y maquinaria y montadores Ocupaciones elementales

Fzjsj Cjsxt i j utgfhns ñárj s i f Eqgt vfhns uvturf

El análisis de la ocupación por sectores también revela que es el sector servicios el que ocupa en Marín a un mayor porcentaje de personas, seguido muy de lejos de la industria. El porcentaje de ocupados en el sector servicios en relación a los demás sectores se ha venido incrementando en Marín en los últimos cinco años, tal y como se muestra a continuación.



DAUPT DE PCVQACI O QPS TECUPSET						
A P NET	Ur xco	Ai uleyoyuc g s gvec	lqf yvualc	Cr qvxyeel q	Tguzlelr v	Or er qvxc
DIC						
DIC						
DIC						
DIC						
DIC						
DIC						

Fuente: elaboración propia a partir de datos del IGE

En cuanto al tamaño de las empresas la estructura empresarial de Marín se caracteriza por el predominio de las micropymes en datos del año el de las empresas de Marín no tienen asalariados y el tienen entre y asalariados. Por otra parte solo las empresas tienen más de asalariados y no hay empresas con más de empleados.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	N						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Todos	1.410	1.481	1.420	1.560	1.324	1.285	1.302							
sin asalariados	839	846	839	810	787	767	816	59,50%	59,12%	59,08%	59,56%	59,44%	59,69%	62,67%
de 1 a 2 asalariados	302	308	316	318	321	307	293							
de 3 a 5 asalariados	104	147	149	131	121	120	115							
de 6 a 9 asalariados	55	59	52	51	48	50	40							
de 1 a 9 asalariados	501	514	517	500	490	477	446	35,53%	35,92%	36,41%	36,76%	37,01%	37,12%	34,25%
de 10 a 19 asalariados	39	41	35	27	23	21	22							
de 20 a 49 asalariados	22	18	19	13	16	11	12							
de 10 a 49 asalariados	61	59	54	40	39	32	34	4,33%	4,12%	3,80%	2,94%	2,95%	2,49%	2,61%
de 50 a 99 asalariados	5	8	9	7	5	6	3							
de 100 a 249 asalariados	4	4	1	3	3	3	3							
de 50 a 249 asalariados	9	12	10	10	8	9	6	0,64%	0,84%	0,70%	0,74%	0,60%	0,70%	0,46%
de 250 o más asalariados	0	0	0	0	0	0	0							

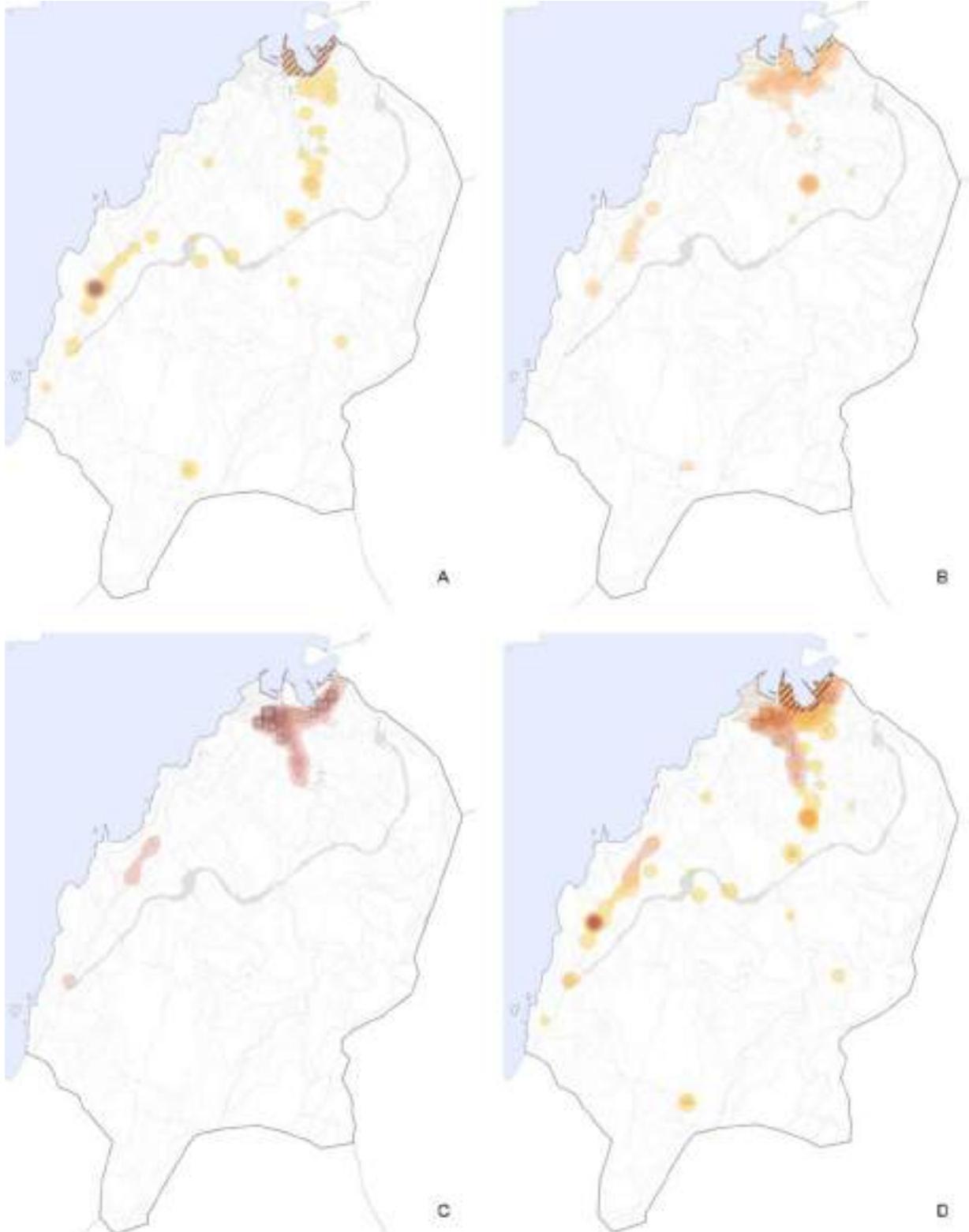
Fzjsyj IGE Eíuqyfhn s i j q i n y h y t v t i j j r u v j x f x ñ z s i i f i j x q h f q x

Mrecdñcel q í f lvxldyel q gvs celcof g α cexzlf cf ger q p lec g lqhxgvxyexyucv s ur f yexzcv

La distribución espacial de la actividad económica en el municipio de Marín se va a caracterizar por un muy alto grado de concentración espacial en el núcleo de Marín y más exactamente y dentro de él en los bordes del casco histórico y en el puerto de Marín. En el centro urbano va a aparecer un segundo polo de actividad en la avenida Ourense con actividad comercial, industrial y de oficinas y en menor medida un tercero en la salida hacia Moaña. La recta de Seixo junto a industrias aisladas en la carretera de Moaña completan las localizaciones espaciales de la actividad económica.



MAPA Localización de la actividad económica



A Locales industriales B Locales de oficinas C Locales comerciales D Síntesis espacial de la actividad económica
Fuente: Dirección General del Catastro. Elaboración propia.

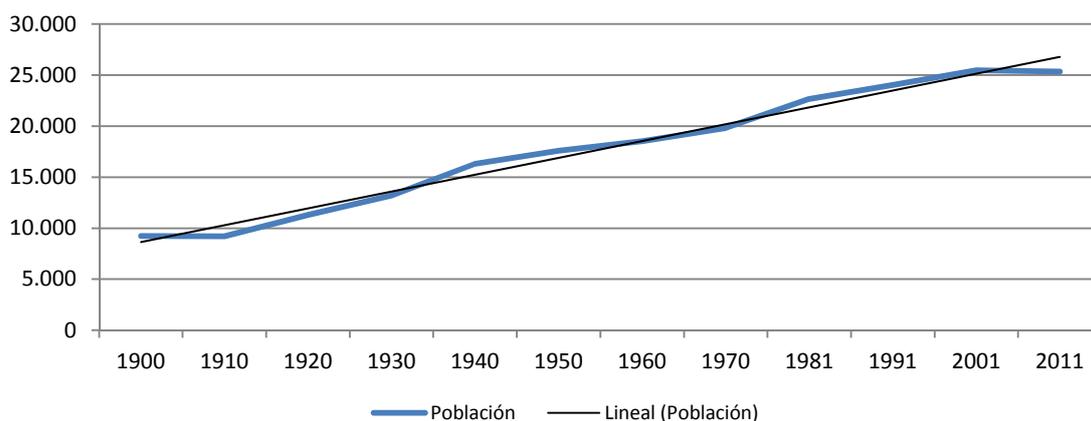


AOÚMTIT DENPGSÚFICP a TPCIAM

Xr oyp gq sr dæelrqco

Seg n el ltimo dato oficial del INE la poblaci n total de Mar n en el a o era de habitantes Este valor muestra ca da del sobre el m ximo de poblaci n municipal del s XX y principio del XXI alcanzada en el a o con personas

Poblaci n municipio de Mar n (habitantes).



Espacialmente el de la poblaci n municipal habitantes reside en la capital del t rmino municipal siendo los siguientes n cleos m s poblados Seixo con un Moledo Aguite Cas s Igrexario de Mogor Arealonga y Paradavila

Cabe se alar que pese a ser estad stica e hist ricamente n cleos independientes muchos de ellos forman continuos urbanos como Seixo Loira Moledo Montecelo Aguite de media densidad lo que incrementar a su peso relativo sobre el total de la poblaci n municipal

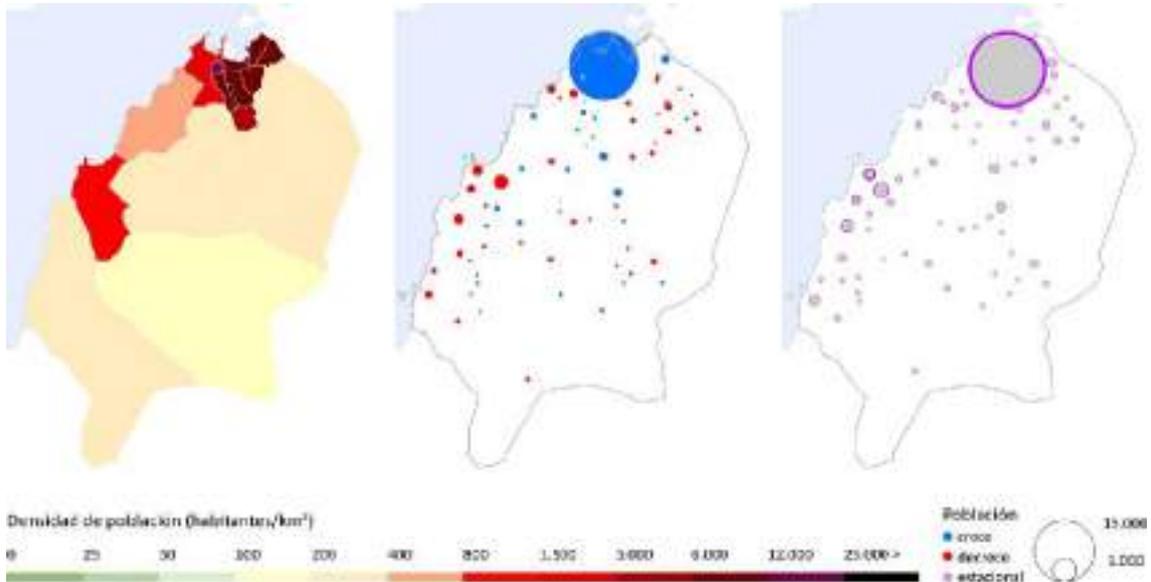
Qr dæel q gvæelrqcuc

La poblaci n estacionaria del municipio de Mar n supone un incremento de poblacional para el municipio de personas EIEL lo que supone cerca de un respecto a la poblaci n residente Si bien este fen meno se produce en todos los n cleos del municipio es en el propio Mar n y en la zona de Seixo Aguite Montecelo donde los porcentajes alcanzan valores m s altos llegando el n cleo de Aguite a doblar su poblaci n durante el periodo estival

Estos valores implican como ya se ha visto en apartados como redes de abastecimiento y saneamiento la necesidad de dimensionar los elementos urbanos para una poblaci n mucho mayor que la residente con los evidentes problemas que esto conlleva



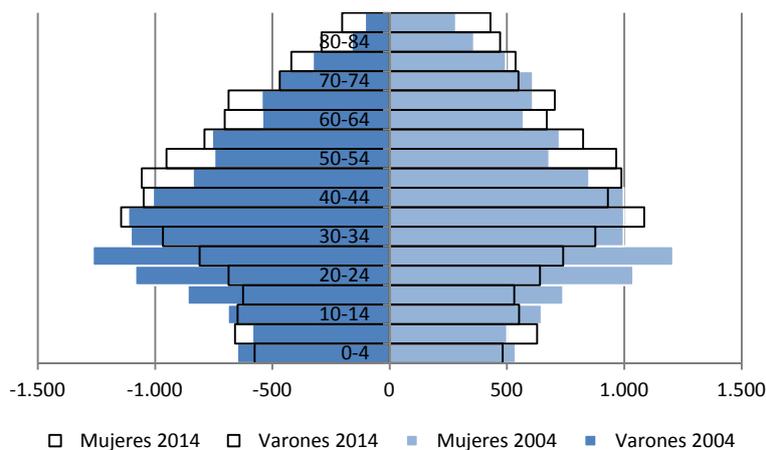
MAPA Población



A Densidad de población B Variación de población a nivel de núcleos C Población estacionaria
Fuente: Censos y padrón de población INE. Elaboración propia.

Envejecimiento y migración. El municipio de Marín alcanza sus mayores porcentajes de población inmigrante

El análisis comparado de las pirámides de población de los años 2004 y 2014 presenta la típica forma de los países desarrollados con una sociedad en un rápido proceso de envejecimiento matizado en este caso por el incremento de población en la cohorte de años cuyo nacimiento coincide con el punto álgido de la burbuja económica de nuestro país y el momento en que el municipio de Marín alcanza sus mayores porcentajes de población inmigrante.



La distribución espacial del índice de envejecimiento y su evolución entre los años 2004 y 2014 muestra una tendencia generalizada a su aumento en todo el término municipal de



Marín con excepción de los entornos de los barrios de San Pedro y A Cañota donde se mantienen con valores inferiores a

MAPA Índice de envejecimiento



Fuente INE padrones de población Elaboración propia

Nr zlp lgqx qcxyuc of gsr dæel q

En Marín la tasa de natalidad correspondiente al año es del un valor alto dentro del contexto gallego pero claramente baja para los estándares mundiales claro ejemplo de una sociedad la gallega entre las más envejecidas del mundo y que sigue profundizando en esta tendencia

Por otra parte la tasa de mortalidad correspondiente al año es del Se trata por tanto de una tasa de mortalidad baja pero que comparándola con la de natalidad presenta una tendencia movimiento natural de población negativa

En la tabla que se muestra a continuación se puede ver cómo en los últimos años Marín ha pasado de tener un saldo vegetativo positivo hasta el año a un saldo vegetativo negativo de en el que además continúa una tendencia decreciente



Ocelp lgqrv	Hr p dugv	Nyrugv	Dghyqlr qgv	Hr p dugv	Nyrugv	Tcdf r zgi gxcldzr

Fzjsyj IGE IPE Otárr rj syt sfyzwqij jf utgdfhns

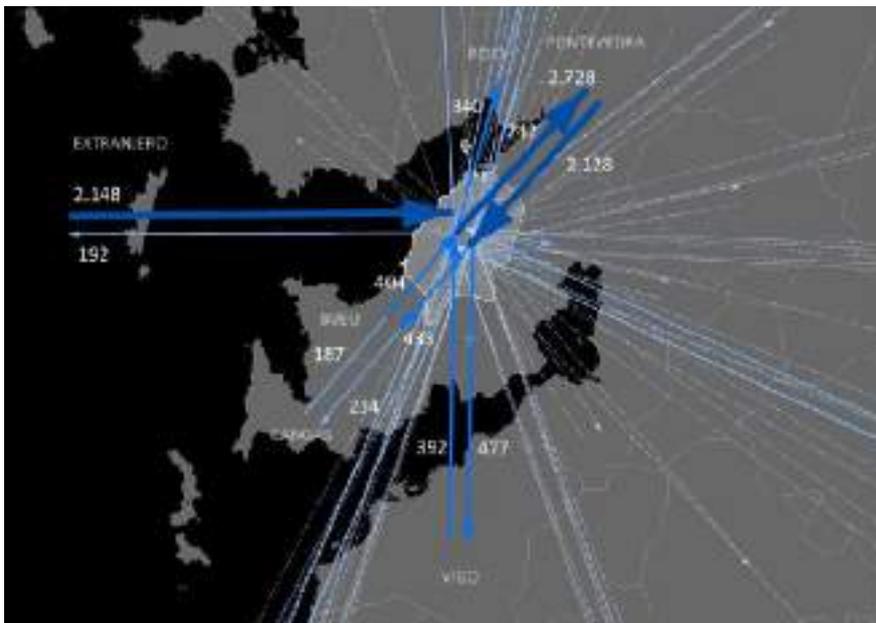
Nr zlp lgqrv p li ucxrlrv

Inmigración.

El análisis de los flujos de inmigrantes entre los años 2015 y 2018 muestra como la inmigración desde el extranjero es la mayor aportación de personas al padrón municipal con un total de 1.200 personas llegadas de esta procedencia el 35% del total. En segundo lugar destacan los flujos de carácter metropolitano y de región urbana que suponen el 45% y entre los que habrá que señalar la relación con Pontevedra con 1.500 inmigrantes seguidos de Bueu con 1.000, Poio con 800, Vigo con 700 y Cangas con 600.

El análisis de la inmigración desde el extranjero muestra un claro incremento entre los años 2015 y 2018 pasando de representar un 15% a un 35% de la población municipal siendo los principales orígenes de este colectivo África con 1.200 personas en 2015 de las cuales de Marruecos proceden 800 y en menor medida América del Sur con 400 personas en el mismo año.

MAPA Flujos migratorios totales

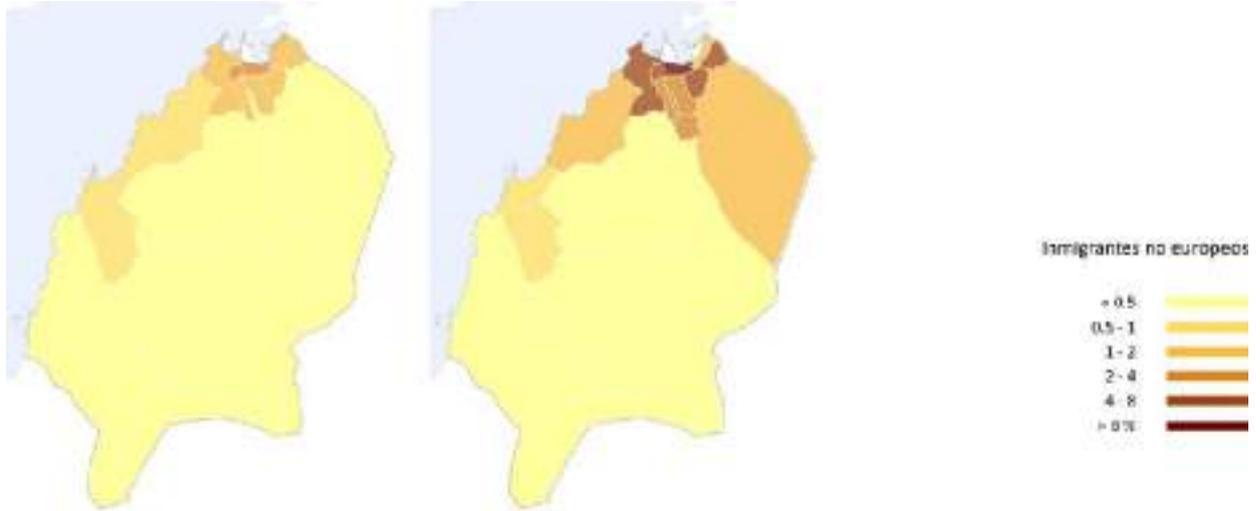


Fuente INE padrones de población Elaboración propia

La distribución por sexos y edades de este grupo muestra un claro predominio del inmigrante africano masculino y joven mientras que en el de origen suramericano predominan las mujeres jóvenes. El aumento en estos años del grupo correspondiente a menores de 30 años y el incremento porcentual de las mujeres indican una tendencia a la formación de un mayor número de núcleos familiares de esta procedencia así como un aumento del número de hijos. Estos factores han contribuido a reducir el índice de envejecimiento del municipio de Marín así como a aumentar la tasa de natalidad. Esta tendencia que hasta hace tres años iba en aumento ha empezado a partir de entonces a descender y actualmente cada año es menor el número de inmigrantes extranjeros que llega a Marín lo que puede condicionar estos factores en un futuro.



MAPA Población inmigrante de origen no europeo Años 2007 y 2011



Fuente Censos y padrones de población INE Elaboración propia

Emigración

Más que de emigración en el caso del municipio de Marín debemos de hablar de cambios de localización residencial dentro de la región urbana ya que los principales destinos durante el periodo 2007-2011 son Pontevedra con Vigo Bueu Poio y Cangas que junto con los con destino Marín suponen casi un 80% de los cambios residenciales en esos años.

El resto de destinos se va a repartir entre el resto de las principales ciudades gallegas las grandes ciudades españolas especialmente Madrid con detectándose en los últimos años un aumento de la emigración al extranjero.

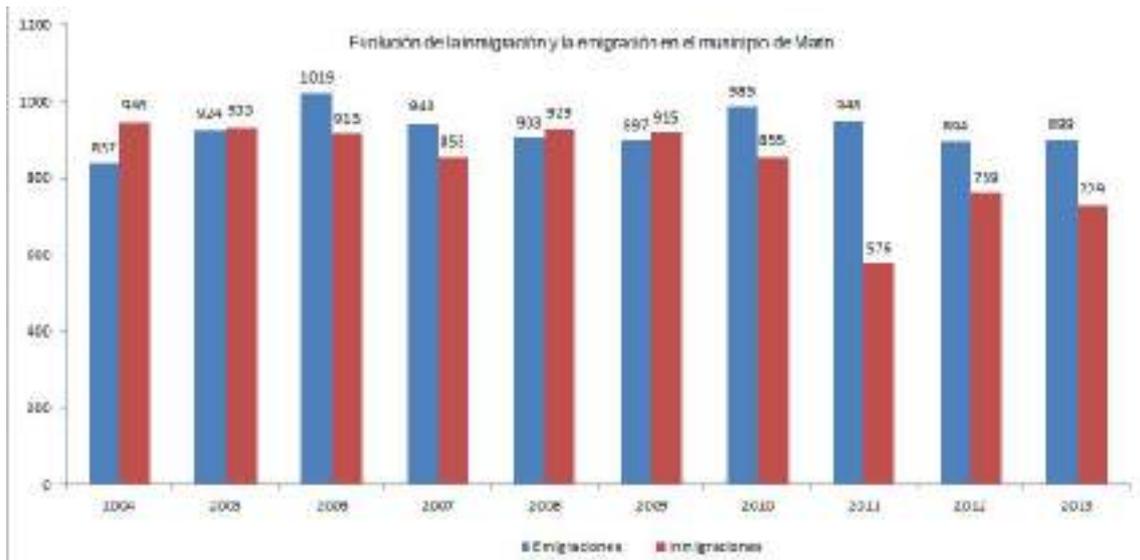
	Años 2007-2011		Años 2011-2015		Años 2015-2019	
Diferencia de población residente	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje	Porcentaje
Años 2007-2011						
Años 2011-2015						
Años 2015-2019						
Años 2007-2019						
Años CCAA						
Años Extranjero						
TOTAL						

Fuente INE Estadística de variaciones residenciales Elaboración propia a partir de los ficheros proporcionados por el INE



Saldo migratorio.

Si bien el saldo migratorio neto entre los años 2004 y 2009 presenta un ligero valor negativo de 10 personas inmigrantes frente a 105 emigrantes esta tendencia se está acelerando desde esta fecha con valores para el año 2010 de 105 emigrantes y 759 inmigrantes netos



Fuente: INE. Estadística de variaciones residenciales. Elaboración propia a partir de los ficheros proporcionados por el INE.

El análisis de los flujos migratorios dentro del área urbana para este periodo muestra un saldo neto negativo de 10 personas que abandonan Marín para ir a residir a municipios de este entorno especialmente a Pontevedra y Poio con flujos netos de 10 y 105. La tendencia detectada muestra un patrón de sustitución de población nacional por población de origen extranjero pero la disminución de este tipo de inmigración desde el máximo del año 2006 ha puesto de manifiesto el patrón de fondo de pérdida generalizada de población.

Proyecciones de población

Si bien las proyecciones de población ofrecidas por el Instituto Gallego de Estadística (IGE) no se ajustan al modelo de áreas urbanas sino al de comarcas las previsiones del año 2020 para las de Pontevedra y O Morrazo con horizonte en el año 2030 predicen un descenso de población de una magnitud del 10% y del 15% respectivamente. Son valores importantes pero menores de la media estimada para Galicia que se sitúa en un 15%.

Las estimaciones en cuanto al índice de envejecimiento para ambas comarcas pasan del 100 al 105 en el primer caso y del 100 al 110 en el segundo que son datos que indican un fuerte envejecimiento de la población en un breve periodo de tiempo estimación.



coherente con el análisis de la pirámide de población del municipio de Marín. Según este mismo estudio, el tamaño medio del hogar en la provincia de Pontevedra pasará de 2,5 a 2,4 personas, con un incremento de los hogares unipersonales y de parejas sin hijos, en consonancia con el fuerte incremento del índice de envejecimiento.

Olzgofo g dlogvxcuger q p ler

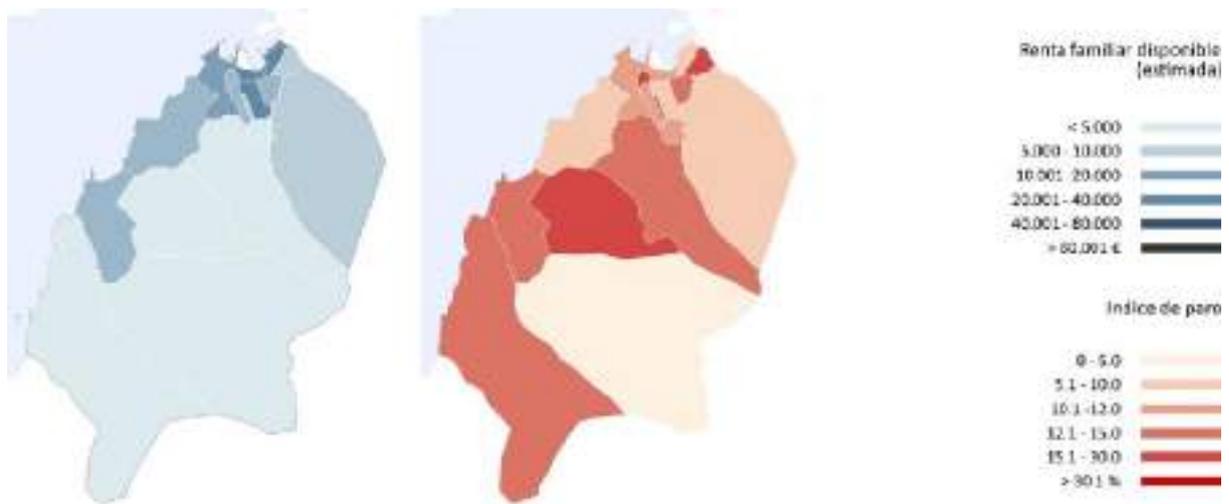
Los datos de PIB por habitante indican que entre los años 2008 y 2017 se ha reducido no sólo en Marín sino también en la Comarca de O Morrazo y en la provincia de Pontevedra. Marín tiene un PIB por habitante mayor al de la media de la Comarca e inferior al de la media provincial.

PIB Miles de euros por habitante
Comarca de O Morrazo
Provincia de Pontevedra
Marín

Fuente: IGE. Producto interior bruto municipal

Los datos de renta bruta disponible en los hogares hasta el año 2017 indican que en Marín esta es un poco inferior a la de la media de la comarca de O Morrazo y sustancialmente inferior a la de la provincia de Pontevedra. En datos del año 2017, en Marín la renta bruta de los hogares era de 18.000 euros, mientras que en la Comarca de O Morrazo era de 20.000 euros y en la provincia de Pontevedra de 25.000 euros.

MAPA: Estimación de renta familiar disponible y Porcentaje de población activa en paro



Fuente: Censos de población. INE. Tesis Doctoral. Elaboración propia.



Los datos de ocupación por número de hogares en datos del año 2017 muestran que en el 100% de los hogares de Marín no hay ninguna persona ocupada. Solo el 100% de los hogares cuenta con ocupados mientras que el 100% solo tiene un ocupado.

Ocupación por número de hogares				
Urbano	Olivera	Residencial	Residencial	Residencial
100%	100%	100%	100%	100%

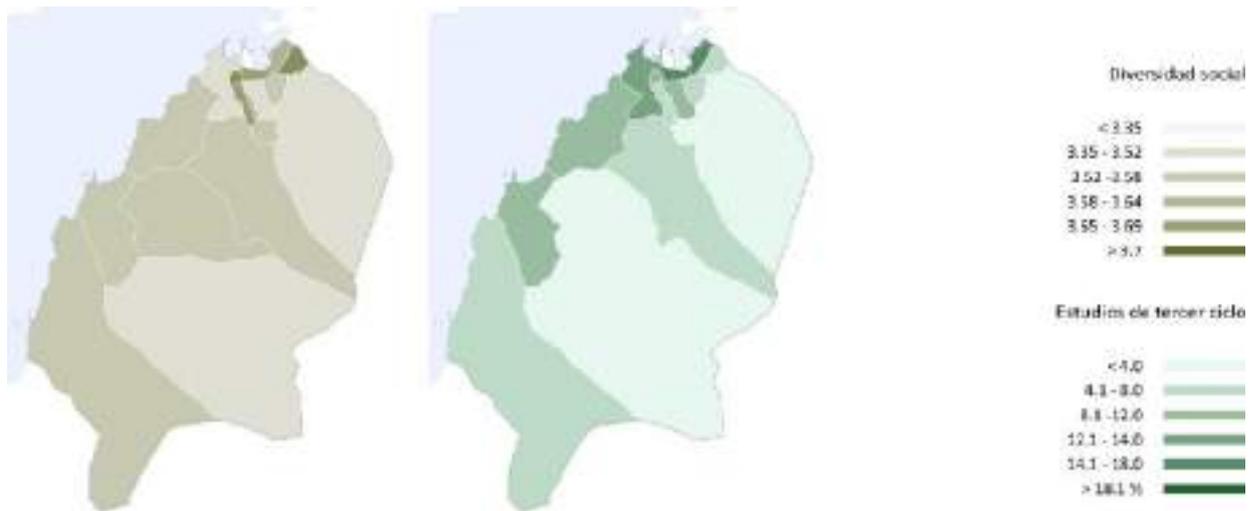
Fuente: INE. Censos de Población y Viviendas.

Olzof g d l g g v x c u v r e l c o B r o v f g p c u i l q e l q

Si bien muchos de los datos disponibles para este apartado derivan del censo del año 2017 es relevante su análisis e interpretación siempre sujeta a matizaciones debidas al tiempo transcurrido desde la realización de este estudio.

Del análisis de la diversidad social se desprende que el mayor grado de la misma lo encontramos en el casco histórico y los espacios comprendidos entre la avenida de Ourense y la calle Concepción Arenal mientras que los menores dentro de la zona urbana de Marín se van a situar en primer lugar en las inmediaciones del Parque de la Iglesia y en la zona de la Escuela Naval y en segundo en La Cañota y San Pedro.

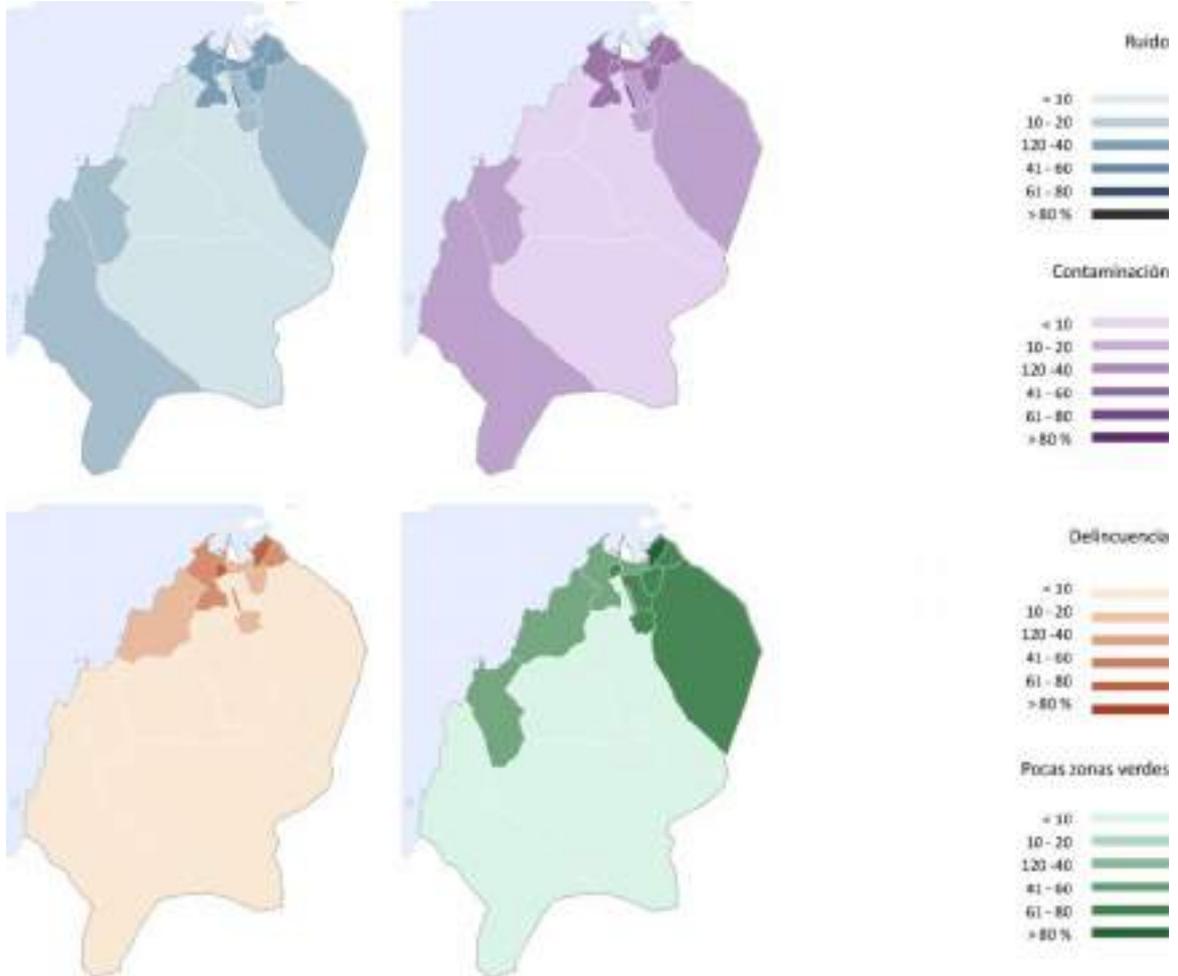
MAPA Diversidad social y estudios de tercer ciclo



Fuente: Censos de población. INE. Elaboración propia.



MAPA Calidad de vida en los hogares Censo



A Ruido B Contaminación C Delincuencia D Pocas zonas verdes
Fuente Censos de población INE Elaboración propia

Cruzando estos datos con otros como renta nivel de estudios inmigrantes etc se desprende como en el entorno de la Plaza de la Iglesia la diversidad social es baja pero la renta es de las más altas y el índice de paro el más bajo. Esta zona coincide según el censo del 2011 con las secciones donde existe una menor percepción de ruido contaminación y delincuencia.

El frente marítimo va a presentar un alto grado de diversidad social incluso altos índices de emigración no europea rentas altas y el porcentaje más alto de personas con estudios de tercer ciclo. La percepción de mucho ruido y contaminación coincide con su situación inmediata al puerto y a las vías de mayor tráfico de la ciudad. Sería interesante matizar la diferencia entre la fachada marítima y la interior así como su evolución ya que ha sido una de las zonas donde más ha crecido el porcentaje de inmigrantes.

Con características diferenciadas entre ellas pero en sentido contrario las zonas con menor grado de bienestar social las vamos a encontrar en los mencionados barrios de San Pedro y



A Ca ota la zona de Arealonga y las inmediaciones de las viviendas de sub oficiales requiriendo una menci n aparte los dos asentamientos originales de Mar n que por haber sido objeto de la aplicaci n de un ARI en estos a os se hace m s dif cil de evaluar

Gucf r f g lr up cel q f goecs lxcoj yp cqr

En datos del a o los m s recientes que se registran para el municipio de Mar n el nivel de estudios de la poblaci n es muy similar al de la media gallega aunque en Mar n hay un porcentaje superior al de la media de la Comunidad Aut noma de personas que no saben leer ni escribir especialmente entre las personas jubiladas y un porcentaje inferior de licenciados y doctores

Olzgo f g vxyf lr v f g s r d æ l q		
OIXEMDE ETUVDIPT	GAMCIA	NAS O
Or vcdg æggur gveudlu		
Ngqr v f g c r v f g gver æuñcel q		
Tlq er p s æxcudcej læguxr gæp gqxo		
Bcej læguxr gæp gqxo		
Bcej læguxr vys gulr u		
FQI FQ GSADP p gf lr		
FQII FQ Gu f r vys gulr u		
Dls æ p cxyuc		
Megqelcxyuc		
Dr exrucf r		

Fuente Censo

El an lisis del nivel de estudios frente a la actividad del a o muestra un predominio del nivel de estudios de segundo grado con un de la poblaci n por nicamente un de tercer grado



Olzgo f g vxyf lr v i ucfr v	Efc f gq i ucqf gv i uysrv	Gcdclc			Ncuq		
		Ur xco	Hrp dug	Nyrgu	Ur xco	Hrp dug	Nyrgu
Ur xco	Ur xco						
	Ngqr vfg						
Aqc drcdgr v	p v						
	Ur xco						
Tlq gvxyf lr v	p v						
	Ur xco						
Qulp gui ucfr							
	Ur xco						
Tgi yqfr i ucfr	p v						
	Ur xco						
Uguegui ucfr							
	Ur xco						
Or gv cs decd g	p v						
	Ur xco						
	Ngqr vfg						

Fuente Censo Poblaci n y viviendas

Del an lisis de estos ltimos datos si bien incompletos por las carencias del censo del y siguiendo patrones ya establecidos para Espa a parece desprenderse un alto grado de abandono escolar en la primera d cada del s XXI tema que ser a coherente con el dato de que un de los parados que buscan su primer empleo pertenecen a las categor as de analfabetos o sin estudios



AOÚMTIT DE MPT TITUENAT VSBAOPT EoÚSEA VSBAOA DE QPOUEXEDSA

Según lo comentado en la introducción el municipio de Marín pertenece al Área Urbana de Pontevedra uno de los entornos más dinámicos de la comunidad autónoma gallega y donde el núcleo de Marín es el más importante del ámbito tras la capital provincial.

Si bien conformada por multitud de pequeños núcleos de población esta área urbana se caracteriza por presentar un continuo urbano edificado que desde Portonovo en la boca más septentrional de la ría llega a Bueu en la más meridional pasando entre medias por las ciudades de Pontevedra y Marín.

MAPA Suelos estratégicos del Área Urbana de Pontevedra



Sistema ambiental

Zonas verdes: **Existentes** (línea verde) **Propuestas** (línea verde con puntos) **Plan de Orientación del Litoral** (línea azul) **Costeira** (línea azul) **Espacio de Interés** (línea azul) **Corredor ecológico** (línea verde)

Patrimonio

□ Bien de Interés Cultural □ Arqueológico □ Etnográfico □ Arquitectónico

Equipamientos

Equipamientos: **Polaridades metropolitanas**
 Equipamientos: **Polaridades** (línea azul) **Estación tren-autobús** (símbolo de sol) **Hospital** (símbolo de sol) **Campus universitario** (símbolo de sol)

Polaridades

Residencial (línea roja) Comercial (línea roja) Oficinas (línea naranja) Industrial (línea naranja) Puerto (línea naranja) Escuela naval (línea azul)

Fuente: Elaboración propia

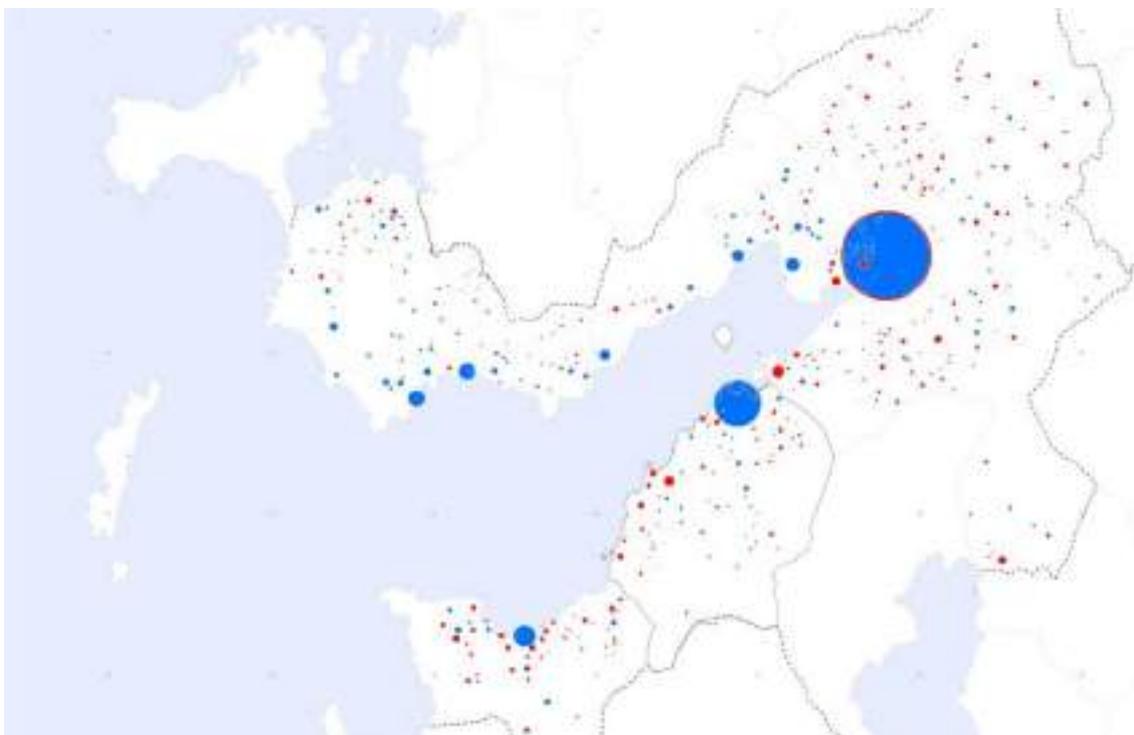
Los distintos municipios que la forman van presentar ciertos grados de especialización que los diferencian enormemente unos de otros. En el norte, el municipio de Sanxenxo ha realizado en los últimos años una fuerte apuesta por potenciar el sector turístico, que en cierta medida le está llevando a pasar de su histórico turismo de calidad a un modelo más masivo. El municipio de Poio, también situado en el margen norte de la ría, ha sido capaz en los últimos años de generar gran cantidad de suelo urbano, especialmente en la zona limítrofe con Pontevedra.



MAPA Nuevas edificaciones en el ámbito Pontevedra Marín en el periodo 2010-2015 según tipologías edificatorias

Fuente: Tesis Doctoral *Equilibrio territorial y sostenibilidad en el espacio urbano de Pontevedra* de J.G. Harguindey UDC

MAPA Evolución de la población a nivel de núcleos de población



Fuente: Padrones de población INE. Elaboración propia.

Bueu, con su papel de núcleo secundario dentro de la península de O Morrazo y muy condicionado por su cercanía a Cangas y Marín, ha optado por potenciar la centralidad de su núcleo central con nuevas viviendas en la antigua fábrica de Mas. El caso de Pontevedra merece una mención aparte ya que sus políticas de peatonalización y rehabilitación han sido premiadas en multitud de certámenes internacionales. Asimismo, esta ciudad ha sido capaz de generar abundante suelo urbano en continuidad con la trama urbana central.

De esta forma, un estudio de la evolución de la población de los núcleos del área urbana de Pontevedra entre los años 1990 y 2010 va a mostrar un patrón general en donde crecen los núcleos del margen norte de la ría, disminuyen los del sur, con excepciones como el propio Marín y Bueu, y crecen mucho la ciudad de Pontevedra y los núcleos adyacentes.

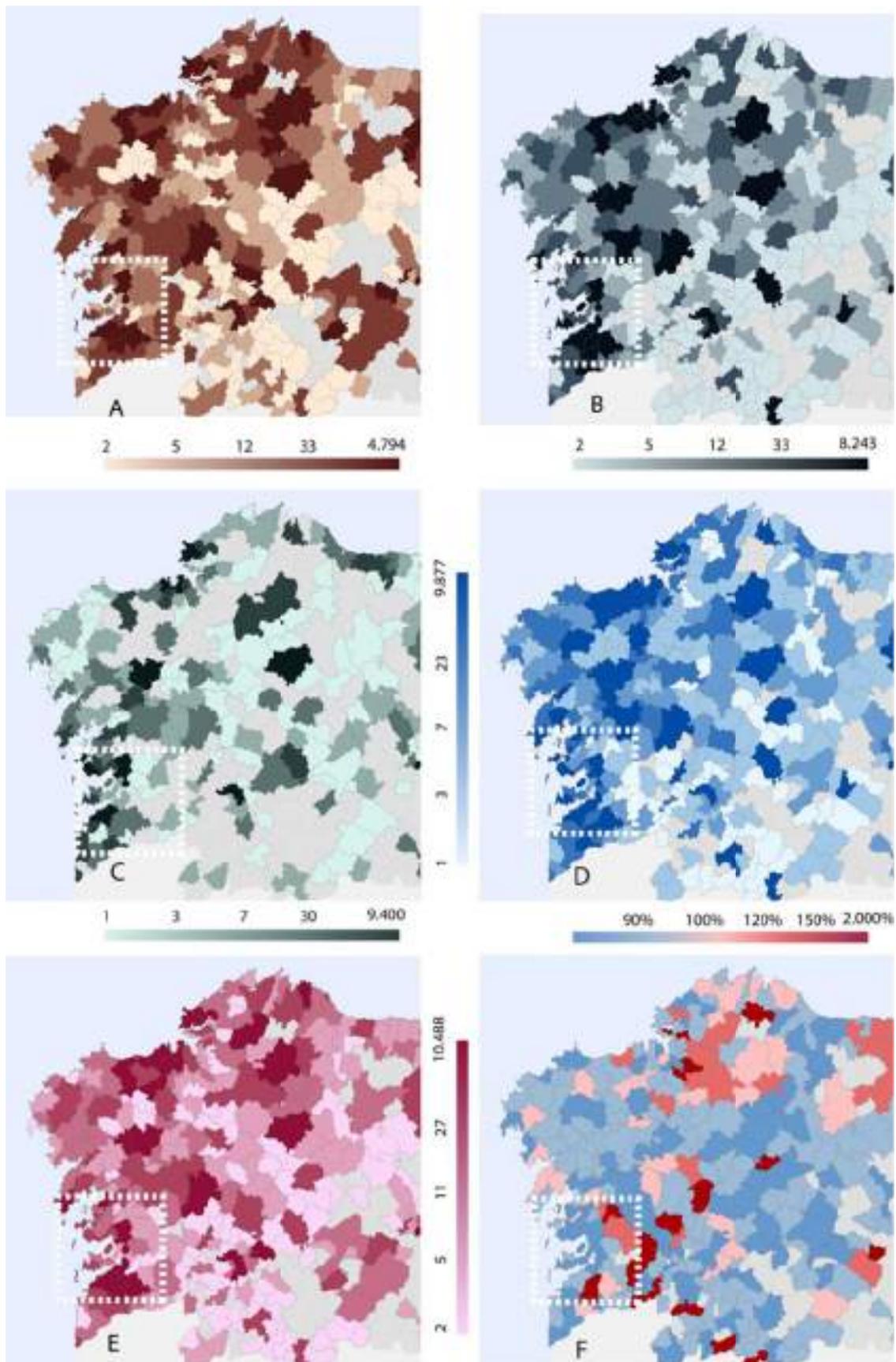
La ampliamente documentada relación entre el municipio de Marín y el de Pontevedra se va a formalizar espacialmente mediante un continuo urbano roto a nivel de población en la costa por la presencia de la gran industria papelera de Ence, que ocupa una enorme superficie de terreno ganado al mar. La carretera que une ambos núcleos por la parte litoral, la PO-100, situada entre esta industria y la costa, presenta una sección de vialidad propia de una autopista que, de una vía urbana o interurbana, lo cual dificulta enormemente las relaciones peatonales o ciclistas entre ambas ciudades. La histórica carretera decimonónica que discurre paralela a la anterior por el interior, soporte del crecimiento urbano durante este amplio periodo de tiempo, presenta graves carencias de accesibilidad peatonal debido a la situación de la edificación tradicional pegada a la carretera. Cabe



destacar cómo el Plan Director de Movilidad Alternativa de Galicia propone en la PO la ejecución de un carril bici con el nivel de corredor básico entre Pontevedra y Marín siguiendo por toda la costa de O Morrazo

Los modelos de desarrollo en el ámbito del área urbana derivados de la aplicación de las Directrices de Ordenación del Territorio, el Plan Move y el Plan Sectorial de Suelo Empresarial de Galicia se desprende un modelo territorial que apuesta por un corredor interior que circunvalando Pontevedra unir a Santiago y O Salnes con Vigo donde se situarían los nuevos suelos de desarrollo industrial incluida la Plataforma Logística del Puerto de Marín

De igual manera y mediante similares herramientas se plantea una mayor integración entre el Área Urbana de Pontevedra y Vilagarcía de Arousa con la ubicación de suelos para nuevos desarrollos empresariales en la zona intermedia entre ambas ciudades. Mientras en O Morrazo se plantea únicamente la expansión del polígono industrial de Cangas Bueu y un pequeño suelo empresarial aún en estudio entre Marín y Moaña



Mapa 23: Índices de actividad A/ Industrial. B/ Comercial.. C/ Turístico. D/Restauración. E/ Actividad económica. F/ Variación IAE 2006-2011. Fuente: Anuario La Caixa, 2013. IGN. Elaboración propia.



AOÚMTIT DEMNASCP CPNQEUEOCIAM

El marco competencial municipal de Marín viene condicionada principalmente por la siguiente normativa jurídica sin perjuicio de lo previsto en leyes sectoriales estatales o autonómicas:

- Ley de 27 de abril reguladora de las Bases del Régimen Local
- Ley de 28 de diciembre de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local
- Ley de 22 de mayo de medidas urgentes derivadas de la entrada en vigor de la Ley de 28 de diciembre de racionalización y sostenibilidad de la Administración local
- Ley Orgánica de 22 de abril del Estatuto de Autonomía de Galicia
- Ley de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera
- Ley de 27 de julio reguladora de la Administración Local de Galicia

La autonomía municipal hace alusión al derecho y la capacidad reconocidos por la Constitución a los municipios de gestionar sus propios intereses lo que les permite actuar con plena personalidad jurídica y responsabilidad ser titular de competencias conformar una política municipal propia y diferenciada y participar en la configuración de las sectoriales de ámbitos territoriales superiores y organizar sus estructura administrativas internas para adaptarse a sus necesidades específicas

El artículo de la Ley RBRL de 27 de abril reguladora de las Bases del Régimen Local en la redacción modificada por la Ley de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local clasifica las competencias de los ayuntamientos en los siguientes tipos: las competencias propias art. 41 y las competencias delegadas art. 42 y las competencias asumidas art. 43 y las competencias propias atribuidas por la legislación sectorial y autonómica

Competencias asumidas: *vzj xts js thfxrtsjx fxzr nifx t htr ugr jsyfifx utwqx fñzsyfr ñsyxfyjsi ñsif xryzfhrt sjxij jxuj hrf qsjhj xñfi utwxj wqfir rsnxyw hns r x uwírr f f qhrzififst*

Competencias delegadas, *“xj jg whjs js qxyw rxtxij q ijglfhn s vzj uzjij rshqrv y hsrhxij i nvyhns ñij htsyvt qij tut vyzñifi ñvzj js hzf qzñj whfxt ijgj vjxujyf wqf utjxyfi ij fzyt tvf sróf hns ij qxxj vñhrtxij q Esyñifi Nthf q*

Competencias propias, *xj jg whjs js wlrr js ij fzytstr f ñgf a q uvur f vjxutsxf graqi fi fyjsi ñsif q ijgnif uvrl vñr f hns ñjg hzhns hts qxi jr xAir rsnxyw hrt sjxu gqhf x Axz áj óyfr gns xj ijgj r jshrt sf wqf x htr ujyj shrf xuvur f xfywvzñi fx utwi jvj hnt r sxz q wif fuqhf hns uvj kj vj syj js xz yj wvnt vt xt gvj hzf qzñj wt vt yjsi ñsif js jxyt x hf xt xj qij vjhnt jxyf yf qhf w hyj wxz uqj yt vt*

También la Ley de 27 de abril reguladora de Bases de Régimen Local en su artículo establece las competencias de los municipios este artículo ha sido modificado por la Ley



de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local en su artículo primero y queda redactado en los términos siguientes

EqOzs rhurt ufvr d l jxyns ij xzx rsyj vjxj xñjs j q r gnyt ij xzx htr ujjj shrf x uzjij uvtr t áj w fhyrání f i j x ñ uvjxyf w d x xj vñhrt x u gqhtx vzj htsywgzñí s f xfyxkf hj w d x sj hj xñí f i j xñí f xurvr hrt sj xij d htr zsní f i áj hrf qjs d x y w rstx uvj áxyt xjs j xyj f vyhz d

EqOzs rhurt j g vñj w js ytít hfxt htr t htr ujjj shrf x uvtruf x js d x y w rstx ij d g l rxd f hns ij qExyfit ñij d x Ctr zsní f i j x Azy str f x js d x xñl zñj syj x r f yj vñf x

f Zvgf s x r t u d s j f r ij syt l j x y n s j g h z h n s ñ i x h n u q s f z v g f s x y r h f S v t y j h h n s ñ l j x y n s i j q S f y w r t s r t m x y v h t S v t r t h n s ñ l j x y n s i j d á r á j s i f i j u v t y j h h n s u g q h f h t s h v v j v t x i j x t x y j s g r q i f i k s f s h j v f C t s x j v á f h n s ñ v j n f g r q y f h n s i j d j i r k h f h n s

g O j i r t f r g r j s y j z v g f s t j s u f v y r h z d w u f w z j x ñ d w r s j x u g q h t x l j x y n s i j d x v j x n i z t x x q i t x z v g f s t x ñ u v t y j h h n s h t s y v f d h t s y f r r s f h n s f h x y r h f q r s r h f ñ f y r t x k v h f j s d x ó t s f x z v g f s f x

h A g f x y j h r r i j s y t i j f l z f u t y f g g f i t r r h r q t ñ j á f h z f h n s ñ y v f y r i j s y t i j f l z f x v j x n i z f g x

i I s k f j x y z h y z v f á r f v f ñ t y v t x j v z n u f r i j s y t x i j x z y n z d v i f i

j E á f q f h n s j r s k t w f h n s i j x n y z f h r t s j x i j s j h j x n i f i x t h r f q ñ d f y j s h n s r s r j i r f y f f u j v x t s f x j s x n y z f h n s t v j x l t i j j i h q x n s x t h r f q

k S t q h f d h f q u v t y j h h n s h r á r q u v j á j s h n s ñ j i y r s h n s i j r s h j s i r t x

l X w k h t j x y f h r t s f r i j s y t i j á j m h z d x ñ r t á r q i f i X v f s x u t v j h t g h y á t z v g f s t

m I s k t w f h n s ñ u v t r t h n s i j d f h y r á n i f i y z w x y r h f i j r s y j w x ñ r g n y t d h f q

n F j v f x f g f x y t x r j v h f i t x d s d x ñ h r t j v h r t f r g z d s y j

o S v t y j h h n s i j d x f q g v i f i u g q h f

p C j r j s y j v t x ñ f h y r á n i f i j x l z s j v f v f x

q S v t r t h n s i j q i j u t v j j r s x y f d h r t s j x i j u t v y r á f x ñ i j t h z u f h n s i j q y j r u t q g v j

r S v t r t h n s i j d h z q z v f ñ j v z n u f r i j s y t x h z q z v f g x

s S f v y r h n u f v j s d á r l r f s h r f i j q h z r u q r i j s y t i j d j x h t d v i f i t g q l f y t v f ñ h t t u j v f w h t s d x A i r r s x y v f h r t s j x j i z h f y r á f x h t v j x u t s i i j s y j x j s d t g y j s h n s i j d x x t d v j x s j h j x f v t x u f v f d h t s x y z h h n s i j s z j á t x h j s y v t x i t h j s y j x N f h t s x j v á f h n s r f s j s r r i j s y t ñ á r l r f s h r f i j d x j i r k h r t x i j y n z d v i f i d h f q i j x y r s f i t x f h j s y v t x u g q h t x i j j i z h f h n s r s k f s y r q i j j i z h f h n s u v r f v f t i j j i z h f h n s j x u j h r f q



Swér thns js xz y w rst r zsrhuf qij q uf vyhruf hns ij qxhzififstxjs j qzxt j khj sy ñxt xj srgg ij qxy hstql fxij q rskw fhns ñqxhtr zsrhf hrt sjx

En cuanto a las competencias atribuidas por la legislación autonómica La Ley de julio reguladora de la Administración Local de Galicia en su artículo establece como competencias propias de los municipios en Galicia las siguientes

Eqr zsrhuit jg vhw j sytit hfxt htr ujjshrf xjs qxy w rstxij q ql rxf hns ij qExyfit ñij q Ctr zsnfi Azy str fjs qxxrl zñsyjxr fy vfx

- *Nf xjlzvi fi js qlfvjxu gqhtx*
- *Nf tvj s fhns ij qyw kht ij ajmhq xñuj vxtsf xjs qxáfxzvqfsfx*
- *Nf uvtyj hhn s hráqñ q uvjáj shn s ñjís hns ij rshj si rtx*
- *Nf tvj s fhns ljxyn s jg hzhns ñi rxhuqsf zvqfs xythf q uvtr thns ñljxyn s ij áráj si fx qx uf wzjx ñ d v r s j x q uf árr j sy fhns ij áfx u gqhf x zvqfsfx ñ q ht sxj vaf hns ij hfr rstxñáfxvz vfgx*
- *Equf yvr tsrt mxy vht fvyxyht*
- *Nf uvtyj hhn s ij qr j i r t f r gñs yj*
- *Agfxyt x r fyfij v x kj vfx r j vhf i t xñ q ij kj sxf ij zxf v t xñ ht sxzr ñi tvj x*
- *Nf uvtyj hhn s ij q x f q gvi fi u gqhf*
- *Nf uf vyhruf hns js q ljxyn s ij q fyj shn s uvv fvf ij q x f q i*
- *Nt x h j r j s y j v t x ñ x j v á r h r t x k z s j v f v t x*
- *Nf uvj yf hns ij q x x j v á r h r t x x t h r f g x ñ q uvtr thns ñvj r s j v h n s x t h r f g x*
- *Eqxr r s r x y v e ij flzf j q f q r g v i t u gqht q x x j v á r h r t x ij q r u n j ó f á r f v f q v j h t l n i f ñ j q y v f y r r j s y t ij v j x n i z t x j q f q f s y f v a f i t ñ j q y v f y r r j s y t ij flzfx v j x n i z f g x*
- *Eqv f s x u t v j u gqht ij á r f g v e x*
- *Nf x f h y á n i f i j x j r s x y f q h r t s j x h z q z v f g x ñ i j u t v y r á f x q t h z u f h n s ij q y j r u t q g v j ñ j q z v a r t*
- *Nf uf vyhruf hns js q uvvlvr fhns ij q jsxj fsóf ñ q httujvfhns hts q Air r s r x y v h n s j i z h f y r á f j s q h v j f h n s h t s x y z h h n s ñ r f s y s r r r j s y t ij q x h j s y v e x i t h j s y j x u gqht x q r s y j v á j s h n s j s q x v f s t x i j l j x y n s i j q x h j s y v e x i t h j s y j x ñ q uf vyhruf hns js q á r t r á f s h r f i j q h z r u q r r j s y t i j q j x h t q v i f i t g q t f y t v f*
- *Nf j g h z h n s i j u v e l v r f x u v e u r t x i j x y r s f i t x f q r s k s h r f a á j s y z i r z g v n j y v h j v f j i f i*
- *Nf uf vyhruf hns js q k w f h n s i j f h y r á t x ñ i j x j r u g f i t x*

En relación con los objetivos temáticos podemos profundizar en su régimen de competencias señalando los fundamentos normativos por cada uno de ellos

Podrá el municipio PU p g m u c u g o y v r í a e c d f c f f g a v x g e q r a i c v f g a l q r u p c e l q í e r p y q l e c e l q í g o c e e g r c a v p l v p c v



- c Tratamiento de aguas residuales
- f Prevención y extinción de incendios
- g Tráfico y transporte colectivo urbano
- j Protección de la salubridad pública

Por otro lado como servicios mínimos a prestar por el Ayuntamiento obligatorios podemos citar según el artículo de la LBRL

- Limpieza viaria

Principales aspectos de la Ley de Bases de Régimen Local en la redacción dada por la Ley de diciembre de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local en adelante LRSAL establece en relación con este objetivo temático en el artículo las siguientes competencias propias

La Ley de Bases de Régimen Local en la redacción dada por la Ley de diciembre de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local en adelante LRSAL establece en relación con este objetivo temático en el artículo las siguientes competencias propias

- a Gestión de la vivienda de protección pública
- e Evaluación e información de situaciones de necesidad social y la atención inmediata a personas en situación o riesgo de exclusión social
- m Promoción de la cultura y equipamientos culturales
- n Participar en la vigilancia del cumplimiento de la escolaridad obligatoria

Como se desprende de la nueva redacción de la norma las competencias de las entidades locales en materia de servicios sociales ha sido amputada quedando únicamente la evaluación e información de situaciones de necesidad social así como la atención urgente. En este sentido se ha reducido de forma notable el campo de los servicios comunitarios básicos.

En este sentido la reforma local ha provocado una transferencia de competencias básicas esto es educación, sanidad y servicios sociales que aun conservaban parcialmente las entidades locales a las Comunidades Autónomas aunque sin prever el sistema de financiación. Todo esto sin perjuicio de reconocer al ayuntamiento el derecho a participar en estas competencias siempre dentro de un marco de cooperación y de actuación complementaria dentro de cada municipio.

Esta normativa viene desarrollada en Galicia por la Ley de servicios sociales de Galicia que estructura el sistema de servicios sociales en dos niveles competenciales: el autonómico y el local. Concretamente en el ámbito local se diferencia entre servicios mínimos y otros complementarios que las administraciones locales pueden ejercer. Así podemos citar:

- Servicios mínimos
 - Los servicios sociales comunitarios básicos
- Servicios complementarios



- Los servicios específicos cuando no tengan un alcance supramunicipal
- Colaboración y coordinación con entidades de iniciativa social
- Estudios e investigación y análisis de necesidades en el ámbito local
- Planes y programas locales
- Fomento de la solidaridad y participación
- Coordinación con los restantes servicios municipales

En todo caso la LRSAL regula en su Disposición Transitoria Segunda la asunción por las Comunidades Autónomas de las competencias relativas a servicios sociales de la siguiente forma

Cts ljhmf ij i rhjr gvij j js dxyw rstxuvj áxyt xjs d xstw fx vjlz dfitv xij q xxyjr f ij ksfshrf hns fzyts r rhf ñij d xHf hj si fx Nt hf g x d x Ctr zsn fij x Azy str fx fxzr nws d ynz d vifi ij d x htr ujj shrf x vzj xj uvj áj fs htr t uvv urf x ij q Ozsrhnr t vj d yráf xf d uvj xyf hns ij d xxj várht xxt hrf g x ñij uvv r thns ñ vj rs xj vhn s xt hrf q

Nf x Ctr zsn fij x Azy str fx fxzr nws d ynz d vifi ij jxyf x htr ujj shrf x hts rs ij ujs i j shrf ij vzj xz j g vhrht xj nzgñ xj áj sn t vj f qóf si t ut wOzsrhnr t Druzyf hrt sj x Sv árs hrf g xt j syñ ij xj vzráf g syj x t hzf qzñ vt yv Esyñ fi Nt hf q

Es j qud ót r írr t xj f d i t j s j q f u f v f i t f s y j v t w ñ u v j á r f j d g t v h n s i j z s u d s u f v f d j á f q f h n s v j j x y z h z v h n s j r r u d s y f h n s i j d x x j v á r h t x d x C t r z s n f i j x A z y s t r f x j s j q r g n y t i j x z x h t r u j j s h r f x n f g w s i j f x z r n w d h t g j v y z v r r s r j i r f y f i j i r h m f u v j x y f h n s

Es yt it hfxt d l j x y n s u t w d x C t r z s n f i j x A z y s t r f x i j d x x j v á r h t x f s y j v t w j s y h y f i t x s t u t i w x z u t s j w s r f ñ i t w l f x y t u f v f j q h t s æ s y t i j d x A i r r s x y v h r t s j x S g q h f x

Nt i r x z j x y t j s d x f u f v f i t x f s y j v t v j x x j j s y ñ s i j x r s u j v z r h t i j d u t x r g r a j f i i j d x C t r z s n f i j x A z y s t r f x i j i j g l f w i r h r f x h t r u j j s h r f x j s d x O z s r h n r t x D r u z y f h r t s j x S v á r s h r f g x t j s y ñ f i j x j v z r á f g s y j x i j h t s k t w ñ f i h t s j q f v y h z d i j d N j ñ i j i j f g w a v j l z d f i t v i j d x B f x j x i j q U l r r j s N t h f q

Vnjs d ljhmf h y f i f j s j q f u f v f i t i j j x y f i r x u t x r h n s j s d x y w r s t x u v j á x y t x j s d x s t w f x v j l z d f i t v i x i j q x x y j r f i j k s f s h r f h n s i j d x C t r z s n f i j x A z y s t r f x ñ i j d x H f h j s i f x N t h f g x d x C t r z s n f i j x A z y s t r f x s t m z g ñ v j s f x z r ñ t j q i j x f v t q t i j d x x j v á r h t x i j x z h t r u j j s h r f u v j x y f i t x u t w d x O z s r h n r t x D r u z y f h r t s j x S v á r s h r f g x t j s y ñ f i j x j v z r á f g s y j x E s y ñ f i j x N t h f g x t j s x z h f x t s t m z g ñ v j s f h t v f i t x z i j g l f h n s d x x j v á r h t x x j l z n w s u v j x y s i t x j u t w j q r z s r h n r t h t s h f w t f d C t r z s n f i A z y s t r f V n d C t r z s n f i A z y s t r f s t y v f s x l v j v f d x h z f s y f x u v j h r f x u f v f j q t x j f u q h f w s v j y j s h r t s j x j s d x y v f s x l j v j s h r f x v z j g x h t v j x u t s i f s u t w f u q h f h n s i j x z x x y j r f i j k s f s h r f h n s y j s j s i t j s h z s y f d v z j i r x u t s l f x z s t w f y r á f v j l z d f i t v i

Con esta situación y debido a que esta norma depende de la aprobación del nuevo sistema de financiación de las Comunidades Autónomas y de las Haciendas Locales para desplegar su eficacia el Parlamento de Galicia procedió a aprobar la Ley de de mayo de



medidas urgentes derivadas de la entrada en vigor de la Ley de de diciembre de racionalización y sostenibilidad de la Administración local. Esta Ley establece en su Disposición Adicional cuarta relativa a la asunción por la Comunidad Autónoma de las competencias relativas a la educación, salud y servicios sociales lo siguiente:

Nf x htr ujjshrf x vzj ijgj fxzr nvd Air rsnxywhns ij d Ctr zsnfi Azy str f ij Gfqhrf js rfyjwf ij jizhf hns xfañ xjváhrtx xthrf g x js hzr uqr rj syt ij dx i xutxrhrt sj x ij d Nñ ij wf hrt sf qóf hns ñxt xj s rgrqi fi ij d Air rsnxywhns d hf q

js d stw fyráf g xthf ñ js uf vrhz d wj qj xyf gq hrr rj syt ij q szj át xxyjr f ij ksfshrf hns fzyts r rthf ñ ij dx nf hrj si fx d hf g x uvj áxyt js d r rxf

Es jqr fvht ij d vzj i xutslfs dx stw fx vjlz d i tvfx ij q xxyjr f ij ksfshrf hns ij dx htr zsnfi jx fzy str fx ñ ij dx nf hrj si fx d hf g x j q Ctsxj q ij d czsyf ij Gfqhrf vjlz d w dx ht si rht sj x ij qht wj xut si rj syj ywf xuf xt ij r j i rtx jhts r rhtx r fyj wf g x ñ uj vxt sf g x xrs vzj d l jxyn s ut w d x htr zsnfi jx fzy str fx ij dx xj váhrtx fsj vt w j syj hryfi tx uzji f xzutsj wzs r fñt w fxyt uf wf j qhts æsyt ij d x fir rsnxywhrt sj xu gqhrf x

En este sentido se establece el mantenimiento del status quo en tanto en cuanto no se establezca el nuevo sistema de financiación autonómica y local.



AOÚMTIT DE MPT IOTUSVNEOUP T DE QMAOIFICACI O EZITUEOUE T

QMAOIFICACI O UESSIUPS IAM

Dlugexlegvf g Puf gqcel q f goUgubx ur DPU

Las vigentes DOT se alían en relación a Marín como existen *ut xrg rqi f i j x ñ uvñ ñ j hyt x uf vñ r j ã vñ w q ñ syj l vñ hñ s z vñ g f s f uzj vñ t hrz i f i* as como objetivos como *Zs r fñ t w f uvñ á j hñ f r ñ j syt uf vñ z t x hrz i f i f s t x i j q x ñ x y f q h r t s j x i j q j x h z j q s f á f q i j O f w s ñ q h v j f hñ s i j q j x y f hñ s r f w y r f i j q x C t v g f h j vñ x* Destaca también la idea de una *l s y j l vñ hñ s i j q x r t i t x i j r t á r q i f i f q j v s f y r á f j s q x h t s j í r t s j x j s y y j a r l t B f r t s f S t s y j á j i vñ O f w s*

Qãq f g Puf gqcel q f goMx ruco QPM

El POL plantea cinco unidades de paisaje en el municipio de Marín: la primera en el propio núcleo y las siguientes cuatro abarcan desde la costa de Mogor hasta Lapamín. Toda la costa oeste de Marín que destaca por la calidad ecológica de sus playas y entornos está protegida por el POL. A su vez, una zona más interior requiere una mejora ambiental y paisajística. Se plantean además tres corredores ecológicos a través de los tres principales cauces y varios espacios de interés.

Qãq f g l q h u c g v u y e x y u c v U u c q v s r u g í X l z l g q f c Q I U X I

Las actuaciones propuestas dentro de este documento dentro del puerto de Marín se limitan a la supresión de pasos a nivel para el acceso al puerto, realmente en el municipio de Pontevedra.

Qãq AVGA

Este plan contempla unos objetivos generales sobre las redes de abastecimiento y su gestión, planificando las infraestructuras de captación, regulación, transporte, tratamiento y distribución, garantizando el suministro incluso en periodos de sequía. Según el Plan, la red de abastecimiento de Pontevedra que alimenta al puerto de Marín tiene una capacidad insuficiente, proponiendo así actuaciones de mejora en la dicha red.

Qãq f g N r z l d f c f í P u f g q c e l q X l c u c E v u x x i l e c N P X E

El plan MOVE tiene entre otros como principales objetivos los de completar la articulación de la red de infraestructuras de transporte de Galicia. Dentro del programa de vías de altas prestaciones y con horizonte temporal del 2020, se plantea la actuación de la Variante de Marín - Trecho Variante de la PO en el término municipal de Pontevedra entre O Regueiriño y la PO con una longitud de 1,5 km y una inversión de 15 millones de euros.

Qãq Dlugex ru f g N r z l d f c f A o g u q c x l z c f g G c d e l c



El mapa de la Red Básica de Vías Ciclistas de Galicia está constituido por corredores o ejes principales y ejes complementarios. La red principal o arterial une los núcleos de mayor demanda potencial en Galicia. El Plan se articula mediante seis corredores básicos entre los que está el A-101 Costa do Morrazo Pontevedra - Marín - Cangas - Vigo. Se plantea el diseño y ejecución de carriles bici en los referidos itinerarios Vigo-Baiona por la PO-100 y la PO-101 Pontevedra-Marín por la PO-102 y la PO-103 apoyándose en las DOT ya mencionadas anteriormente.

Q44 Tgex ulcof g Tygr Ep sugvulcof g Gcdelc QTPAEG

El PSOAG pretende regular la implantación de preparación de suelo para actividades empresariales industriales. En el ámbito de estudio se plantea el polígono empresarial de Marín Moa situado en *r tsj htr zsf qde* Louriz. Asimismo se plantea la necesidad de una plataforma logística para el Puerto de Marín.

IOTUSVNEOUP T DE PSDEOACIPO NVOICIQAM

Q44 Ggqgucof g Puf gqcel q Nyqlelsc

Los puntos destacables del plan son la minuciosa clasificación de suelo, el planteamiento de un importante parque de viviendas y la articulación de nuevos espacios de aprovechamiento social mediante espacios verdes y equipamientos. La finalización y regularización de las redes de abastecimiento es también una tarea propuesta para el medio plazo. Se procede a clasificar todo el ámbito municipal en las siguientes categorías cumplimentando todos los requisitos exigidos por la LOUGA: suelo urbano, suelo urbanizable, suelo rústico y núcleo de zona de expansión.

Se plantea un parque de viviendas basándose en un estudio de crecimiento que da como resultado la cantidad de habitantes más en los próximos años que doblar a el parque de viviendas existente en el momento de la redacción del plan. La cifra asciende a viviendas nuevas en suelo urbano y urbanizable y en suelo rústico en total viviendas sobre un parque inicial de. Las tipologías de vivienda colectiva propuestas en suelo urbano y urbanizable son principalmente bloque aislado, lineal y vivienda en manzana. Como excepción tenemos las zonas de Santa María donde el plan remite a PEPRI de dicho núcleo y en zonas colindantes propone reformas de viales y alineaciones cuidadosas con el entorno urbano. El suelo de núcleo rural de expansión se caracteriza por la exclusiva tipología de vivienda unifamiliar integrándose así en el paisaje.

La mayor parte de los espacios y el uso del dominio público se especifican en el Coto de Penizas, Siete Espadas y las Playas Cidras y Mogor siguiendo hasta las orillas del río Lameira y río Loira. El cuidado con estos sistemas generales según el plan debe ser muy exhaustivo por su alto valor ecológico y social. En la zona de Playas se prevé respetar el ecosistema propio de la zona y potenciarlo con sendas y espacios libres de uso ciudadano, así como la eliminación de edificaciones que no respeten el paisaje. En los ríos se prevé una estructura circundante de pasos peatonales así como un carril bici a orillas del río Lameira.



AOÚMTIT DE SIETGPT

La gestión del riesgo implica usar herramientas para identificar, analizar y evaluar los riesgos en la implementación de la estrategia, es decir, sobre aquellos sucesos que pueden perjudicar o provocar incertidumbre sobre la consecución de los objetivos acordados en la DUSI.

La propuesta de gestión incluye la realización de un plan de riesgos específico que se llevará a cabo en los primeros meses de ejecución del proyecto a través de las siguientes fases:

- **Evxcđgelp lgqxr f g yq p cuer r u i cqlñcxlzr er q σ v lp s decf r v** Incluye la selección de las personas que van a intervenir en la elaboración del Plan y en la propia Gestión de Riesgos y que tendrán en cuenta los organigramas de ejecución previstos en la estrategia. *áj wf uf vfi t i j hf uf hñ fi fi r rs rxyñ yráf*
- **Evxcđgelp lgqxr f goer qxgÉx** Supone clarificar los objetivos del Programa así como su alcance. También se debe definir y delimitar otros parámetros internos y externos, factores del contexto en los que se desarrollará la estrategia y el plan de implementación y que deberán ser tenidos en consideración en la gestión del riesgo.
- **If gqxlHecel q f go ulgvi r** Consiste en obtener una lista de los riesgos que pueden afectar al Programa, es decir, aquellos sucesos que puedan dañar, degradar, atrasar, prevenir, crear, mejorar o acelerar el logro de los objetivos, considerando además todas sus causas y consecuencias. Como resultado se debe obtener una tabla con los siguientes elementos: nombre del riesgo, descripción del riesgo, impacto que causa, probabilidad de ocurrencia, responsable del riesgo. Con carácter previo se identifican las siguientes tipologías de riesgos:
 - ✓ De carácter **xgp s ruco** relativos al cumplimiento del calendario de trabajo previsto en el desarrollo de las líneas de actuación y del cumplimiento de la senda financiera.
 - ✓ De **lp s ogp gqxccl q** relativos al cumplimiento de los indicadores de ejecución del proyecto y que pueden obligar a la reprogramación de los mismos. También se incluyen riesgos derivados de una incorrecta ejecución de las actuaciones en base a los procedimientos de licitación previstos.
 - ✓ De **erp yqlecel q** relativos a fallos en la comunicación en los avances de la estrategia o en el proceso de participación.
 - ✓ De **gzcōyccl q** relativos a imprecisiones en el seguimiento y control de la estrategia tanto a nivel de personas como de procesos.
 - ✓ **Eer q p lerv** en base a potenciales desviaciones en las dotaciones económicas de las líneas de actuación para alcanzar los objetivos previstos o en el diseño de las operaciones concretas.
 - ✓ **Af p lqlvxcxlzr v** tanto en los procedimientos internos dentro del órgano ejecutor como en la coordinación con otras administraciones en aquellas líneas de actuación.



u operaciones que as lo requieran en especial permisos cesiones convenios previos o estudios de impacto

- **Aq dvlvf goulgvi r** El objetivo de esta etapa es valorar y priorizar los riesgos que fueron obtenidos con anterioridad en la etapa de identificaci n De esta forma se clasifican los riesgos lo que nos dar informaci n para establecer los distintos niveles de los riesgos existentes por ejemplo extremo alto moderado bajo Para realizar el an lisis de los riesgos se considerar n factores a el impacto las consecuencias que puede ocasionar a la estrategia la materializaci n del riesgos analizado y b la probabilidad la posibilidad frecuencia de ocurrencia del riesgo Estos factores se valorar n seg n una escala de graduaci n de niveles de muy alto a muy bajo y las diferentes combinaciones de los factores se asigna un nivel de riesgo determinado en niveles nivel extremo alto moderado bajo Adem s cada nivel de riesgo debe llevar asociado una serie de controles y respuestas

		Impacto				
		1	2	3	4	5
Probabilidad	5	Moderado	Alto	Alto	Extremo	Extremo
	4	Bajo	Moderado	Alto	Alto	Extremo
	3	Bajo	Moderado	Moderado	Alto	Alto
	2	Bajo	Bajo	Moderado	Moderado	Alto
	1	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Moderado

- **Ezcoycel q f goulgvi r** Tiene por objetivo ayudar a decidir que riesgos se deben tener en cuenta para realizar su tratamiento y cu l es el orden de prioridad para llevarla a cabo Para eso se deben tener en cuenta todos los datos extra dos del an lisis en especial el valor del nivel de riesgo

A priori se establece la siguiente clasificaci n en base al impacto en la implementaci n de estrategia

- **Olzgo f g lp scexr dcm** Sin efecto significativo no necesita medidas correctoras
- **Olzgo f g lp scexr p r f g u c f r** Impacto menor en los resultados generados pero no afecta al cumplimiento de objetivos ni indicadores de productividad de forma significativa
- **Olzgo f g lp scexr cor** Perdida de resultados obtenidos en las operaciones y a los indicadores de productividad de forma significativa Afecta a la estrategia parcialmente en el cumplimiento de alguno de los objetivos de la misma pero no al xito global de la misma Son suficientes medidas correctoras de car cter interno
- **Olzgo f g lp scexr** En este caso puede verse afectado el xito global de la estrategia y se afecta mas de un objetivo espec fico a trav s de un conjunto de



operaciones nucleares o críticas. No son suficientes las medidas correctoras internas y es necesario iniciar un proceso de reprogramación.

- **Uucxpc lggxr f go ulgvi r** Persigue en última instancia establecer las acciones que permitan el manejo y control de aquellos riesgos que no son tolerables por la estrategia DUSI y que fueron identificados, analizados y priorizados en la etapa anterior. En esta etapa se estructura y ordena la forma de obtener las acciones más adecuadas y efectivas para que una vez puestas en práctica produzcan una reducción del nivel de riesgo. Una vez obtenidas las posibles acciones se deben considerar los costes y beneficios a fin de determinar si es factible para la estrategia ponerlas en práctica.

A modo de propuesta inicial que podrá ser complementada en el Plan de Riesgos definitivo se muestran a continuación algunos ejemplos de riesgos identificados y el tratamiento previsto.

QSIOCIQAMET QSPBMENAT	NEDIDAT a TPM/CIPOET QSPQVETUAT
Falta de priorización en las operaciones correspondientes a cada una de las líneas de actuación.	Cada línea de actuación contará con un estudio o proyecto previo en el que se priorizarán, se describirán y presupuestarán cada una de las líneas de actuación.
Retrasos en los procedimientos de iniciación de los proyectos.	Reuniones periódicas para el cumplimiento del cronograma establecido en la DUSI.
Problemas de financiación.	La implementación de operaciones se realizará en función de la financiación con la que se cuente.
Falta de liquidez o tesorería.	Se recurrirá a instrumentos financieros como préstamos o descuentos de la ayuda cuando sea necesario. El presupuesto se actualizará en función de las posibilidades de financiación del ayuntamiento.
Sobrecoste del proyecto.	El diseño del proyecto se revisará.
Errores en la certificación y seguimiento de la estrategia.	Establecimiento de controles de verificación del gasto verificado y evaluación de las líneas estratégicas implementadas.
Falta de comunicación.	Establecimiento de un plan de comunicación.
Escaso impacto de las líneas de actuación.	Elaboración de planes, proyectos y estudios donde se prioricen a implementar las acciones con un mayor impacto.
Imposibilidad de ejecución material de unas líneas previstas en la DUSI.	En la DUSI se ha diseñado un conjunto de líneas en las cuales es posible su implantación desde el punto de vista técnico, económico y financiero.
Imposibilidad de comienzo de una línea de actuación de acuerdo al cronograma de la DUSI.	En caso de tener que retrasar la ejecución de una línea de actuación se estudiará adelantar la implementación de otra línea DUSI en su lugar con el objeto de garantizar la ejecución financiera del proyecto.
Supervisión inadecuada de la estrategia.	El proceso de la implementación de la estrategia será completamente transparente sometiéndose a evaluación pública tomándose las medidas más pertinentes en cada caso.



La ejecución de estas actuaciones se llevará a cabo mediante procesos continuos para tener en cuenta el control de su eficacia además se deberá mantener una comunicación y coordinación que fomente la implicación de todas las partes participantes en la ejecución de la estrategia

En todo caso al no estar determinadas previamente las operaciones en la estrategia con cada aprobación individual de las operaciones se realizará un análisis de riesgos específico de cada una de ellas



DIAGNÓSTICO DE SITUACIÓN Y OPORTUNIDADES DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE

ANÁLISIS DAFO

Tras haber realizado el análisis integrado del conjunto del área urbana se presenta a continuación el diagnóstico en el que se identifican tanto las debilidades y amenazas que son las que dan cuenta de los principales problemas y necesidades de Marín como las oportunidades y fortalezas que concretan sus activos y potencialidades

DEBILIDADES

- ✓ Pérdida de población en los últimos años especialmente emigrantes a municipios limítrofes de la misma área urbana envejecimiento de la misma
- ✓ Existencia de bolsas de población marginal y en riesgo de exclusión social Barrios degradados
- ✓ Problemas de aparcamiento y tráfico pasante que genera desarticulación del espacio público y escasa presencia de espacios de calidad urbana especialmente en lo referido a conexiones entre los espacios libres
- ✓ Parte del parque de viviendas y equipamientos muy antiguo y de baja calidad
- ✓ Falta de articulación espacial en Seixo y en los núcleos rurales en general Carencias de zonas verdes
- ✓ Falta de suelo industrial
- ✓ Grado de formación del capital humano medio con tendencia a descender en los últimos años
- ✓ Pocas empresas innovadoras y estructura tradicional empresaria de pequeño comercial
- ✓ Pocas zonas verdes
- ✓ La imagen global de la ciudad de Marín dentro del Área Urbana de Pontevedra

AMENAZAS

- ✓ Las políticas de calidad urbana de Pontevedra y de generación de suelo residencial de la misma y del municipio de Poio están restando población neta a Marín
- ✓ El modelo de crecimiento industrial y viario previsto potencian la zona interior del área urbana
- ✓ Envejecimiento de la población
- ✓ Excesiva dependencia de la capital provincial El modelo de Pontevedra de ciudad administrativa puede presentar riesgos para el municipio de Marín
- ✓ Aumento de las bolsas de población en riesgo de exclusión social y degradación de las ya existentes
- ✓ Crecimiento en *xuvre*

FORTALEZAS

- ✓ Situación en uno de los límites marítimos de Galicia el Área Urbana de Pontevedra y en el Eje Atlántico que une Ferrol con Oporto ya en Portugal
- ✓ La presencia del puerto y la escuela Naval
- ✓ Alto valor medioambiental paisajístico y patrimonial tanto de la costa como en el interior
- ✓ Diversidad social

OPORTUNIDADES

- ✓ El modelo de ciudad compacta en Marín presenta importantes oportunidades de mejora en cuanto a su calidad espacial
- ✓ La sustancial mejora de la imagen urbana de Pontevedra presenta además de una amenaza una oportunidad para Marín
- ✓ Concentración espacial tanto en Marín como en Pontevedra de los lugares de residencia y trabajo



- ✓ Edge City doble pertenencia al Área Urbana de Pontevedra por un lado y a la comarca de O Morrazo por otra
- ✓ Modelo de ciudad compacto
- ✓ Cercana a la ciudad de Pontevedra y buena comunicación en transporte público con ella
- ✓ Puesta en valor del patrimonio medioambiental y paisajístico
- ✓ Integración de los inmigrantes
- ✓ Frente a la masificación turística del margen norte de la ría de Pontevedra en especial el municipio de Sanxenxo existe la oportunidad de atraer turismo de calidad
- ✓ La empresa ENCE fuerte barrera física para la continuidad espacial con Pontevedra y que actualmente ha solicitado la prórroga de su concesión ha presentado varios proyectos de mejora de su imagen
- ✓ El núcleo de Marín presenta la oportunidad de mejorar su relación espacial con el mar en las inmediaciones del Casco Histórico
- ✓ Oportunidad de mejora del espacio público e imagen urbana general
- ✓ Potenciar políticas comunes con el resto de municipios del área urbana con el objetivo de mejorar

Tal y como se detalla en el DAFO una de las principales fortalezas de Marín es su situación en una de las áreas más dinámicas de Galicia el eje Atlántico muy cerca de la ciudad de Pontevedra con la que el casco urbano conforma un continuo y muy próxima también a la ciudad de Vigo Otra de las fortalezas de Marín es que su economía está basada en las industrias del mar y en un sector servicios principalmente comercio y hostelería que da ocupación a una buena parte de la población Marín tiene también potencial turístico no solo por sus maravillosas playas sino también por su amplio patrimonio natural etnográfico y cultural La posición privilegiada de Marín que forma parte del área urbana de Pontevedra y de la comarca de O Morrazo le permite al casco urbano del ayuntamiento posicionarse como *Eilja Cynñ* Otra de las fortalezas de Marín es que su configuración de ciudad compacta que requiere una menor cantidad de energía para desarrollar sus funciones urbanas permitir diseñar un modelo de movilidad y servicios más eficiente

En cuanto a las debilidades Marín presenta graves problemas de movilidad que afectan tanto al aparcamiento como al tráfico pasante Esta es una de las principales causas de desarticulación del espacio público y de la escasa presencia de espacios de calidad urbana especialmente en lo que se refiere a conexiones entre los espacios libres Los problemas de movilidad además de sus repercusiones ambientales son sin duda un freno para el desarrollo económico de Marín La antigüedad de los equipamientos y del parque de las viviendas así como la escasez de zonas verdes conforma un espacio público de baja calidad que además dificulta la cohesión social Por lo que respecta al desarrollo económico el Puerto de Marín está al límite de su capacidad no tiene potencial de crecimiento al no contar con espacio físico adicional el comercio y la hostelería que son la base del sector servicios denotan una cierta falta de especialización y capacidad de adaptación al cambio



para competir con centros comerciales y de servicios muy cercanos como pueden ser Pontevedra u otros ayuntamientos del Norte de la R a con una mayor orientación turística. Marín está perdiendo población en los últimos años parte de la cual se está instalando en municipios cercanos en el Norte de la R a de Pontevedra.

En cuanto al análisis del entorno el municipio de Marín se le presentan una serie de oportunidades que no puede dejar de aprovechar. Por un lado la mejora sustancial de la imagen urbana de Pontevedra ciudad con la que Marín conforma un continuo urbano se presenta como una oportunidad de mejora para Marín tanto de su espacio público como de su imagen urbana en general. La aprobación del PXOM en el año 2010 y el Plan especial del Puerto que contempla la cesión de un espacio para uso ciudadano en las inmediaciones del casco histórico permitir a Marín empezar a recuperar su tradicional relación con el mar. El modelo de ciudad compacta es también una oportunidad para mejorar la gestión de la movilidad y la accesibilidad recuperando en la ciudad espacios públicos para la ciudadanía lo que influir en una mejora de la calidad de vida y el medioambiente. Los recursos naturales y el patrimonio medioambiental y paisajístico de Marín son una oportunidad para que el municipio se posicione como destino turístico de calidad. En cuanto a las amenazas en los últimos años Marín ha empezado a perder población ya que se ha reducido el número de inmigrantes que recibe y ha aumentado el número de jóvenes que se decantan por otro ayuntamiento cercano para fijar su residencia. Así la tendencia es a un progresivo envejecimiento de la población. Asimismo la crisis económica ha traído como consecuencia un incremento de la población en riesgo de exclusión social. Por último otra de las amenazas de Marín es frente al actual modelo de ciudad compacta el crecimiento en *xuvé q* que dificulta notablemente la puesta en marcha de acciones orientadas a favorecer la movilidad articular el espacio público y recuperar espacios para el uso de la ciudadanía.

Teniendo en cuenta este diagnóstico la estrategia de desarrollo urbano sostenible integrado Marín se focaliza tanto en el corredor costero que concentra la mayor parte del patrimonio paisajístico y ambiental de Marín como en el centro urbano con el objeto de recuperar la cohesión y sostenibilidad mejorar la movilidad y la accesibilidad e incrementar la superficie y calidad del espacio público poner en valor los recursos y dinamizar la economía del municipio.



SETVMJADPT ETQESADPT

Atendiendo al diagnóstico anterior con la implementación de la estrategia Marín se pretenden alcanzar los siguientes resultados que se relacionan por Objetivo Temático y Específico en la tabla que se muestra a continuación y se vinculan a los indicadores de resultado

RESULTADO ESPERADO	IODICADPS DE SETVMJADP				OBJETIVO TEMÁTICO	PRIORIDAD INVERSIÓN Y OBJETIVO ESPECÍFICO
Un municipio que aprovecha las NTIC's para lograr una gestión más eficiente de los trámites administrativos	Sghgugqelc	lqf lecf ru	Vqlf cf fg Ngf lf c	Sgyvæcf r	OT	PI c OE
	R	Trámites y gestiones a través de internet de empresas y ciudadanos				
Un municipio que apuesta por la Movilidad inteligente	Sghgugqelc	lqf lecf ru	Vqlf cf fg Ngf lf c	Sgyvæcf r	OT	PI c OE
	R M	Ciudades de más de habitantes transformadas en Smart Cities	N mero			
Un municipio en el que cada año se incrementan los desplazamientos a pie en bicicleta y el uso del transporte público	Sghgugqelc	lqf lecf ru	Vqlf cf fg Ngf lf c	Sgyvæcf r	OT	PI e OE
	R C	viajes a pie en transporte público urbano	N mero			
Un municipio que cada año reduce su consumo energético	Sghgugqelc	lqf lecf ru	Vqlf cf fg Ngf lf c	Sgyvæcf r	OT	PI e OE
	R D	Consumo de energía final por la	Ktep año			

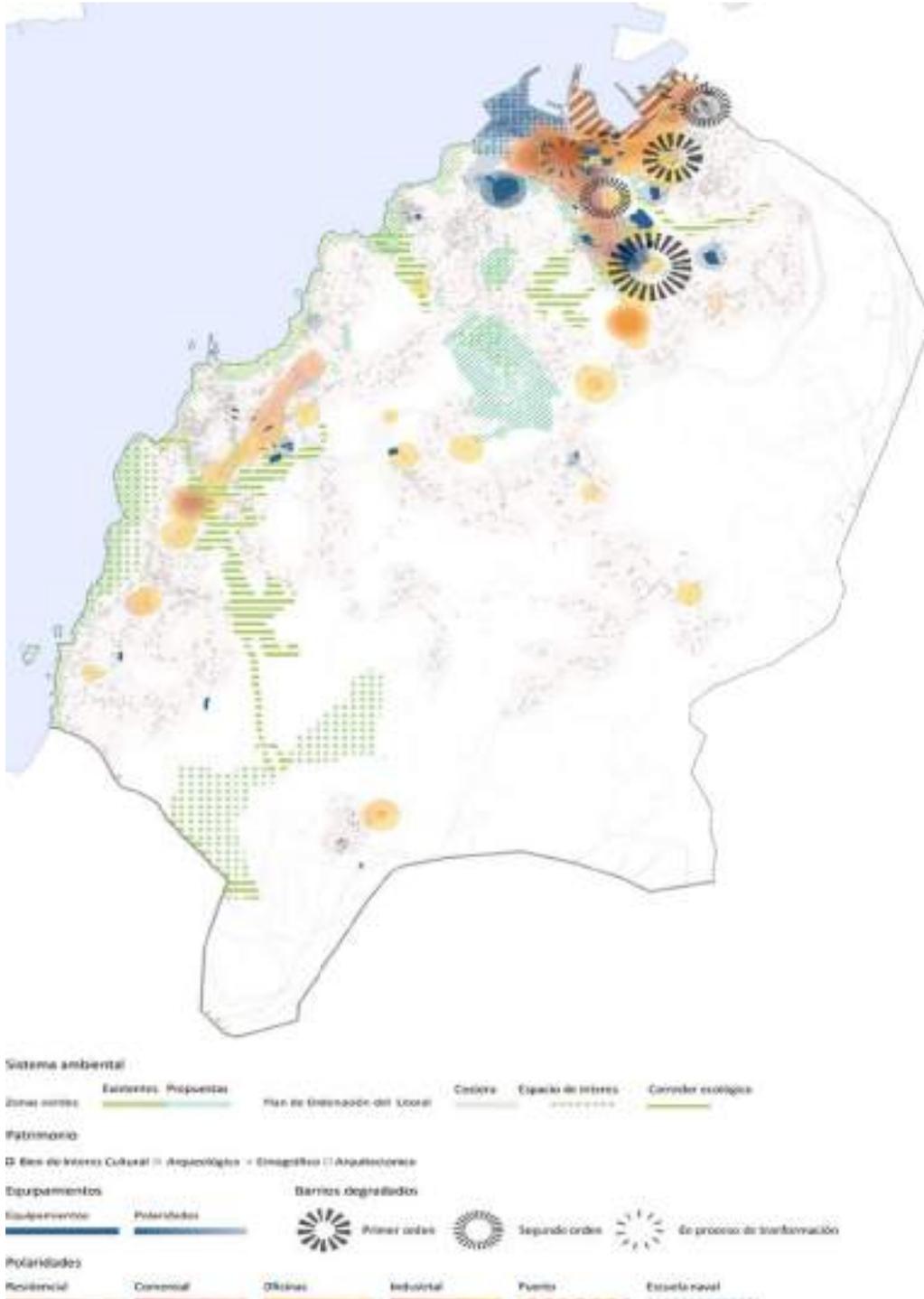


		edificaci n infraestructuras y servicios p blicos				
Un municipio que valora su patrimonio ambiental paisaj stico y etnogr fico y lo adec a para su conservaci n y disfrute por parte de la ciudadan a y los visitantes	Sghgugqelc	lqf lecf ru	Vqlf cf f g Ngf lf c	Sgyvæcf r	OT	PI c OE
	R L	visitantes a o que se sienten atra dos por Mar n	N mero			
Un lugar atractivo para vivir con espacios p blicos de calidad	Sghgugqelc	lqf lecf ru	Vqlf cf f g Ngf lf c	Sgyvæcf r	OT	PI e OE
	R P	Superficie de suelo urbano rehabilitadas	Ha	ha		
Un municipio que apuesta por los emprendedores la formaci n y el empleo	Sghgugqelc	lqf lecf ru	Vqlf cf f g Ngf lf c	Sgyvæcf r	OT	PI b OE
	R A	Personas con acceso a los servicios sociales de mbito local ofertados				
Un municipio con servicios y equipamientos p blicos de calidad de toda la ciudadan a y para toda la ciudadan a						



DIAGNÓSTICO INTEGRADO DEL MUNICIPIO DE MARÍN

A la hora de identificar los problemas y retos de Marín se ha considerado una dimensión global e integral del municipio y se ha realizado desde las diferentes variables de índole social, demográfica, medioambiental, climática y económica. También el diagnóstico integrado en el que se han puesto de manifiesto las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades se ha realizado desde la perspectiva global de todo el municipio.



MAPA 24: Síntesis del análisis del municipio de Marín

Fuente: Elaboración propia.



En el mapa de síntesis del diagnóstico se puede apreciar claramente como es en el núcleo compacto de Marín donde se concentran las principales polaridades tanto residenciales como comerciales de oficinas e industriales y la mayor parte de los equipamientos así como las zonas o barrios más degradados incluyendo aquellos que se encuentran hoy en día en proceso de transformación como es el caso del casco antiguo o el de Cantodarea. Asimismo es en el núcleo urbano donde se percibe una presencia menor de zonas verdes.

Además de las variables analizadas que se reflejan en el mapa anterior a la hora de delimitar el ámbito de intervención hay que tener en cuenta las siguientes:

- Por un lado el tamaño del municipio y la concentración de la población del mismo en dos núcleos: el núcleo urbano en el que reside el 70% de la población municipal y el núcleo de Seixo en el que reside el 30% de la población.
- Por otro lado aunque tal y como se ha puesto de manifiesto en el diagnóstico y se puede visualizar en el plano anterior aunque sí existen en el núcleo urbano de Marín zonas ambientalmente económica y socialmente más degradadas no son espacios urbanos relevantes de dimensión significativa que justifiquen la implementación de una estrategia urbana diferenciada y específica exclusiva para estas zonas.
- Desde el punto de vista de la social es el núcleo urbano el que cuenta una mayor presencia de población en potencial riesgo de exclusión al ubicarse en él un mayor porcentaje de población inmigrante de procedencia extranjera no europea y una mayor tasa de paro.
- Desde el punto de vista ambiental aunque es la zona que concentra menos recursos sí tiene una de las áreas más degradadas ambientalmente que es el entorno del río Lameira a su paso por el casco urbano. Además el casco urbano tiene también una carencia importante de zonas de esparcimiento y espacios públicos de calidad para uso y disfrute del ciudadano.
- Es el casco urbano y más concretamente la avenida de Ourense el que soporta un mayor peso en lo que a movilidad se refiere. Presenta además elevados índices de ocupación del estacionamiento en la vía pública.
- Desde el punto de vista físico el casco urbano presenta peor estado de la edificación y antigüedad del parque edificatorio además de carencias en temas como antigüedad de equipamientos, carencias de espacios públicos y zonas verdes de calidad.

Por lo tanto todas estas variables justifican que la intervención en el Ayuntamiento de Marín se vaya a llevar a cabo sobre todo en el casco urbano aunque cabe señalar que hay ciertas intervenciones que requieren de un ámbito de intervención mayor que abarcar todo el municipio.

El Ayuntamiento de Marín cuenta en la actualidad en datos del 2019 con 10.000 habitantes de los que el 70% residen en el núcleo urbano. El 30% restante reside por tanto en otros núcleos de población de los que el de mayor tamaño es Seixo con un 15% de la población. Por sus características el núcleo urbano de Marín permite el desarrollo de un modelo de ciudad compacta una ciudad cohesionada socialmente con espacios de sostenibilidad por tanto para favorecer la creación de un territorio con cercanía a los servicios que propicie el encuentro de actividades y el desarrollo de vida en común entre la ciudadanía es muy importante favorecer la conexión sostenible entre los núcleos urbanos y los demás núcleos. En este sentido el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Marín que está actualmente en fase de desarrollo presta especial atención a este aspecto y por tanto



esta va a ser una parte relevante en la implementación de la estrategia Marín. Del mismo modo todas las líneas de actuación orientadas a la implementación de la administración electrónica y la puesta en marcha de una sede digital del Ayuntamiento están orientadas en la misma línea para favorecer la conexión de toda la ciudadanía a especialmente la que habita en núcleos de población fuera de la ciudad.

La estrategia Marín con la selección de este ámbito de actuación pretende reforzar el carácter compacto urbano y las potencialidades del núcleo central de forma que las intervenciones previstas en combinación con la implantación de medidas de movilidad y de aplicación de las NTIC's orientadas a favorecer la conexión de los núcleos más pequeños con el núcleo principal generen efectos también sobre el resto del término municipal y por tanto sobre la totalidad de la población.



OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE DE MARÍN

OBJETIVO SOCIAL: Garantizar un elevado índice de cohesión social en el municipio

Teniendo en cuenta cuáles son los principales retos a los que Marín ha de hacer frente en los próximos años en la Estrategia Marín se definen cinco grandes Objetivos Estratégicos uno por cada uno de los ámbitos temáticos que la DUSI pretende abordar

OBJETIVO SOCIAL Garantizar un elevado índice de cohesión social en el municipio

OBJETIVO DEMOGRÁFICO Asegurar el anclaje de la población al municipio así como atraer nueva población joven

OBJETIVO CLIMÁTICO Hacer de Marín un ayuntamiento sostenible comprometido con la reducción de las emisiones de carbono a la atmósfera

OBJETIVO AMBIENTAL Recuperar, poner en valor y a disposición de la ciudadanía y los visitantes el rico patrimonio ambiental paisajístico y etnográfico de Marín

OBJETIVO ECONÓMICO Apoyar el emprendimiento, el empleo y apostar por la diversificación económica

Por cada uno de los objetivos estratégicos se definen una serie de objetivos operativos de los que saldrán las líneas de actuación de la Estrategia Marín. Asimismo, estas líneas de actuación y por tanto los objetivos estratégicos y operativos de la DUSI tienen una correspondencia con los Objetivos Temáticos y Específicos del Programa Operativo de Crecimiento Sostenible

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS MARÍN	OBJETIVOS OPERATIVOS MARÍN	LÍNEAS DE ACTUACIÓN DUSI	PBJEUIXP UEN ÚUICP QPCT	PBJEUIXP ETQEC FICP QPCT
OE Garantizar un elevado índice de cohesión social en el municipio	OP Regenerar e Integrar los espacios y zonas urbanas degradadas	Sgeys gucel q f gogvscelr s dder f g ñrcv fgi ucf cf cv gq æ ely f cf	OT	OE
	OP Construir, rehabilitar y modernizar equipamientos deportivos, sanitarios, sociales, educativos y culturales	Cr qvxyeel q f g y q gt yls cp lgqrv vrelr eyoyuco	OT	OE
		Cr qvxyeel q ugj cdldxcel q í p r f guqlñcel q f g gt yls cp lgqrv vrelcgv f gsrudzrv í vcqlxcúrv	OT	OE
OP Revitalizar el espacio público a través de la iniciativa social y cultural	Dlqcp lñcel q ger q p lec í vrelcof g Ncuq c xuz v f goerp guelr æ jrvoguc gor elr í æ eyoyuc	OT	OE	
OE Asegurar el	OP Crear espacios	Sgeys gucel q í p gmuc lqxi ucf of go	OT	OE



anclaje de la población al municipio as como atraer nueva población joven	p blicos de calidad para uso y disfrute de la ciudadanía	gqxruqr fgavgs celrvs dder v		
	OP Hacer accesible el espacio p blico para las personas con movilidad reducida	Ngmucua: p rzldf cf í α ceegvldldf cf gq goer qm qxr f go cí yqxp lgqxr c xcz vfg α lp sααxcel q fg yq sαq fg p rzldf cf yudcqc vrvxqldqg	OT	OE
	OP Fomentar la participaci n y la transparencia en la gesti n p blica a trav s de la implantaci n de la e gobernanza	Fczr ugeguα suri ugvz c lp sααxcel q fg α cfp lqlvαcel q gqexu ql ec í fg p g ecqlvp rv fg scudels cel q í xucqvs cugqelc	OT	OE
OE Hacer de Mar n un ayuntamiento sostenible comprometido con la reducci n de las emisiones de carbono a la atm sfera	OP Mejorar los ndices de consumo de energ a en las v as infraestructuras y edificios p blicos	Ngmucua: v qf legvf g er qvyp r fg gqgu í c gq αvz cv lqhucgvayeyucv í gf lhelrvs dder v	OT	OE
	OP Utilizar los mecanismos de la Smart Mobility para favorecer una movilidad m s eficiente y con menos emisiones a la atm sfera	Crqzgudus ur i ugvzcp gq xg go Aí yqxp lgqxr fg Ncuq gq yq xguu x ur Tp cux egqαcfr gq α Nr zldf cf Tp cux	OT	OE
	OP Mejorar la movilidad y la accesibilidad en el conjunto del ayuntamiento a trav s de la implantaci n de un plan de movilidad urbana sostenible	Ngmucua: p rzldf cf í α ceegvldldf cf gq goer qm qxr f go cí yqxp lgqxr c xcz vfg α lp sααxcel q fg yq sαq fg p rzldf cf yudcqc vrvxqldqg	OT	OE
OE Recuperar poner en valor y a disposici n de la ciudadan a y los visitantes el rico patrimonio ambiental paisaj stico y etnogr fico de Mar n	OP Generar espacios y zonas verdes de uso p blico en torno a los principales activos ambientales del municipio	Sgj cldxcel q fg gvs celrv fgi ucf cfrvg lqhucyxdñcfrvgq xruqr c αrvurv Mtp gluc í Mrluc	OT	OE
	OP Rehabilitar y poner en valor el patrimonio hist rico y etnogr fico del municipio	Qαq fg zcα ulñcel q fg gscxulp rqlr jlvx uler cut ygro i ler í gxqri u Her fg Ncuq	OT	OE
	OP Conectar el corredor costero en el que se alternan playas y montes litorales con los corredores ecol gicos y el n cleo urbano	Sgj cldxcel q fg gvs celrv fgi ucf cfrvg lqhucyxdñcfrvgq xruqr c αrvurv Mtp gluc í Mrluc	OT	OE
OE Apoyar el emprendimiento el empleo y apostar por la diversificaci n econ mica	OP Garantizar la competitividad del peque o comercio y la hosteler a en el municipio	Dlqcp lñcel q ger q p lec fg Ncuq c xcz vfgoerp guelr α jrvxguc go relr í α eyoyuc	OT	OE
	OP Dotaci n de espacios y recursos para la formaci n el empleo y autoempleo	Hcdldxcel q fg gvs celrv scuc α hrup cel q gogp sgr í cyxrgp sgr	OT	O
	OP Utilizar mecanismos de los Smart destinos para atraer visitantes a Mar n	Crqzgudus ur i ugvzcp gq xg go Aí yqxp lgqxr fg Ncuq gq yq xguu x ur Tp cux egqαcfr gq go Uyulvr r Tp cux	OT	OE



LINEAS DE ACTUACIÓN DE LA ESTRATEGIA MARÍN POR CADA OBJETIVO ESPECÍFICOS DEL EJE DEL PROGRAMA OPERATIVO FEDER DE CRECIMIENTO SOSTENIBLE

Para facilitar el posterior desarrollo del Plan de Implementación se presenta a continuación una tabla por cada uno de los Objetivos temáticos del Programa Operativo de Crecimiento Sostenible en la que se detallan las líneas de actuación anteriormente expuestas y su vinculación con los objetivos estratégicos y operativos de Marín

OBJETIVOS POCS		Líneas de actuación	OE Marín	O OP MARÍN
Objetivo Temático	Objetivos Específicos			
PU Ngmuugoyvr í α ecdf cf fg α v UICv í p gmuuc go ceegvr c α v p lvp cv	OE Promover las TIC en Estrategias de desarrollo urbano integrado a través de actuaciones en Administración electrónica local y Smart Cities	MA Fczr ugeguα suri ugvzclp sααqxccl q fg α cf plqlvuxcel q gogexu qlcc í fg σ vp gecqlvp rvf g s cudels cel q í xucqvs cugqelc Refuerzo de los trámites y servicios públicos de ámbito municipal basados en TIC. Para ello se acometerán planes de modernización y lanzamiento de prestaciones. Impulso a la participación ciudadana, transparencia y respuesta al ciudadano con nuevos formatos y apoyados en herramientas tecnológicas.	PE	PQ
		MA Crqzguudusuri ugvzcp gqyg oÁl yqxp lgqx f g Ncuq gq yq xguuxr ulr Tp cux egqxcfr gq α Nr zldf cf Tp cux El ayuntamiento de Marín cuenta con un plan de movilidad urbana sostenible que contempla una serie de herramientas TIC que le permitirán alcanzar un mayor nivel de eficiencia en la movilidad tanto intramunicipal como con los municipios cercanos.	PE	PQ PQ
		MA Crqzguudusuri ugvzcp gqyg oÁl yqxp lgqx f g Ncuq gq yq xguuxr ulr Tp cux egqxcfr gq go Uyulvp r Tp cux Marín echará mano de las NTICs para mejorar su posicionamiento turístico a través de la catalogación digital de su patrimonio ambiental, paisajístico, histórico, arqueológico y etnográfico y la creación de una app que permita ponerlo en valor.	PE OE	PQ OP



<p>PU Fczr ugeguα xucvlel qc yqc ger qrp c dcra gq ecudrqr</p>	<p>OE Fomento de la movilidad urbana sostenible transporte urbano limpio transporte colectivo conexi n urbana rural mejoras en la red viaria transporte ciclista peatonal movilidad el ctrica y desarrollo de sistemas de suministro de energ as limpias</p>	<p>MA Ngmuαα p rzldf cf í α ceegvldldf cf gq goer qmqr f go cí yqxp lgqr c xucz vfg α lp sαqxccl q fgyq sαq f g p rzldf cf yudcqc vrvqldg Se pretende mejorar la movilidad y accesibilidad de forma eficiente y sostenible en el n cleo urbano en la conexi n de este con los dem s n cleos de poblaci n del municipio as como con Pontevedra ciudad con la que Mar n conforma pr cticamente un continuo</p>	<p>PE PE</p>	<p>PQ PQ</p>
	<p>OE Mejora de la eficiencia energ tica y aumento de energ a renovable en las reas urbanas</p>	<p>MA Ngmuαα v qf legv f g er qvyp r f g gguí c gq αvz cv lqhuc gvuyxyucv í gf lHelr v s dder v Actuaciones en materia de eficiencia y uso de energ as limpias sistema de iluminaci n sistemas de regulaci n del flujo luminoso y rehabilitaci n de edificios e instalaciones p blicas para garantizar un consumo m s eficiente</p>	<p>PE</p>	<p>PQ</p>
<p>PU Qur xgi gugo p gf lr cp dlqαg í sur p rzguα ghelgqelc f g ugeyur v</p>	<p>OE Promover la protecci n fomento y desarrollo del patrimonio cultural y natural de las reas urbanas en particular la de inter stur stico</p>	<p>MA Qαq f g zcα uñcel q f go s culp r qlr j lxx uler cut ygro iler í gxr i u Her f g Ncuq Puesta en valor del patrimonio hist rico arqueol gico y etnogr fico de Mar n</p>	<p>PE</p>	<p>PQ</p>
	<p>OE Acciones integradas de revitalizaci n de ciudades de mejora del entorno urbano y su medio ambiente</p>	<p>MA Sgi cdlxcel q f g gvs celr v f gi ucf cf r v g lqhuc y dñcf r v gq xr uqr c α v ur v Mtp gluc í M luc Creaci n de zonas verdes y espacios de encuentro y ocio en estas reas degradadas y solares vac os con capacidad para revitalizar y mejorar el espacio p blico de Mar n Mejora de reas circundantes y accesos peatonales desde los barrios perif ricos</p>	<p>PE OE</p>	<p>PQ PQ OP</p>
		<p>MA Sgeys gucel q í p gmuc lqxi ucf gogqr uqr f g α v gvs celr v s dder v Humanizaci n de la Avenida de Ourense puerta de entrada a Mar n y principal conexi n con la ciudad de Pontevedra de manera que esta pueda transformarse en una v a urbana con espacios amplios para el uso peatonal Asimismo se crear un espacio p blico que integre la avenida de Ourense con la Alameda Plaza de Espa a y el paseo Alcalde Blanco a trav s de lo que hoy en d a es una explanada de aparcamientos en el terreno cedido por el Puerto</p>	<p>PE</p>	<p>PQ</p>
<p>MA Sgeys gucel q f gogvs celr s dder f g Ñrcv f gi ucf cf cvgq α</p>				



		<p>elyf cf Actuaciones de humanización mejora del espacio público y el entorno iluminación etc para recuperar los barrios o zonas más degradadas de la ciudad</p>	PE	PQ
<p>PU Qur p rzguα lqeoyvl q vreloí oyej cu erqxuc α s r dugñc</p>	<p>OE Regeneración física económica y social del entorno urbano en áreas urbanas desfavorecidas a través de estrategias urbanas integradas</p>	<p>MA Hcdldxccl q f g gvs celrv scuc α hr up cel q gogp sαgr í cyxrgp sαgr Centro adecuado para desarrollar capacidades de gestión formación y permitan la generación de iniciativas empresariales que impulsen el desarrollo económico y social de Marín Planes específicos para generación y relanzamiento de iniciativas emprendedoras</p>	PE	PQ
		<p>MA Dlqcp lñcel q ger q p lec í vrelof g Ncuq c xucz vfgo erpguelr α j rvxguc gorelr í α eyoyuc 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 Dinamización de colectivos y asociaciones del municipio así como planes específicos para mayores y jóvenes</p>	PE OE	PQ OP
		<p>MA Crqvayeel q f g yq gt yls cp lgqx vrelr eyoyuco Se trata de una actividad orientada a mejorar los servicios y dotaciones del municipio de Marín Pero también se entiende como un nuevo elemento de referencia que permitir mejorar la imagen de la ciudad de forma explícita Generación de espacios y programas de actividades para el asociacionismo y la revitalización de la vida ciudadana</p>	PE	PQ OP
		<p>MA Crqvayeel q ugi cldxccl q í p r f guññcel q f g gt yls cp lgqxv vrelcgv fgsruñzrví vcqlxcuv Se atender las demandas y necesidades de la población en materia de equipamientos a través de Rehabilitación y construcción de nuevos equipamientos deportivos Reforma del actual Centro de Salud una vez que esté construido el nuevo para convertirlo en Centro de día Escuela Infantil de Seixo</p>	PE	PQ

QSETVQVETUP DE MA ETUSAUEGIA NAS O QPS MOEA DE ACUVACI O

Para la implementación de la estrategia Marín el Ayuntamiento de Marín cuenta en la actualidad con la siguiente previsión teniendo en cuenta los fondos propios del ayuntamiento hasta el año la previsión de fondos procedentes de otras administraciones y la ayuda FEDER que se solicitará acompañando a la presentación de la presente estrategia y para la ejecución de las líneas de actuación que se detallan a continuación en el plan de implementación

Línea de actuación	Presupuesto requerido 2020	Fuente de financiación
L.A. 1. Favorecer la progresiva implantación de la administración electrónica y de los mecanismos de participación y transparencia.	100.000,00	ERE L2 POCS FEDER / Fondos Propios
L.A. 2. Convertir progresivamente el Ayuntamiento de Marín en un territorio Smart, centrado en la Movilidad Smart.	250.000,00	ERE L2 POCS FEDER / Fondos Propios
L.A. 3. Convertir progresivamente el Ayuntamiento de Marín en un Territorio Smart, centrado en el Turismo Smart.	60.000,00	FONDOS PROPIOS / Otras Administraciones
L.A. 4. Mejorar la movilidad y la accesibilidad en el conjunto del ayuntamiento a través de la explotación de un plan de movilidad sostenible.	1.240.000,00	ERE L2 POCS FEDER / Fondos Propios
L.A. 5. Mejorar los índices de consumo de energía en las oficinas, infraestructuras y edificios públicos.	800.000,00	ERE L2 POCS FEDER / Fondos Propios
L.A. 6 Plan de valorización del patrimonio histórico, arqueológico y etnográfico de Marín.	150.000,00	FONDOS PROPIOS / Otras Administraciones
		FONDOS PROPIOS / Otras Administraciones
L.A. 7. Rehabilitación de espacios degradados e infraestructuras en torno a los ríos Lamaín y Loira.	500.000,00	FONDOS PROPIOS / Otras Administraciones
L.A. 8. Recuperación y mejora integral del entorno de los espacios públicos.	2.800.000,00	ERE L2 POCS FEDER / Fondos Propios/ Otras administraciones
L.A.9. Recuperación del espacio público de zonas degradadas en la ciudad.	2.420.000,00	FONDOS PROPIOS / Otras Administraciones
L.A. 10. Habilitación de espacios para la formación, el empleo, y el tiempo libre.	120.000,00	ERE L2 POCS FEDER / Fondos Propios
L.A. 11. Dinamización económica de Marín, a través del comercio, la hostelería, el ocio y la cultura.	130.000,00	ERE L2 POCS FEDER / Fondos Propios
L.A.12.Construcción de un equipamiento socio-cultural.	2.000.000,00	ERE L2 POCS FEDER / Fondos Propios
L.A.13. Construcción, rehabilitación y modernización de equipamientos sociales, deportivos y sanitarios.	3.070.000,00	ERE L2 POCS FEDER / Fondos Propios
TOTAL PREVISIÓN DE FONDOS PARA IMPLEMENTACIÓN MARÍN 2020	18.820.000,00	



QUA DE INQMEUACI O

El plan de implementación de la estrategia DUSI Marín detalla aquellas líneas de actuación para cuya implementación el Ayuntamiento solicita ayuda FEDER del Programa Operativo de Crecimiento Sostenible en el marco del eje de Desarrollo Urbano

En este sentido en este apartado se van a desarrollar las siguientes líneas de actuación por cada objetivo temático y objetivo específico del POCS

PU	PE	Mqgcvf g cexycl q gvaxcxi lc DVTI NAS O
PU	OE	LA Favorecer la progresiva implantación de la administración electrónica y de mecanismos de participación y transparencia
		LA Convertir progresivamente el Ayuntamiento de Marín en un territorio Smart centrado en la Movilidad Smart
PU	OE	LA Mejorar la movilidad y la accesibilidad en el conjunto del ayuntamiento a través de la implantación de un plan de movilidad urbana sostenible
	OE	LA Mejorar los índices de consumo de energía en las vías infraestructuras y edificios públicos
PU	OE	LA Recuperación y mejora integral del entorno de los espacios públicos
PU	OE	LA Dinamización económica de Marín a través del comercio la hostelería el ocio y la cultura
		LA Construcción de un equipamiento socio cultural



MOEAT DE ACUVACI O

PBJEUIXP UENÚICP

<p>MA FAXPSECES MA QSPGSETIXA INQMAOUACI O DE MA ADNIOITUSACI O EMECUS OICA a DE NECAOITNPT DE QASUICIQACI O a USAOTQASEOCIA</p>	
<p>N cuer gvaxcx i ler f g α oqgc f g cexycel q</p>	
<p>Dlp gqvl q gvaxcx i lec</p>	<p>Mejorar la dimensi n econ mica y la competitividad Ciudad Inteligente</p>
<p>Pdrgxlzr xgp xler f go QPCT</p>	<p>OT Mejorar el uso y la calidad de las TICs y mejorara el acceso a las mismas</p>
<p>Qur ulf cf f g lqzgw l q f goQPCT</p>	<p>c Refuerzo de las aplicaciones de las TIC para la administraci n electr nica el aprendizaje electr nico la cultura electr nica y la sanidad electr nica</p>
<p>Pdrgxlzr gvs ge Her QPCT</p>	<p>OE Promover las TIC en Estrategias de desarrollo urbano integrado a trav s de actuaciones en Administraci n electr nica local y Smart Cities</p>
<p>Pdrgxlzr rsgucxlzr f g α DVTI</p>	<p>OP Fomentar la participaci n y la transparencia en la gesti n p blica</p>
<p>Dgveuls el q f g α oqgc f g cexycel q</p>	
<p>Aq xgeg f g q xgv í n v l Hecel q f g α qgeg v l f cf</p>	<p>La aprobaci n de la Ley de acceso electr nico de los ciudadanos a los Servicios P blicos ha supuesto un gran avance para la Administraci n Electr nica La aprobaci n de la normativa para la reforma del funcionamiento de las administraciones p blicas en octubre de tambi n contribuye a reforzar la necesidad de la implantaci n de una Administraci n totalmente electr nica interconectada y transparente La Administraci n del siglo XXI debe promover el uso de las nuevas tecnolog as en beneficio de la ciudadan a Las nuevas tecnolog as permitir n que la ciudadan a cuente con una administraci n m s eficaz y accesible para todas las personas La e administraci n es tambi n una forma de eliminaci n de barreras tanto con respecto a la distancia a la que hay que desplazarse para realizar tr mites con la administraci n y el tiempo que hay que dedicar como tambi n con respecto a que las NTIC S facilitan sobre todo el acceso a los servicios p blicos a aquellas personas que antes ten an grandes dificultades para llegar a las oficinas p blicas por motivos de localizaci n geogr fica de condiciones f sicas de movilidad u otros condicionantes En este contexto el Ayuntamiento de Mar n pretende implantar de forma progresiva la e administraci n en aras de dar un paso trascendental para facilitar en igualdad de condiciones la plena integraci n de estas personas en la vida p blica social laboral y cultural y tambi n con el fin de ofrecer un servicio p blico m s eficiente a toda la ciudadan a</p>
<p>Dgveuls el q f g α oqgc f g cexycel q</p>	<p>El ayuntamiento de Mar n en el mbito de sus competencias implantar progresivamente la administraci n electr nica a partir de la puesta en marcha de distintas actuaciones orientadas a simplificar los procedimientos administrativos aumentar la eficiencia mediante la disminuci n del gasto p blico mejorar la proximidad y transparencia ante los ciudadanos contribuir al desarrollo de la sociedad de la informaci n contribuir al desarrollo de la igualdad de oportunidades e incrementar la transparencia administrativa y la gobernanza</p> <p>La primera de las actuaciones a implementar ser el an lisis de la situaci n actual y estado de madurez en administraci n electr nica del municipio y el dise o de una agenda digital para el mismo A partir de ah se definir n y priorizar n la tipolog a de funcionalidades y servicios a implementar que</p>



	<p>podrán ser tales como</p> <ul style="list-style-type: none"> • Servicios de interacción con el ciudadano empresa • Carpeta ciudadana • Gestión de representantes • Registro de entrada salida • Sede Electrónica • Avisos y alarmas • Consulta de documentos • Gestión de formularios electrónicos • Servicios básicos y de soporte a la tramitación • Archivo electrónico de documentos • Anexado de documentos • Gestión de Autorizaciones • Pasarela de pagos • Notificaciones telemáticas • Gestor documental • Procesos de digitalización certificada • Servicios de integración • Interoperabilidad con otras Administraciones Públicas
--	--

Puicqlvprgrgeyrúicigqgvlp sdecfrv

El Organismo ejecutor de la actuación es el Ayuntamiento de Marín

Bgqghelcuvrf g α oqgc fg cexycel q

Toda la ciudadanía y las empresas del Ayuntamiento de Marín

lqflecfrufgsurf yexzlf cf

Referencia	Indicador	Unidad de medida	Valor estimado
E	Número de usuarios que están cubiertos por un determinado servicio público electrónico de Smart cities	Número de usuarios	
E	Número de usuarios que tienen acceso o cubiertos por aplicaciones servicios de administración electrónica	Número de visitas a o	

Sgvyoácf r v gvs gúcf r v

- Servicio público más eficiente
- Contribución a la igualdad de oportunidades
- Contribución a la sociedad de la información
- Incremento de la transparencia
- Incremento de la participación y gobernanza ciudadana
- Simplificación de procedimientos administrativos

Qugvys ygvxr

euros

Curqriucpc

trimestre de trimestre de

Cubxgurvís ur egf lp lgqxr vfg vgáeel q f g r s gúcelr qgv

Todas las operaciones que se definan a partir en el marco de la DUSI Marín deberán cumplir con



un conjunto de criterios generales y con una serie de requisitos específicos que dependerán de las características propias de las actuaciones como del Objetivo temático en el que se enmarque

a) Criterios generales

Los criterios para la selección de operaciones respetarán los principios generales definidos en los artículos 1 y 2 del Reglamento UE nº 1365/2013 sobre discriminación, igualdad de género y desarrollo sostenible y cumplirán la legislación de la Unión y nacional artículo 17 del citado reglamento. En general, la selección de operaciones estará regida por los principios de igualdad, eficiencia, eficacia y sostenibilidad de las operaciones, transparencia de los criterios de selección, capacidad para su implementación y alineamiento estratégico con otras operaciones e instrumentos.

Además, las operaciones deberán:

- Estar justificadas en el diagnóstico socioeconómico de la DUSI Marín
- Contribuir a la estrategia DUSI Marín
- Contribuir al programa operativo de Crecimiento Sostenible FEDER
- Abordar los problemas de una forma integrada y mostrar vínculos claros con otras intervenciones u operaciones coexistentes
- Contar con el respaldo de la población y agentes locales
- Medirse a través de los indicadores de productividad de la estrategia DUSI Marín

d) Criterios específicos

Además de los criterios generales, se seleccionarán las actuaciones de acuerdo con los siguientes criterios y procedimientos específicos:

- Contratación a través de convocatoria pública en el marco de la Ley de Contratos del Sector Público. Oferta económicamente más ventajosa y calidad de la solución técnica
- Deberán estar incluidas en el la Agenda Digital de Marín
- Deberán contribuir a alcanzar los resultados previstos en la línea de actuación
- Una vez seleccionada la DUSI, se elaborará una propuesta de criterios de selección de operaciones más detallada siguiendo las indicaciones de la Autoridad de Gestión
- Las operaciones seleccionadas serán publicadas en la web de la DUSI del Ayuntamiento www.Marin.org con el fin de fomentar la participación y permitir la consulta pública de la ciudadanía



MA CPOXESUIS QSPGSETIXANEOUE EMAaVOUANIEOUP DE NAS O EO VO UESSIUPSIP TNASU AQMCAODP MPT NECAOITNPT DE TNASUNPBIMUa	
N cuer gvaxcx i ler f g α oqgc f g cexycl q	
Dlp gqvl q gvaxcx i lec	Mejorar la dimensión económica y la competitividad Ciudad Inteligente
Pdrgxlzr xgp xler f go QPCT	OT Mejorar el uso y la calidad de las TICs y mejorara el acceso a las mismas
Qlru f cf f g lqzgw l q f goQPCT	c Refuerzo de las aplicaciones de las TIC para la administración electrónica el aprendizaje electrónico la cultura electrónica y la sanidad electrónica
Pdrgxlzr gvs ge Her QPCT	OE Promover las TIC en Estrategias de desarrollo urbano integrado a través de actuaciones en Administración electrónica local y Smart Cities
Pdrgxlzr rsguxl z r f g α DVTI	OP Utilizar los mecanismos de la Smart Mobility para favorecer una movilidad más eficiente y con menos emisiones a la atmósfera
Dgveuls el q f g α oqgc f g cexycl q	
Aqxgegf gqxgv í rjvdlhecel q f g α qgegvlf cf	<p>El Ayuntamiento de Marín cuenta actualmente con un Plan de Movilidad y Accesibilidad del centro urbano y actualmente tiene en fase de elaboración un plan de Movilidad Urbana Sostenible del Municipio de Marín</p> <p>En el Plan de Movilidad del Ayuntamiento de Marín elaborado en el año 2019 en el marco del proyecto ARELA pone de manifiesto los problemas de aparcamiento que tiene el casco urbano de Marín debido en buena parte al volumen de vehículos circulando que soporta. Las personas residentes en Marín realizan una buena parte de sus desplazamientos diarios dentro del municipio en vehículo particular. Asimismo los desplazamientos a los municipios cercanos por motivos laborales también se realizan en coche y de forma individual. La demanda de aparcamiento por tanto en Marín es elevada. Por lo que a pesar de ser este un municipio formado principalmente por calles estrechas se han habilitado plazas de aparcamiento a ambos lados de las vías lo que provoca que el espacio público para el ciudadano se vea reducido a la mínima expresión.</p> <p>Marín tiene por tanto el reto de tratar de reducir el uso particular del vehículo en los desplazamientos tanto dentro del casco urbano como entre este y los municipios o núcleos cercanos y la necesidad de ordenar y reducir el volumen de tráfico en la ciudad con el fin de mejorar la movilidad.</p>
Dgveuls el q f g α oqgc f g cexycl q	<p>Además de la implantación de las medidas recogidas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible para favorecer la movilidad la accesibilidad y ordenar el tráfico rodado el Ayuntamiento de Marín empleará los mecanismos que ofrece la Smart Mobility para alcanzar dichos objetivos de forma más eficiente y satisfactoria.</p> <p>En este sentido esta línea de actuación contempla la puesta en marcha de operaciones apoyadas en el uso de las NTICs que orientadas a</p> <ul style="list-style-type: none"> - Conseguir un aparcamiento más eficiente reduciendo los tiempos de búsqueda de plaza y los recorridos por la ciudad con este fin - Ofrecer al ciudadano un transporte público más eficiente con información en tiempo real de horarios llegadas salidas esperas duraciones de los trayectos - Reducir el nivel de tráfico en la ciudad - Mejorar la conexión del casco urbano con los demás núcleos del municipio y con otros núcleos cercanos como Pontevedra
Puicqlvp r ggeyx uí ci gqxgv lp s decf r v	
El Organismo ejecutor es el Ayuntamiento de Marín	



BgggHclurvf g α oqgc f g cexycel q			
Los beneficiarios de esta línea de actuación serán no solo la totalidad de los habitantes del municipio de Marín sino también las personas residentes en otros municipios que cada día se desplazan a Marín a trabajar y los visitantes			
Iqf lecf ruf g sur fyexlzf cf			
Referencia	Indicador	Unidad de medida	Valor estimado
E	Número de usuarios que están cubiertos por un determinado servicio público electrónico de Smart cities	Número	
Sgvyæcf r v gvs gucf r v			
<ul style="list-style-type: none"> • Servicios públicos más eficientes • Reducción del uso del vehículo particular • Reducción de las emisiones de gases efecto invernadero a la atmósfera • Contribución a la igualdad de oportunidades • Contribución a la Sociedad de la Información • Mejora en la gestión del tráfico rodado 			
Qugvys ygvxr			
euros			
Curqri ucpc			
trimestre de trimestre de			
Cubgulrv í sur egf lp lgqrv f g vggæel q f g r s gucelr qgv			
<p>Todas las operaciones que se definan a partir en el marco de la DUSI Marín deberán cumplir con un conjunto de criterios generales y con una serie de requisitos específicos que dependerán de las características propias de la actuación así como del Objetivo temático en el que se enmarque</p> <p>a) Criterios generales</p> <p>Los criterios para la selección de operaciones respetarán los principios generales definidos en los artículos 17 y 18 del Reglamento UE nº 1365/2013 de no discriminación, igualdad de género y desarrollo sostenible y cumplirán la legislación de la Unión y nacional artículo 17 del citado reglamento. En general la selección de operaciones estará regida por los principios de igualdad, eficiencia, eficacia y sostenibilidad de las operaciones, transparencia de los criterios de selección, capacidad para su implementación y alineamiento estratégico con otras operaciones e instrumentos.</p> <p>Además las operaciones deberán</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estar justificadas en el diagnóstico socioeconómico de la DUSI Marín • Contribuir a la estrategia DUSI Marín • Contribuir al programa operativo de Crecimiento Sostenible FEDER • Abordar los problemas de una forma integrada y mostrar vínculos claros con otras intervenciones u operaciones coexistentes • Contar con el respaldo de la población y agentes locales • Medirse a través de los indicadores de productividad de la estrategia DUSI Marín <p>b) Criterios específicos</p> <p>Además de los criterios generales se seleccionarán las actuaciones de acuerdo con los siguientes criterios y procedimientos específicos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contratación a través de convocatoria pública en el marco de la Ley de Contratos del Sector Público. Oferta económicamente más ventajosa y calidad de la solución técnica • Deberán estar incluidas en el PMUS de Marín • Deberán contribuir a alcanzar los resultados previstos en la línea de actuación • Una vez seleccionada la DUSI se elaborará una propuesta de criterios de selección de operaciones más detallada siguiendo las indicaciones de la Autoridad de Gestión 			



- Las operaciones seleccionadas serán publicadas en la web de la DUSI del Ayuntamiento www.Marín.org con el fin de fomentar la participación y permitir la consulta pública de la ciudadanía.



PBJEUIXP UEN ÚICP

<p>MA NEJPSAS MA NPXIMDAD a MA ACCETIBIMDAD EO EMCPOJV OUP DEM AaVOUANIE OUP A USAX T DE MA INQMAOUACI O DE VO QMAO DE NPXIMDAD VSBAOA TPTUEOIBME</p>	
<p>N cuer gvaxcx i ler f g α oqgc f g cexycl q</p>	
<p>Dlp gqvl q gvaxcx i lec</p>	<p>Mejora de la dimensión física y medioambiental Ciudad Sostenible</p>
<p>Pdrgxlzr xgp xler f go QPCT</p>	<p>OT Apoyar la transición a una economía baja en carbono en todos los sectores</p>
<p>Qurulf cf f g lqzgul q f go QPCT</p>	<p>e Fomento de estrategias de reducción del carbono para todo tipo de territorio especialmente en zonas urbanas incluyendo el fomento de la movilidad urbana multimodal sostenible y las medidas de adaptación a la mitigación</p>
<p>Pdrgxlzr gvsge Her QPCT</p>	<p>O E Fomento de la movilidad urbana sostenible transporte urbano limpio transporte colectivo conexión urbana rural mejoras en la red viaria transporte ciclista peatonal movilidad eléctrica y desarrollo de sistemas de provisión de energías limpias</p>
<p>Pdrgxlzr rsguxlzr f g α DVTI</p>	<p>OP Mejorar la movilidad y la accesibilidad en el conjunto del ayuntamiento a través de la implantación de un plan de movilidad urbana sostenible</p>
<p>Dgveuls el q f g α oqgc f g cexycl q</p>	
<p>Aqxgegf gqxgv í nvlhcecel q f g α qgegvlf cf</p>	<p>En el marco del proyecto ARELA aprobado en el año en la primera convocatoria de proyectos de Desarrollo Local y Urbano del Eje del Programa Operativo FEDER se elaboró en Marín un Plan de Movilidad y Accesibilidad del centro urbano de Marín Partiendo de la base de este plan de Movilidad y Accesibilidad está actualmente en fase de elaboración un plan de Movilidad Urbana Sostenible del Municipio de Marín</p> <p>Tal y como se desprende del diagnóstico en el municipio de Marín a pesar de tener un núcleo urbano compacto y de pequeña dimensión en el que reside la mayor parte de la población del municipio una buena parte de los desplazamientos internos se realizan en coche Asimismo los desplazamientos al trabajo de las personas que residen en Marín y trabajan en municipios cercanos como Pontevedra o Vigo se realizan mayoritariamente en coche particular y de forma individual Del análisis de commuters se desprende también que las personas que residen en otros municipios principalmente Pontevedra y trabajan en Marín también realizan de forma mayoritaria sus desplazamientos en coche individual Este excesivo uso del vehículo particular en un municipio de calles estrechas y donde las vías principales son a su vez vías de acceso a municipios cercanos y a la zona de playas del propio municipio de Marín genera verdaderos problemas de tráfico rodado en el núcleo urbano sobre todo en la época estival</p> <p>Por otra parte Marín tiene también graves problemas de accesibilidad tanto de carácter peatonal como rodado derivados de una forma de crecimiento urbano típica en las periferias de las ciudades gallegas basada en la transformación directa del parcelario agrícola en parcelas edificadas sobre una matriz de caminos rurales y carreteras en muchos casos decimonónicas Caminos que en muchos casos apenas soportan el paso de un vehículo se han utilizado como acceso a nuevos desarrollos</p>



edificatorios con los problemas de movilidad que esto genera

A nivel urbano si bien en muchos casos la dimensión de las vías parece suficiente para soportar una accesibilidad adecuada tanto rodada como peatonal la cuestión de la demanda de aparcamiento por el excesivo uso del vehículo y la mala distribución de los elementos que conforman su sección genera graves problemas de accesibilidad peatonal a grandes áreas de la ciudad

MAPA Movilidad y Accesibilidad



Fuente Elaboración propia

El sector servicios y más concretamente el pequeño comercio y la hostelería es un importante generador de empleo en el municipio. Las áreas comerciales para ser competitivas necesitan no sólo de una configuración urbana de calidad y cuidada sino también de un alto grado de accesibilidad con lo cual en ellas deben converger las principales vías de acceso. No cabe duda de que en las principales zonas comerciales de Marín se registra una elevada intensidad de tráfico rodado el cual tiene que hacer frente a un conjunto de obstáculos: la falta de aparcamiento, la falta de organización de los espacios disponibles y una señalización a veces inadecuada.

Así un cambio de la problemática actual causada por el tráfico rodado es vital para el futuro del sector comercial y para mejorar su competitividad frente a grandes superficies.

**Dgveulsel q
fg α oqgc fg
cexy cel q**

Con la implantación de las acciones del Plan de movilidad urbana sostenible el Ayuntamiento de Marín pretende ganar en sostenibilidad, en accesibilidad, en seguridad, en amabilidad y en competitividad. Marín será más sostenible disminuyendo las emisiones de gases efecto invernadero a la atmósfera, más accesible fomentando los desplazamientos en transporte público, en bicicleta y a pie, más seguro adaptando la velocidad al entorno urbano, más amable reduciendo las barreras viarias para el peatón, aumentando la accesibilidad, reduciendo la contaminación atmosférica y acústica y destinando más espacio a los modos sostenibles. Por último Marín será más competitivo al reducir los tiempos de la movilidad turística, los tiempos de trayecto en vehículo privado de la movilidad esencial y los tiempos de trayecto del transporte público.

Las líneas estratégicas del plan de movilidad urbana sostenible de Marín apuestan por las siguientes medidas, de entre las que se seleccionarán las operaciones a implementar:

- Definir una red básica para peatones incluyendo al menos una de las aceras de la Avenida de Ourense así como completar las peatonalizaciones



	<p>iniciadas en Arela que pretenden conectar las principales polaridades del municipio</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dotar de conectividad a los recorridos peatonalizados y definir zonas de prioridad peatonal - Mejorar la información en las paradas y la accesibilidad del transporte colectivo - Promover el taxi compartido y o a la demanda sobre todo para mejorar la conexión del casco urbano con los demás núcleos del municipio - Poner en valor la vía ciclista a las playas ampliar la red existente y definir itinerarios mejorar la señalización informativa - Implantar aparcamientos de bicicletas en los centros de actividad terciaria y equipamientos del casco urbano - Promover la bicicleta como acceso a los centros escolares de enseñanza secundaria y bachillerato - Instalar pavimento sonoreductor en las principales vías de la ciudad - Instalar pavimentos accesibles - Favorecer hábitos de movilidad más sostenibles como los caminos escolares
--	---

Puicqlvprgrgeyruíci gqgvlp sdecfrv

El Organismo ejecutor es el Ayuntamiento de Marín y como agente implicado estará la Mesa de Movilidad del PMUS

Bggghelcuvrf g α oqgc f g cexycel q

Los beneficiarios de esta línea de actuación serán no sólo la totalidad de los habitantes del municipio de Marín sino también las personas residentes en otros municipios que cada día se desplazan a Marín a trabajar y los visitantes

lqf lecf ruf g surfyexzlf cf

Sghgugqelc	lqf lecf ru	Vqlf cf f g p g f lf c	Xcαugvdp cfr
C	Reducción anual estimada de gases efecto invernadero	Teq CO ₂ año	
EU	Planes de movilidad urbana sostenible de los que surgen actuaciones cofinanciadas con el FEDER de estrategias urbanas integradas	Número	

Sgvyαcfrv gvs gucfrv

Impulso y mejora de la movilidad sostenible
 Mejora de la conexión del casco urbano con los demás núcleos de población
 Mejora de la accesibilidad
 Reordenamiento y optimización del tráfico en el casco urbano
 Mejora de la participación ciudadana
 Reducción de la huella de carbono del Ayuntamiento y de la emisión de GEI del municipio

Qugvys ygvxr

El presupuesto previsto para esta línea de actuación será de

Curqriucpc

trimestre de trimestre de

Cubgurvís ur egf lp lgqrvf g vgαeel q f g rsgucelr qgv

Todas las operaciones que se definan a partir en el marco de la DUSI Marín deberán cumplir con un conjunto de criterios generales y con una serie de requisitos específicos que dependerán de las características propias de las actuaciones así como del Objetivo temático en el que se enmarquen

a) Criterios generales



Los criterios para la selección de operaciones respetarán los principios generales definidos en los artículos y del Reglamento UE no discriminación igualdad de género y desarrollo sostenible y cumplirán la legislación de la Unión y nacional artículo del citado reglamento. En general la selección de operaciones estará regida por los principios de igualdad eficiencia eficacia y sostenibilidad de las operaciones transparencia de los criterios de selección capacidad para su implementación y alineamiento estratégico con otras operaciones e instrumentos.

Además las operaciones deberán:

- Estar justificadas en el diagnóstico socio económico de la DUSI Marín
- Contribuir a la estrategia DUSI Marín
- Contribuir al programa operativo de Crecimiento Sostenible FEDER
- Abordar los problemas de una forma integrada y mostrar vínculos claros con otras intervenciones u operaciones coexistentes
- Contar con el respaldo de la población y agentes locales
- Medirse a través de los indicadores de productividad de la estrategia DUSI Marín

b) Criterios específicos

Además de los criterios generales se seleccionarán las actuaciones de acuerdo con los siguientes criterios y procedimientos específicos:

- Contratación a través de convocatoria pública en el marco de la Ley de Contratos del Sector Público. Oferta económicamente más ventajosa y calidad de la solución técnica
- Deberán estar incluidas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Marín
- Deberán contribuir a alcanzar los resultados previstos en la línea de actuación
- Una vez seleccionada la DUSI se elaborará una propuesta de criterios de selección de operaciones más detallada siguiendo las indicaciones de la Autoridad de Gestión
- Las operaciones seleccionadas serán publicadas en la web de la DUSI del Ayuntamiento www.Marin.org con el fin de fomentar la participación y permitir la consulta pública de la ciudadanía



MA NEJPSAS MPT ODICET DE CPOTVNP DE EOESG A EO MAT X AT IOFSAETUSVCUVSAT a EDIFICIPT Q BMCPT	
N cuer gvuxcx i ler f g α oqgc f g cexycel q	
Dlp gqvl q gvuxcx i lec	Mejora de la dimensión física y medioambiental Ciudad Sostenible
P d r g x l z r x g p x l e r f g o QPCT	OT Apoyar la transición a una economía baja en carbono en todos los sectores
Q u r u l f c f f g l q z g u l q f g o Q P C T	e Fomento de estrategias de reducción del carbono para todo tipo de territorio especialmente en zonas urbanas incluyendo el fomento de la movilidad urbana multimodal sostenible y las medidas de adaptación a la mitigación
P d r g x l z r g v s g e l t e r Q P C T	OE Mejora de la eficiencia energética y aumento de energía renovable en las áreas urbanas
P d r g x l z r r s g u c x l z r f g α D V T I	OP Mejorar los índices de consumo de energía en las vías infraestructuras y edificios públicos
D g v e u l s e l q f g α o q g c f g c e x y c e l q	
A q x g e g f g q x g v í n y v l h e c e l q f g α o q g e v l f c f	<p>La red de iluminación pública en Marín está compuesta por diversos circuitos que se alimentan de la red de distribución a través del correspondiente cuadro de protección y le dan servicio a prácticamente todas las vías tanto urbanas como rurales del término municipal</p> <p>Las luminarias que equipan la red de iluminación en el casco urbano son en general de tipo cerrado de vapor de sodio de alta presión y de vapor de mercurio en menor medida de potencias comprendidas entre 70W y 150W. En la zona rural estas luminarias son de tipo abierto con lámpara de 70W de vapor de mercurio aunque se está tendiendo a sustituirlas por las de vapor de sodio de alta presión. En el Plan Xeral de Ordenación Municipal de Marín se recomienda con el fin de conseguir ahorro energético en las nuevas urbanizaciones y en las sustituciones reparaciones y modernizaciones de las que ya existen emplear equipos de bajo consumo y energías limpias</p>
D g v e u l s e l q f g α o q g c f g c e x y c e l q	<p>El Ayuntamiento de Marín se propone continuar con la línea de trabajo ya iniciada de sustituir todas las lámparas de alumbrado público por otras de consumo energético más eficiente. A la reducción del consumo energético contribuir la implantación de sensores que permitan regular el flujo y la intensidad lumínica</p> <p>En el marco de esta línea de actuación tras haber realizado un análisis de consumos energéticos previos las intervenciones se centrarán principalmente en la mejora de la eficiencia en el alumbrado público y en los equipamientos deportivos del municipio</p> <p>Prioritariamente se trabajará en la sustitución de puntos de luz por otros nuevos más eficientes con sistema de regulación de flujo cuadros de mando de telegestión e infraestructuras eléctricas complementarias. Asimismo se pretende mantener una ciudad segura ampliando la red lumínica en aquellas zonas identificadas como zonas menos seguras en la ciudad. Iluminación con una distribución estratégica intensidad suficiente visibilidad de la persona a pie lugares estratégicos</p>
P u i c q l v p r g r e y x r u í c i g q x g v l p s d e c f r v	



El Organismo ejecutor es el Ayuntamiento de Marín y como agente implicado estará la Mesa de Movilidad órgano de participación del PMUS

Bggghelculr v f g α oqgc f g cexycl q

Los beneficiarios de esta línea de actuación serán tanto el propio Ayuntamiento de Marín que verá reducido su consumo energético y por tanto su gasto energético como la propia ciudadanía del municipio que podrá contar con un sistema de iluminación en vías edificios e infraestructuras públicas más eficiente

lqf lecf ruf g sur fyexzlf cf

Sghgugqelc	lqf lecf ru	Vqlf cf f g p gf lf c	Xcα ugvd p cf r
C	Reducción anual estimada de gases efecto invernadero	Teq CO ₂ a o	
C	Reducción del consumo anual de energía primaria en edificios públicos	Kwh a o	
E	Reducción del consumo final en infraestructuras públicas o empresas	Ktep a o	

Sgyoαc f r v gvs gucf r v

- Instalación de sistema de regulación del flujo y la intensidad lumínica que atienda las principales vías de la ciudad
- de las luminarias de vías y equipamientos deportivos sustituidas por otras de consumo más eficiente
- Ahorro de hasta un % en alumbrado municipal

Qugvys ygvx r

El presupuesto previsto para esta línea de actuación será de

Cur q r i uc p c

trimestre de trimestre de

Cubxgvl r v í s ur egf lp lgqx r v f g vgαeel q f g r s gucelr qgv

Todas las operaciones que se definan a partir en el marco de la DUSI Marín deberán cumplir con un conjunto de criterios generales y con una serie de requisitos específicos que dependerán de las características propias de las actuaciones como del Objetivo temático en el que se enmarque

a Criterios generales

Los criterios para la selección de operaciones respetarán los principios generales definidos en los artículos y del Reglamento UE en no discriminación igualdad de género y desarrollo sostenible y cumplirán la legislación de la Unión y nacional artículo del citado reglamento En general la selección de operaciones estará regida por los principios de igualdad eficiencia eficacia y sostenibilidad de las operaciones transparencia de los criterios de selección capacidad para su implementación y alineamiento estratégico con otras operaciones e instrumentos

Además las operaciones deberán

- Estar justificadas en el diagnóstico socio económico de la DUSI Marín
- Contribuir a la estrategia DUSI Marín
- Contribuir al programa operativo de Crecimiento Sostenible FEDER
- Abordar los problemas de una forma integrada y mostrar vínculos claros con otras intervenciones u operaciones coexistentes
- Contar con el respaldo de la población y agentes locales
- Medirse a través de los indicadores de productividad de la estrategia DUSI Marín

b Criterios específicos

Además de los criterios generales se seleccionarán las actuaciones de acuerdo con los siguientes



critérios y procedimientos específicos

- Contratación a través de convocatoria pública en el marco de la Ley de Contratos del Sector Público. Oferta económicamente más ventajosa y calidad de la solución técnica
- Se asegurará el cumplimiento del artículo del Reglamento UE relativo a las operaciones generadoras de ingresos
- Deberán contribuir a alcanzar los resultados previstos en la actividad
- Una vez seleccionada la DUSI se elaborará una propuesta de criterios de selección de operaciones más detallada siguiendo las indicaciones de la Autoridad de Gestión



PBJEUIXP UENÚICP

MA SECVQESACI O a NEJPSA IOUEGSAMDEMEOUPSOP DE MPT ETQACIPT Q BMCPT	
N cuer gvaxx i ler fg α oqgc fg cexycl q	
Dlp gqvl q gvaxx i lec	Mejora de la dimensión física y medioambiental Ciudad Sostenible
P d r g x l z r x g p x l e r f g o Q P C T	OT Preservar y proteger el medioambiente y promover la eficiencia de los recursos
Q u r u l f c f f g l q z g w l q f g o Q P C T	e Acciones dirigidas a mejorar el entorno urbano revitalizar las ciudades rehabilitar y descontaminar viejas zonas industriales incluidas zonas de reconversión reducir la contaminación atmosférica y promover medidas de reducción del ruido
P d r g x l z r g v s g e l l e r Q P C T	OE Acciones integradas de revitalización de ciudades de mejora del entorno urbano y su medio ambiente
P d r g x l z r r s g u c x l z r f g α D V T I	OP Crear espacios públicos de calidad para uso y disfrute de la ciudadanía
D g v e u l s e l q f g α o q g c f g c e x y c e l q	
A q x g e g f g q x g v í n y v l l e c e l q f g α q g e g v l f c f	<p>El municipio de Marín se ha desarrollado hasta hace relativamente pocos años sin un plan general de ordenación municipal lo que ha provocado que este desarrollo haya sido difuso y desordenado Esta ausencia de planeamiento ha tenido como resultado una ciudad caracterizada por la ausencia de espacios públicos de calidad para uso y disfrute del ciudadano</p> <p>En el caso de Marín esta característica se ve agravada por la comparativa con municipios limítrofes como Pontevedra que han apostado por un modelo de transformación urbana sostenible y de calidad urbana centrado en las personas que se caracteriza por conseguir espacios urbanos más amables seguros cómodos y accesibles Marín ha empezado a sufrir la pérdida de población en favor de Pontevedra y otros municipios del norte de la Ría Tal y como se pone de manifiesto en el diagnóstico incluso las personas que trabajan en Marín están eligiendo Pontevedra para vivir Marín tiene por delante un importante reto demográfico que es fijar y atraer población joven y para ello es consciente de que tiene que subirse al carro de apostar por el desarrollo urbano amable de calidad y centrado en las personas de otra forma no podrá competir con otros municipios próximos y corre el riesgo de convertirse en la ciudad dormitorio de baja calidad de Pontevedra</p> <p>Por otra parte la actividad comercial está íntimamente ligada a la configuración urbana Hoy en día se demanda más un comercio de calidad encuadrado en un paisaje urbano cuidado Así por ejemplo resulta más agradable comprar en áreas peatonalizadas o en espacios donde los comercios cuidan minuciosamente su imagen fachada letreros escaparates etc y se rodean de un mobiliario urbano atractivo plantas o pequeños espacios ajardinados</p> <p>Conscientes de que la calidad de los espacios públicos de los paisajes urbanos de creación humana y de la arquitectura y desarrollo urbanos desempeña un papel</p>



	<p>fundamental en las condiciones de vida de la población de Marín apuesta por la recuperación sostenible accesible y de calidad de los espacios públicos</p>
<p>Dgveuls el q f g α oqgc f g ceyxcel q</p>	<p>Con esta actuación se pretende recuperar espacios públicos urbanos y mejorar el entorno y el medio ambiente urbano</p> <p>La avenida de Ourense de Marín es la principal puerta de entrada al núcleo urbano y principal vía de comunicación con la ciudad de Pontevedra. El tradicional modelo de crecimiento del casco urbano de Marín ha provocado que a lo largo de esta avenida se concentre hoy en día una parte importante de la población, el comercio y buena parte de los servicios públicos tales como el propio Ayuntamiento, los juzgados o la Policía.</p> <p>Por este motivo se considera muy importante acometer una reforma urbana en esta vía que transcurre paralela al Puerto y es la más amplia de todo el casco urbano de Marín. La avenida de Ourense está actualmente dedicada casi en exclusiva al tránsito vehicular o al aparcamiento de vehículos, por lo que se hace necesario generar en ella más espacios públicos para la ciudadanía creando zonas más accesibles, mejor comunicadas, con más seguridad vial, ordenando los aparcamientos y mejorando la calidad urbana.</p> <p>Asimismo se creará un espacio público que integre la avenida de Ourense con la Alameda Plaza de España y el paseo Alcalde Blanco a través de la humanización de toda la zona comprendida entre estos puntos, que hoy en día es una explanada de aparcamientos en un terreno cedido por el Puerto a la ciudad y que junto con la Avenida Alcalde Blanco es el único desde donde el casco urbano de Marín puede conectarse con el mar.</p>  <p>Zona de intervención Qcvgr Aæd' g Bæqer Azgqlf c f g Pyugqvg Aæp g f c Qæñ: f g Evsc c Uguqqr s ruyculr egf lf r c α elyf cf</p>

Pu cqlvp r grëyxr uí Ai gqævlp s decf r v

El Organismo ejecutor de la actuación será el Ayuntamiento de Marín. También estarán implicados la



Autoridad Portuaria y el Ministerio de Fomento titular de la carretera PO por donde transcurre la avenida de Ourense			
Bggghelculr v f g α oqgc f g cexycel q			
Los beneficiarios de esta línea de actuación serán todas las personas habitantes en el municipio			
lqf lecf ruf g s ur f yexzlf cf			
Referencia	Indicador	Unidad de medida	Valor estimado
C	Superficie total de suelo rehabilitado	Hectareas	ha
Sgvyαcf r v gvs gucf r v			
Mejorar el medioambiente urbano en su dimensión ambiental paisajística y urbanística con el consiguiente impacto en el bienestar de la población la promoción de la cohesión social y territorial y la competitividad Mitigar problemas de declive urbano y ambiental Mejorar el estado del suelo urbano recuperándolo para usos públicos amables con el medioambiente			
Qugvys ygvx			
euros			
Curqri ucp c			
trimestre de trimestre de			
Cubgulrv í s ur egf lp lgqx r v f g vgαeel q f g r s gucelr qgv			
Todas las operaciones que se definan a partir en el marco de la DUSI Marín deberán cumplir con un conjunto de criterios generales y con una serie de requisitos específicos que dependerán de las características propias de la actuación así como del Objetivo temático en el que se enmarque			
a Criterios generales Los criterios para la selección de operaciones respetarán los principios generales definidos en los artículos 4 y 5 del Reglamento UE nº 1365/2013 de no discriminación igualdad de género y desarrollo sostenible y cumplirán la legislación de la Unión y nacional artículo 10 del citado reglamento En general la selección de operaciones estará regida por los principios de igualdad eficiencia eficacia y sostenibilidad de las operaciones transparencia de los criterios de selección capacidad para su implementación y alineamiento estratégico con otras operaciones e instrumentos Además las operaciones deberán			
<ul style="list-style-type: none"> • Estar justificadas en el diagnóstico socio económico de la DUSI Marín • Contribuir a la estrategia DUSI Marín • Contribuir al programa operativo de Crecimiento Sostenible FEDER • Abordar los problemas de una forma integrada y mostrar vínculos claros con otras intervenciones u operaciones coexistentes • Contar con el respaldo de la población y agentes locales • Medirse a través de los indicadores de productividad de la estrategia DUSI Marín 			
b Criterios específicos Además de los criterios generales se seleccionarán las actuaciones de acuerdo con los siguientes criterios y procedimientos específicos			
<ul style="list-style-type: none"> • Contratación a través de convocatoria pública en el marco de la Ley de Contratos del Sector Público Oferta económicamente más ventajosa y calidad de la solución técnica • Deberán contribuir a alcanzar los resultados previstos en la actividad • Una vez seleccionada la DUSI se elaborará una propuesta de criterios de selección de operaciones más detallada siguiendo las indicaciones de la Autoridad de Gestión 			



PBJEUIXP UEN ÚICP

MA DIOANIBACI O ECPO NICA a TPCIAMDE NAS O A USAX T DEMCPNESCIP MA HPTUEMES A EMP CIP a MA CVMJSA	
Ncuer gvuxcx i ler f g α oqgc f g cexycel q	
Dlp gqvl q gvuxcx i lec	Mejora de la dimensión social Ciudad Integradora
P d r g x l z r x g p x l e r f g o QPCT	OT Inclusión social y lucha contra la pobreza
Q l r u l f c f f g l q z g w l q f g o QPCT	b Apoyo a la regeneración física económica y social de las comunidades de las zonas urbanas y rurales desfavorecidas
P d r g x l z r g v s g e l l e r QPCT	OE Regeneración física económica y social del entorno urbano en áreas urbanas desfavorecidas a través de Estrategias urbanas integradas
P d r g x l z r r s g u c x l z r f g α DVTI	OP Garantizar la competitividad del pequeño comercio y la hostelería en el municipio OP Revitalizar el espacio público a través de la iniciativa social y cultural
Dgveuls el q f g α oqgc f g cexycel q	
Aq x g e g f g q x g v í n y v l l e c e l q f g α q g e v l f c f	Tal y como se pone de manifiesto en el análisis integrado y en el diagnóstico el sector servicios proporciona en el municipio una buena parte del empleo total que se ofrece en el mismo. Concretamente el pequeño comercio y la hostelería. Sin embargo en el casco urbano predomina un comercio basado en tiendas tradicionales que han seguido dos pautas: unos han incrementado su tamaño y se han modernizado mientras que otros han ido cerrando debido a una falta de voluntad de seguir en el negocio ante la difícil situación que supone la competitividad ejercida por las grandes áreas comerciales o los nuevos establecimientos de marcas reconocidas que se implantan en otras ciudades cercanas como Pontevedra o Vigo y es que muchos empresarios carecen de una formación que facilite su adaptabilidad a los nuevos tiempos en materia de gestión comercial y uso de nuevas tecnologías. Por otra parte la hostelería a pesar de tener potencial en Marín tanto por la ubicación del Ayuntamiento en un preciado enclave costero como por sus recursos naturales y su gastronomía es una actividad que tampoco ha evolucionado y los principales establecimientos de Marín salvo excepciones no se han adaptado a las demandas actuales de la población. También es importante señalar que la hostelería o de forma más general el sector del ocio junto con la cultura son actividades que pueden contribuir a cambiar la configuración urbana de las zonas deprimidas en las ciudades. El arte y la cultura juegan un importante papel como generadores de revitalización urbana.
Dgveuls el q f g α oqgc f g cexycel q	Esta línea de actuación pretende apostar por la innovación en el sector comercial a través de un plan de formación y asesoramiento personalizado in situ al pequeño comercio y la hostelería de la ciudad la puesta en marcha de actuaciones innovadoras orientadas a la dinamización comercial y de los establecimientos de hostelería acciones que incentiven la apertura traslado de establecimientos a determinadas zonas de la ciudad más dinámicas o que se quieran dinamizar. También se desarrollarán actividades sociales y culturales tanto para dinamizar vida de las distintas zonas a impulsar. Esta programación de



<p>actividades reivindicar el uso del espacio público para la celebración de eventos culturales de ámbito local</p>			
<p>Puicqlvpr gmeyrui ci gqgvlp sdecfrv</p>			
<p>El Organismo ejecutor es el Ayuntamiento de Marín</p>			
<p>Bggghelculrvf g α oqgc f g cexycl q</p>			
<p>Los beneficiarios de esta línea de actuación serán todas las ciudadanas y ciudadanos de Marín</p>			
<p>lql lecfruf g surfyexzlf cf</p>			
Sghgugqelc	lql lecfruf	Vqlf cf f g p g f l f c	Xcαugvdp cfr
E	<p>Personas beneficiadas por operaciones de regeneración física económica y social del entorno urbano incluidas en Proyectos pertenecientes a Estrategias Urbanas integradas</p>	Número de personas	
<p>Sgvyαcfr v gvs gucfrv</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejorar la competitividad del comercio y la hostelería de Marín • Mejorar la calidad en el servicio ofrecido por el sector comercial y hostelero • Favorecer el dinamismo del comercio y la hostelería el espíritu emprendedor y el empleo • Dinamizar social y culturalmente las zonas más deprimidas de la ciudad 			
<p>Qugvys ygvxr</p>			
<p>El presupuesto previsto para esta línea de actuación será de</p>			
<p>Curqriucp c</p>			
<p>trimestre de trimestre de</p>			
<p>Cubxgurv í sur egf lp lgqrv f g vgαeel q f g rsgucelr qgv</p>			
<p>Todas las operaciones que se definan a partir en el marco de la DUSI Marín deberán cumplir con un conjunto de criterios generales y con una serie de requisitos específicos que dependerán de las características propias de las actuaciones como del Objetivo temático en el que se enmarque</p> <p>a) Criterios generales</p> <p>Los criterios para la selección de operaciones respetarán los principios generales definidos en los artículos 4 y 5 del Reglamento UE nº 1363/2013 de no discriminación igualdad de género y desarrollo sostenible y cumplirán la legislación de la Unión y nacional artículo 4 del citado reglamento En general la selección de operaciones estará regida por los principios de igualdad eficiencia eficacia y sostenibilidad de las operaciones transparencia de los criterios de selección capacidad para su implementación y alineamiento estratégico con otras operaciones e instrumentos</p> <p>Además las operaciones deberán</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estar justificadas en el diagnóstico socioeconómico de la DUSI Marín • Contribuir a la estrategia DUSI Marín • Contribuir al programa operativo de Crecimiento Sostenible FEDER • Abordar los problemas de una forma integrada y mostrar vínculos claros con otras intervenciones u operaciones coexistentes • Contar con el respaldo de la población y agentes locales • Medirse a través de los indicadores de productividad de la estrategia DUSI Marín <p>b) Criterios específicos</p> <p>Además de los criterios generales se seleccionarán las actuaciones de acuerdo con los siguientes criterios y procedimientos específicos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contratación a través de convocatoria pública en el marco de la Ley de Contratos del 			



- Sector Público Oferta económicamente más ventajosa y calidad de la solución técnica
- Deberán contribuir a alcanzar los resultados previstos en la actividad
 - Una vez seleccionada la DUSI se elaborará una propuesta de criterios de selección de operaciones más detallada siguiendo las indicaciones de la Autoridad de Gestión



MA CPOTUSVCCI O DE VO ERVIQANIEOUP TPCIP CVMJVSAM	
Ncuer gvax i ler f g α oqgc f g cexycl q	
Dimensi n estrat gica	Mejora de la dimensi n social Ciudad Integradora
Objetivo tem tico del POCS	OT Inclusi n social y lucha contra la pobreza
Prioridad de inversi n del POCS	b Apoyo a la regeneraci n f sica econ mica y social de las comunidades de las zonas urbanas y rurales desfavorecidas
Objetivo espec fico POCS	OE Regeneraci n f sica econ mica y social del entorno urbano en reas urbanas desfavorecidas a trav s de Estrategias urbanas integradas
Objetivo operativo de la DUSI	OP Construir rehabilitar y modernizar equipamientos deportivos sanitarios sociales educativos y culturales
Dgveuls el q f g α oqgc f g cexycl q	
Aqxgeg f gqgv í nyvdlhecel q f g α qgegvl f cf	<p>Tal y como se pone de manifiesto en el diagn stico seg n la memoria del Plan General de Ordenaci n Municipal del a o el municipio de Mar n presenta graves carencias de equipamientos socioculturales</p> <p>As a trav s de la construcci n de un equipamiento p blico de calidad arquitect nica y con dotaciones que permitan revitalizar la vida social y cultural de la ciudad se pretende adem s de abordar una carencia expresa del municipio mejorar la imagen del n cleo urbano de Mar n</p> <p>Los objetivos espec ficos de la construcci n y puesta en marcha de este equipamiento son</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Fomentar la reuni n y participaci n de toda la ciudadan a y promover su integraci n en el tejido urbano y social de su entorno ✓ Mejorar la oferta de equipamientos sociales y culturales en un n cleo urbano con d ficit en este tipo de dotaciones ✓ Regenerar econ mica social y ambientalmente una zona desfavorecida por estar situada en las inmediaciones de la nica zona industrial de Mar n el Puerto ✓ Dinamizar la vida social y cultural del municipio
Dgveuls el q f g α oqgc f g cexycl q	<p>Se trata de una actividad orientada a mejorar los servicios y dotaciones del municipio de Mar n Tambi n se entiende como un nuevo elemento de referencia que permitir mejorar la imagen de la ciudad de forma expl cita La actividad consiste en la creaci n de un equipamiento sociocultural de especial relevancia arquitect nica y urban stica esta ltima es una caracter stica que le confiere la ubicaci n prevista para el mismo Se trata de un espacio cedido por el Puerto a la ciudad de Mar n actualmente usado como zona de aparcamiento y que es la antesala del paseo Alcalde Blanco nico punto de conexi n a d a de hoy del casco urbano con el mar tal y como se puede apreciar en el plano</p>

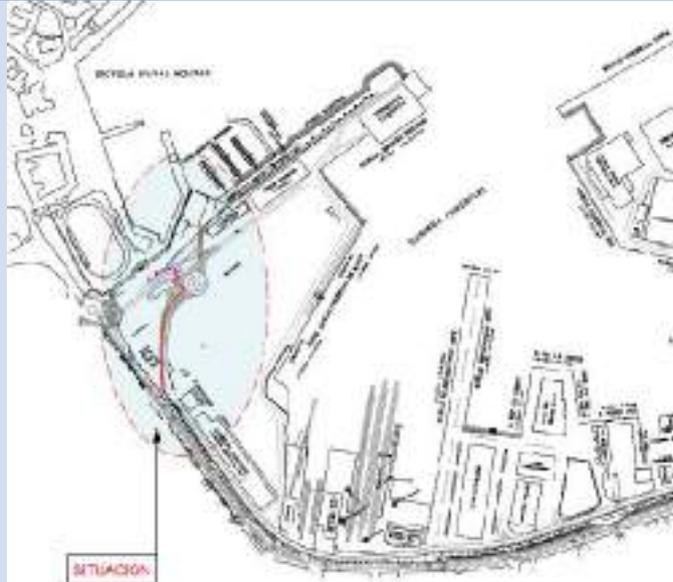


Fig. Vista de plano general del área portuaria de Marín (Avenida de Ourense, paseo Alcalde Blanco, Plaza de España, Escuela Naval Militar) y señalada en el interior de la línea roja la zona prevista para la creación del equipamiento socio cultural



Fig. Vista más cercana del espacio de intervención en el interior de la línea roja

Sobre este espacio se dispone de diferentes dotaciones sociales y culturales con una arquitectura proyectada con criterios de sostenibilidad energética, social, paisajística e icnográfica que tendrá como máxima favorecer el contacto con el mar, con objeto de preservar los valores de su entorno.

Plano de actuación

El Organismo ejecutor de esta línea de actuación es el Ayuntamiento de Marín y como agente implicado estará también la Autoridad Portuaria.

Objetivo

Toda la ciudadanía del ayuntamiento de Marín.

Indicadores

Referencia	Indicador	Unidad de medida	Valor estimado
E	Personas beneficiadas por operaciones de regeneración física, económica y social del entorno urbano	Número de personas	
E	Población beneficiada por la actuación de infraestructura o equipamiento social	Número de personas	

Equipamiento socio cultural

- ✓ Equipamiento socio cultural de referencia en Marín



- ✓ Un espacio de reunión participativa e integración de la ciudadanía
- ✓ Mejora de la imagen de la ciudad
- ✓ Regeneración y revitalización de una zona desfavorecida

Qugvys ygvx

euros

Curqri ucp c

trimestre de trimestre de

Culxgur ví sur egf lp lgqx v f g v g q e e l q f g r s g u e l r q g v

Todas las operaciones que se definan a partir en el marco de la DUSI Marín deberán cumplir con un conjunto de criterios generales y con una serie de requisitos específicos que dependerán de las características propias de las actuaciones como del Objetivo temático en el que se enmarque

a Criterios generales

Los criterios para la selección de operaciones respetarán los principios generales definidos en los artículos y del Reglamento UE no discriminación igualdad de género y desarrollo sostenible y cumplirán la legislación de la Unión y nacional artículo del citado reglamento En general la selección de operaciones estará regida por los principios de igualdad eficiencia eficacia y sostenibilidad de las operaciones transparencia de los criterios de selección capacidad para su implementación y alineamiento estratégico con otras operaciones e instrumentos

Además las operaciones deberán

- Estar justificadas en el diagnóstico socio económico de la DUSI Marín
- Contribuir a la estrategia DUSI Marín
- Contribuir al programa operativo de Crecimiento Sostenible FEDER
- Abordar los problemas de una forma integrada y mostrar vínculos claros con otras intervenciones u operaciones coexistentes
- Contar con el respaldo de la población y agentes locales
- Medirse a través de los indicadores de productividad de la estrategia DUSI Marín

b Criterios específicos

Además de los criterios generales se seleccionarán las actuaciones de acuerdo con los siguientes criterios y procedimientos específicos

- Contratación a través de convocatoria pública en el marco de la Ley de Contratos del Sector Público Oferta económicamente más ventajosa y calidad de la solución técnica
- Deberán contribuir a alcanzar los resultados previstos en la actividad
- Una vez seleccionada la DUSI se elaborará una propuesta de criterios de selección de operaciones más detallada siguiendo las indicaciones de la Autoridad de Gestión



CVADSP SETVNEO DE IODICADP SET DE QSP DV CUIXIDAD

PBJEUIXP UEN ÚICP	MOEA ACU	IODICADP SET DE QSP DV CUIXIDAD			
		Ref	Indicador	Unidad de Medida	Valor estimado
PU	LA	E	Número de usuarios que están cubiertos por un determinado servicio público electrónico de Smart Cities	Número	
		E	Número de usuarios que tienen acceso o cubiertos por aplicaciones/servicios de administración electrónica	Número visitas a o	
	LA	E	Número de usuarios que están cubiertos por un determinado servicio público electrónico de Smart Cities	Número	
PU	LA	C	Reducción anual estimada de gases efecto invernadero	Teg CO ₂ a o	
		EU	Planes de movilidad urbana sostenible de los que surgen actuaciones cofinanciadas con el FEDER de estrategias urbanas integradas	Número	
	LA	C	Reducción anual estimada de gases efecto invernadero	Teg CO ₂ a o	
		C	Reducción del consumo anual de energía primaria en edificios públicos	Kwh a o	
		E	Reducción del consumo final en infraestructuras públicas o empresas	Ktep a o	
PU	LA	C	Superficie total de suelo rehabilitado	Hectreas	ha
PU	LA	E	Personas beneficiadas por operaciones de regeneración física, económica y social del entorno urbano	Número de personas	
	LA	E	Personas beneficiadas por operaciones de regeneración física, económica y social del entorno urbano	Número de personas	
		E	Población beneficiada por la actuación de infraestructura o equipamiento social	Numero personas	



CSPOPGSANA DE ACUVACI O

Líneas de actuación	2015				2016				2017				2018				2019				2020			
	1T	2T	3T	4T																				
L.A. 1. LAC 2.4. Favorecer la progresiva implantación de la administración electrónica																								
L.A. 2. Convertir progresivamente el Ayuntamiento de Marín en un territorio Smart, centrado en la Movilidad Smart y el Turismo Smart.																								
L.A. 4. Mejorar la movilidad y la accesibilidad en el conjunto del ayuntamiento a través de la implantación de un plan de movilidad urbana sostenible.																								
L.A. 5. Mejorar los índices de consumo de energía en las vías, infraestructuras y edificios públicos.																								
L.A. 8. Recuperación y mejora integral del entorno de los espacios públicos.																								
LA.11. Dinamización económica de Marín, a través del comercio, la hostelería, el ocio y la cultura.																								
LA.12. Construcción de un equipamiento socio-cultural.																								
ACCIONES TRANSVERSALES DE GESTIÓN, COORDINACIÓN Y COMUNICACIÓN																								



QSETVQVETUP a TEODA FIOAOCIESA

Qugvysygvx̄ f goQαq f g lp s̄gp̄ gq̄xcel q̄ í f l̄x̄ldyel q̄ s r u P d̄r̄ḡx̄zr Evs ge Her f goQPCT

Objetivos Programa Operativo Crecimiento Sostenible		Líneas de actuación	Presupuesto PDAN IMPLEMENTACIÓN	% PRESUPUESTO POR OBJETIVO ESPECÍFICO
Objetivo Temático	Objetivos Específicos			
OT 2	OE 2.3.3	L.A. 1. LAC 2.4. Favorecer la progresiva implantación de la administración electrónica	365.000,00	10,52%
		L.A. 2. Convertir progresivamente el Ayuntamiento de Marín en un territorio Smart, centrado en la Movilidad Smart y el Turismo Smart.	259.000,00	
		ACCIONES TRANSVERSALES DE GESTIÓN, COORDINACIÓN Y COMUNICACIÓN	23.352,00	
OT 4	OE 4.5.1	L.A. 4. Mejorar la movilidad y la accesibilidad en el conjunto del ayuntamiento a través de la implantación de un plan de movilidad urbana sostenible.	1.240.000,00	20,55%
		ACCIONES TRANSVERSALES DE GESTIÓN, COORDINACIÓN Y COMUNICACIÓN	41.048,00	
	OE 4.5.3	L.A. 5. Mejorar los índices de consumo de energía en las vías, infraestructuras y edificios públicos.	250.000,00	4,14%
		ACCIONES TRANSVERSALES DE GESTIÓN, COORDINACIÓN Y COMUNICACIÓN	8.800,00	
OT 6	OE 6.5.2	L.A. 8. Recuperación y mejora integral del entorno de los espacios públicos.	1.810.000,00	29,83%
		ACCIONES TRANSVERSALES DE GESTIÓN, COORDINACIÓN Y COMUNICACIÓN	63.360,00	
OT 9	OE 9.6.2	L.A. 11. Dinamización económica de Marín, a través del comercio, la hostelería, el ocio y la cultura.	110.000,00	34,96%
		L.A. 12. Construcción de un equipamiento socio-cultural.	2.060.000,00	
		ACCIONES TRANSVERSALES DE GESTIÓN, COORDINACIÓN Y COMUNICACIÓN	74.372,00	
PRESUPUESTO TOTAL			6.247.432,00	48,00%



Tgqf c Flqcqelguc f goQαq f g Ip s αgp gqxc el q

Objetivos Programa Operativo Crecimiento Sostenible		Líneas de actuación	Presupuesto PLM IMPLEMENTACIÓN	SENDA FINANCIERA						% PRESUPUESTO POR OBJETIVO (IMPRESO)
Objetivo Temático	Objetivos Específicos			2015	2016	2017	2018	2019	2020	
OT 2	OE 2.3.3	L.A. 1. LAC 2.4. Favorecer la progresiva implantación de la administración electrónica	385.000,00			250.000,00	150.000,00	85.000,00		10,52%
		L.A. 2. Convertir progresivamente el Ayuntamiento de Marín en un territorio Smart, centrado en la Movilidad Smart y el Turismo Smart.	250.000,00			250.000,00				
		ACCIONES TRANSVERSALES DE GESTIÓN, COORDINACIÓN Y COMUNICACIÓN	22.352,00			7.000,00	4.352,00	7.000,00		
OT 4	OE 4.3.1	L.A. 4. Mejorar la movilidad y la accesibilidad en el conjunto del ayuntamiento a través de la implantación de un plan de movilidad urbana sostenible.	1.240.000,00		130.000,00	400.000,00	400.000,00	300.000,00		20,55%
		ACCIONES TRANSVERSALES DE GESTIÓN, COORDINACIÓN Y COMUNICACIÓN	43.648,00							
	OE 4.3.3	L.A. 5. Mejorar los índices de consumo de energía en las vías, infraestructuras y edificios públicos.	250.000,00		20.000,00	83.000,00	20.000,00	33.648,00		4,14%
		ACCIONES TRANSVERSALES DE GESTIÓN, COORDINACIÓN Y COMUNICACIÓN	8.800,00							
OT 6	OE 6.3.2	L.A. 8. Recuperación y mejora integral del entorno de los espacios públicos.	1.300.000,00		200.000,00	400.000,00	400.000,00	400.000,00		29,83%
		ACCIONES TRANSVERSALES DE GESTIÓN, COORDINACIÓN Y COMUNICACIÓN	53.390,00		25.346,00	23.340,00	25.000,00	25.000,00		
OT 9	OE 9.3.2	L.A. 11. Dinamización económica de Marín, a través del comercio, la hostelería, el ocio y la cultura.	110.000,00					60.000,00	20.000,00	34,96%
		L.A. 12. Construcción de un equipamiento socio-cultural.	2.000.000,00				1.000.000,00	300.000,00	700.000,00	
		ACCIONES TRANSVERSALES DE GESTIÓN, COORDINACIÓN Y COMUNICACIÓN	74.272,00				23.000,00	23.000,00	24.272,00	
PRESUPUESTO TOTAL			6.247.432,00	0,00	477.760,00	1.111.400,00	2.478.352,00	1.905.648,00	274.272,00	100,00%



Fygqygvg Hqcqelcel q f goQαq f g lp s ogp gqxccl q

	ANUALIDADES						TOTAL
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Presupuesto PLAN IMPLEMENTACIÓN	0,00	477.760,00	1.111.400,00	2.478.352,00	1.905.648,00	274.272,00	6.247.432,00
FEDER		382.206,00	889.120,00	1.982.681,60	1.524.518,40	219.417,60	4.997.945,60
FONDOS PROPIOS		95.552,00	222.280,00	495.670,40	381.129,60	54.854,40	1.249.486,40

OPORTUNIDADES DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

OPORTUNIDADES DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN EL MARCO DE DEFINICIÓN DE LA ESTRATEGIA INTEGRADA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE

Uno de los aspectos clave en el desarrollo de la estrategia DUSI de Marín fue la participación ciudadana que se puso en marcha desde el inicio estableciendo mecanismos efectivos de información y consulta a los ciudadanos y a los principales agentes sociales económicos e institucionales de la ciudad.

Dada la importancia del puerto de Marín en el Municipio desde el Ayuntamiento se quiso iniciar el proceso de participación manteniendo reuniones con la Autoridad Portuaria que se celebraron el 15 de mayo y el 12 de junio y en las que además de informar a los dirigentes de la Autoridad Portuaria de los trabajos que se estaban empezando a desarrollar en Marín para el diseño de la estrategia se recogió distinta documentación de interés para el desarrollo de la misma como el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Marín del año 2008 o el Estudio de ruidos del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Marín y la Resolución de Pontevedra o el estudio de aforos en el Puerto. Se recogieron además en estas reuniones las distintas apreciaciones y sugerencias realizadas por los directivos de la Autoridad Portuaria.

Para canalizar la participación de la ciudadanía se crearon y consolidaron distintos canales de comunicación a través de los cuales se canalizaron buena parte de las aportaciones. El 1 de octubre de 2019 se puso en marcha un sitio web específico para la DUSI de Marín www.marin.es org. En este sitio web además de incluir toda la documentación de partida para el diseño de la estrategia se abrió un espacio específico para recoger las aportaciones y sugerencias de la ciudadanía.



Marín 2020

¿Qué es el desarrollo urbano sostenible?



La presentación del sitio web www.marín.org realizada por la Alcaldesa de Marín tuvo una importante repercusión en los principales diarios de la provincia lo que facilitó que posteriormente la participación a través de este medio fuera elevada.



Además se habilitó una cuenta en twitter [Marín](#) y un espacio en twitter [Marín](#) para que las entidades interesadas pudieran mantenerse informadas y facilitar el debate en las redes sociales sobre las propuestas presentadas.

Por otra parte el día 10 de noviembre de 2019 se mantuvo una reunión con todos los grupos políticos municipales convocada por el Gobierno municipal con el fin de dar a conocer los pormenores de la convocatoria la orientación que tendrá la iniciativa y recoger las propuestas que puedan encajar en el proyecto.



Reunión con los grupos políticos municipales

Una vez celebrada esta reunión el día 10 de noviembre el Ayuntamiento convocó a los colectivos del municipio relacionados con los ámbitos vecinales culturales y deportivos para presentarles los trabajos que se estaban llevando a cabo para la elaboración de la estrategia DUSI Marín y explicar las líneas generales de la misma. Asimismo en esta reunión se recordaron las distintas vías a través de las que toda la ciudadanía de Marín podrá

presentar sus aportaciones a dicha estrategia y se recogieron ya las primeras aportaciones de las asociaciones vecinales presentes



Primera reunión con los colectivos del Ayuntamiento

Las entidades asistentes a la reunión fueron las siguientes

- Club de Remo
- Asociación Cultural Ateneo Santa Cecilia
- Ronsel
- Artesanas de Marín
- Asociación de Mulleres O Abeiro
- Asociación de Taxistas Rías Baixas
- Intercambio do Saber
- Colegio San Narciso
- Asociación Kalos
- Asociación Sor Elvira
- Asociación Monte Pituco
- Asociación Gharaboto
- Asociación Amas de Casa
- Asociación de Vecinos San José de Cantodarea
- Asociación de Vecinos Camino Vello e Comarca
- Asociación de Vecinos Río Loira
- Asociación de Vecinos Laberinto de Mogor
- Asociación de Vecinos Penizas
- Asociación de Vecinos de la Moreira
- Asociación de Vecinos Ardén e Comarca
- Federación de Vecinos Ría de Marín
- Asociación Folclórica Pousos da Área
- Club Deportivo Ancoradouro



- Comunidad de Montes de San Xuli n
- Ca ota en la Memoria
- Asociaci n Memoria Hist rica
- Asociaci n Pescadores Chilreu
- Asociaci n Chaneiros
- Coro Thalassa

Una vez m s la reuni n tuvo una importante repercusi n en distintos medios de comunicaci n



El pasado día 17 de diciembre el Ayuntamiento de Marín organizó una nueva reunión con los colectivos vecinales con el fin de presentar las líneas maestras de la estrategia Marín 2020 en las que se ha tratado de recoger la mayor parte de las aportaciones que fueron realizadas por la ciudadanía y los colectivos vecinales tanto a través de las reuniones como de la página web donde las aportaciones han alcanzado la cifra de 1.200 como a través de la cuenta de twitter, el correo electrónico o incluso las que fueron presentadas por escrito en el propio municipio



Segunda reunión con los colectivos municipales

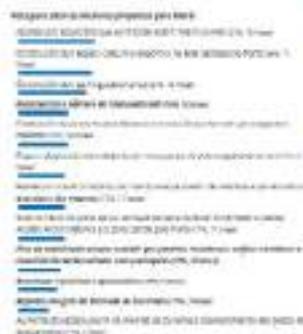


Imagen del espacio de participación www.marin.org con parte de las aportaciones recibidas

A esta segunda reunión de participación las entidades asistentes han sido las siguientes

- Asociación O Tombo
- Plataforma Vecinal de Macenlle
- Federación AA VV R a de Marín
- AA VV San José de Cantodarea
- AA MM Virxe do Porto de Cantodarea
- Asociación de Vecinos Ardén e comarca
- Asociación Xuntanza Rio Loira
- Asociación de jubilados e pensionistas de Marín e Comarca Camiño Vello
- Real Club Náutico de Agüete
- Ronsel
- Ateneo Santa Cecilia
- Comunidad de Montes de San Xulián
- Asociación de Vecinos de Pardavila
- Asociación de Patronos del Taxi de Pontevedra
- Asociación Intercambio do saber de Marín
- Asociación de Jubilados de Mogor
- Bolymar
- Prote Marín
- Coral Lembranzas
- Asociación Chaneiros
- Asociación Kalos
- Asociación Monte Pituco

En esta reunión desde el Ayuntamiento se puso de manifiesto que el proceso de participación no finalizará con la presentación de la estrategia DUSI de Marín sino que el Ayuntamiento mantendrá abierto el sitio web www.marin.org además de la cuenta de twitter [marin](https://twitter.com/marin) para seguir recogiendo propuestas y aportaciones de la ciudadanía además de para informar de la evolución del proceso de implementación de la estrategia. Además el Ayuntamiento articulará otro mecanismo de consulta y participación para la



selección de operaciones y el seguimiento de la ejecución de la estrategia una vez aprobada el Grupo de Participación Ciudadana GPC

ASUICVMACI O DE MA QASUICIQACI O DVSAOUE EMQES PDP DE EJECVCIO DE MADVTI

EoGuysr f g Qcudels cel q Clyf cf cqc GQC

El GPC será el órgano de consulta, participación y coordinación social de la estrategia DUSI Marín. Entre sus funciones se encuentran todas aquellas que tengan un marcado carácter estratégico para una correcta ejecución de la DUSI tales como:

- Asesoramiento a los órganos de gobierno de la DUSI en la selección de operaciones
- Aprobación de memorias, informes anuales de ejecución de la DUSI
- Comunicación social de las actividades de la DUSI al tejido asociativo de Marín
- Organización de jornadas técnicas incluidas en el plan de comunicación
- Velar por el cumplimiento de principios transversales y en particular por el cumplimiento de la igualdad de Oportunidades y no discriminación

Sus órganos de gobierno serán el Comité de Dirección, la Presidencia y la Secretaría General. El Comité de Dirección estará integrado por los Concejales del Ayuntamiento que representan las diferentes áreas de gobierno implicadas en las líneas de actuación propuestas, así como por los representantes de las diferentes entidades interesadas que participaron en el proceso de elaboración de la DUSI, pudiéndose adherir durante la ejecución de esta a nuevas entidades por acuerdo con mayoría simple del Comité de Dirección.

Además del Comité de Dirección del GPC existirá una Presidencia cuyas funciones serán las de convocar y moderar las sesiones, así como actuar en representación del GPC ante terceros y ejecutar los acuerdos adoptados en su seno. Esta Presidencia recaerá en uno de los/as representantes del Ayuntamiento. También existirá una Secretaría general que estará representada por la persona que asuma la gerencia de la Estrategia DUSI y sus funciones serán apoyar a la Presidencia coordinando y dinamizando las relaciones dentro del Grupo y en el desempeño de las funciones administrativas necesarias para su correcto funcionamiento. Será además el responsable de la coordinación general de las actividades del Comité de Dirección y de preparar todas las reuniones del mismo.

En el marco del GPC también se crearán Comisiones Técnicas de carácter específico que se encargarán de reflexionar, coordinar y desarrollar tareas operativas en el marco de ámbitos temáticos específicos. Se establecerán comisiones en las siguientes áreas:

Comisión de Igualdad de Oportunidades: será la encargada de velar por el cumplimiento de los objetivos de la DUSI en materia de igualdad de oportunidades. La presidencia de la Comisión que será asumida por el Ayuntamiento, se encargará de poner en marcha un procedimiento de seguimiento y evaluación en materia de igualdad de oportunidades que finalizará con la elaboración de un informe específico. Los informes de evaluación se presentarán anualmente en el marco de la Comisión de Igualdad y en función de las



conclusiones de los mismos esta podrá instar al Ayuntamiento como promotor de la DUSI a tomar medidas correctoras

Para su consecución se responderá a las siguientes preguntas de seguimiento y evaluación

QSEGVOUA	IODICADPS
Quiénes es la población beneficiaria de la intervención Mujeres hombres ambos	Número de total de mujeres en el área de la estrategia Número total de hombres en el área de la estrategia
Se cuenta con mujeres y hombres en la definición del problema y en la propuesta de solución	Opinión de las usuarias sobre la accesibilidad de los servicios información asesoramiento etc
	Número de mujeres que forman parte activamente en la toma de decisiones Ayuntamiento GPC ACCIONES PARITARIAS Como medida de acción positiva la composición de las personas representantes en el GPC ser paritaria
Qué mecanismos se adoptan para fortalecer la participación de las mujeres en la intervención teniendo en cuenta su tradicional localización en el ámbito doméstico	Número de acciones llevadas a cabo en relación a la facilitación de tareas para que las mujeres de esa zona puedan dejar a sus hijos en guarderías comedores etc
Ha cambiado el funcionamiento o personal implicado su comportamiento o proceder como consecuencia de las acciones de Igualdad de Oportunidades	Cambios observados en el personal formales e informales
Se tienen en cuenta el desigual acceso a recursos económicos políticos y culturales por parte de mujeres y hombres Y el desigual control sobre los mismos	Análisis de las dificultades en el acceso a los recursos económicos políticos y culturales
Existe reconocimiento de la existencia de problemas específicos de mujeres y hombres que son resultado de las relaciones de género existentes	Número de acciones llevadas a cabo en relación al desigual acceso del mercado de trabajo entre mujeres
Qué resultados han tenido las acciones que se han apoyado	Logros y productos alcanzados
Se han realizado acciones formativas al personal relacionado con la DUSI	Número de Acciones formativas técnicas y políticas relacionadas con la DUSI
Cómo han evolucionado los servicios y las actividades centradas en la consecución de igualdad de oportunidades	Grado de satisfacción estimada de la población beneficiaria de la DUSI
	Cambios percibidos por las personas que forman parte de los GPC
Se emplea un lenguaje no sexista en el marco de la DUSI	Análisis del uso de lenguaje en los materiales de información y publicidad en el Plan de Comunicación y demás documentos relacionados con la DUSI
	Número de nuevas actividades acciones tareas que complementan aquellas destinadas a la consecución de igualdad de



<p>Se están realizando otras actividades acciones para impulsar o complementar los resultados de consecución de igualdad de oportunidades en la DUSI</p>	<p>oportunidades en la DUSI</p> <hr/> <p>Se ha realizado una presentación de los resultados a una audiencia amplia compuesta por diferentes agentes</p> <hr/> <p>Existencia de otras acciones dirigidas a favorecer la consolidación de los resultados y su transferencia</p>
--	---

Comisión de Información y Publicidad velar por el cumplimiento de los requisitos de información y publicidad establecidos en los artículos 3 a del reglamento 1/2017 y el Reglamento de Ejecución 1/2017 asimismo ser el órgano encargado de supervisar la ejecución del plan de comunicación de la DUSI elaborado por el órgano de gestión del Ayuntamiento de Marín

Además el Comité de Información y Publicidad tendrá en cuenta los problemas concretos en relación a los indicadores de Información y Publicidad detectados en el periodo de programación anterior por el Ministerio de Economía y Hacienda

El objetivo de este grupo de trabajo es doble

- Por un lado continuar con la misión de control y recopilación de las medidas de información y publicidad llevadas a cabo
- Y por otro dejar un espacio abierto a GPC para que propongan acciones de comunicación para dar a conocer la DUSI a la ciudadanía pues como parte del mismo tienen una visión muy importante y pueden detectar nuevas vías de difusión

Algunas de las actuaciones que se llevarán a cabo para lograr superar las debilidades son

- Seguimiento de las noticias que aparecen en los medios de comunicación prensa y que en todas ellas aparezca la mención a la Unión Europea y se pueda leer claramente que la DUSI Marín está cofinanciado por fondos FEDER
- Evidenciar que en las reuniones encuentros foros se reparten los panfletos o folletos que se habían previsto repartir con el logo y la cofinanciación de FEDER
- Acudir a las obras para controlar que estén presentes los carteles de la obra y ver si tienen el logo de la UE FEDER así como el porcentaje de cofinanciación precisar si el logo presenta el tamaño adecuado y si los materiales de la valla cartel son los homologados
- Existencia de un flujo de comunicación interna fluida

Destacar por último y en relación al proceso de toma de decisiones dentro del GPC que se primará el consenso como procedimiento en el proceso de adopción de decisiones y en este sentido la Presidencia realizará cuantos esfuerzos sean necesarios para alcanzarlo Cuando no sea posible alcanzar un consenso total las decisiones se adoptarán por mayoría cualificada

Todos los aspectos anteriormente expuestos quedarán recogidos en un convenio que será firmado al inicio de la DUSI por todas las entidades que forman parte del GPC y que será el



referente para regular las relaciones entre las mismas durante el periodo de tiempo de ejecución

Participación ciudadana

La Oficina de Información del Ayuntamiento pondrá a disposición de la ciudadanía tanto en medios de comunicación prensa y tv web de la DUSI y del Ayuntamiento redes sociales y otros medios en función de las operaciones a desarrollar diferentes instrumentos para mostrar los avances de la DUSI y sus líneas de actuación así como canales de participación para que la ciudadanía contribuya en la definición de actuaciones. Así entre otras potenciales vías de participación a disposición de la ciudadanía tanto la web www.marin.org como www.marin.org continuarán a disposición de la ciudadanía durante la implementación de la estrategia Marín.



CAPACIDAD ADMINISTRATIVA

Dentro del organigrama institucional del proyecto es necesario distinguir el organigrama político y el organigrama técnico. Además hay que tener en cuenta que el proyecto tiene una gestión desconcentrada en la ejecución de las actividades, esto es la ejecución material de las actuaciones descansa en las concejalías con competencias temáticas del ámbito de intervención que se trate, vías y obras, urbanismo, empleo, etc. La coordinación entre los distintos departamentos se realizará a través de la oficina de gestión de la iniciativa.

Con respecto al organigrama político, el proyecto depende orgánicamente de la Alcaldía del Ayuntamiento, con las delegaciones ordinarias en los miembros del equipo de Gobierno. Además de esta dependencia orgánica y en función del departamento específico que participe en la tramitación o gestión de un proyecto, existirán las delegaciones y competencias ordinarias en los Concejales del ayuntamiento.

Con respecto a la estructura técnica, las personas con competencia en la tramitación y ejecución de expedientes serán los responsables al máximo nivel de cada uno de los departamentos sectoriales implicados, obedeciendo a la temática de la actuación.

La estructura de gestión de la estrategia DUSI Marín garantiza además el principio de separación de funciones, de manera que la responsabilidad de gestión y la responsabilidad de control recaen en áreas separadas dentro del Organigrama Municipal y cuentan por tanto con responsables y equipos distintos.

FUNCIONES DE GESTIÓN DE LA ESTRATEGIA

La Oficina de Gestión de la estrategia DUSI contará con una persona responsable de la Gerencia o Coordinación Técnica de la misma. Esta persona será la responsable última de las decisiones, informes y tramitaciones administrativas necesarias en la gestión de la DUSI. Así de la Gerencia dependerán funcionalmente las Secciones Técnica y Administrativa previstas para la gestión de la estrategia.

Funciones de la Gerencia

- Supervisión y Coordinación general de todas las actuaciones y organizativamente de las secciones técnica y administrativa
- Coordinación y gestión del GPC
- Elaboración de los informes de justificación a través de la información facilitada por las secciones técnica y administrativa, así como la remisión de las certificaciones de gasto y solicitudes de pago a la autoridad de gestión del Programa
- Elaboración e implementación del Plan de Comunicación de la estrategia Marín
- Elaboración del Manual de Procedimiento interno
- Gestión documental del proyecto, custodia centralizada de expedientes para garantizar la pista de auditoría
- Seguimiento general de las actuaciones previstas
- Supervisión del sistema de contabilidad diferenciada del proyecto
- Establecimiento de los mecanismos oportunos para la corrección de irregularidades en caso de ser detectadas



TECCI O U COICA

La Sección Técnica será la encargada de garantizar que las operaciones se ejecutan de conformidad con lo previsto en la estrategia aprobada y que dichas operaciones se atienen a las normas comunitarias y nacionales aplicables en la materia durante todo el periodo de ejecución. Esta sección técnica respeta el organigrama existente en el ayuntamiento y está integrado por los responsables de los diferentes departamentos/servicios con competencias en la materia.

TECCI O ADNIOITUSAUIXA

Forman parte de la sección administrativa tanto el Servicio de contratación como el Servicio de tesorería y contabilidad.

Las funciones de la sección administrativa son las siguientes:

- Llevar a cabo las contrataciones externas que sean necesarias para la ejecución de las actividades del proyecto conforme a la normativa nacional y comunitaria de contratación pública y comprobar que se ha llevado a cabo la entrega de los bienes o la prestación de los servicios necesarios que se ha efectuado realmente el gasto declarado en relación con las actividades y que este cumple las normas comunitarias y nacionales aplicables en la materia.
- Garantizar la puesta a disposición de un sistema informatizado y diferenciado de contabilidad del proyecto y proceder a la recopilación de los datos sobre la ejecución necesarios para la gestión financiera, el seguimiento, las verificaciones, las auditorías y la evaluación.
- Garantizar que en el ayuntamiento se dispone de todos los documentos sobre el gasto necesarios para contar con una pista de auditoría apropiada.
- Asegurar que el órgano de control dispone de toda la información necesaria sobre los procedimientos y verificaciones efectuados en relación con el gasto a efectos de su certificación.
- Elaborar y remitir a la Autoridad de Gestión del programa las certificaciones de las declaraciones de gastos y las solicitudes de pago.
- Facilitar a la Autoridad de Gestión del programa operativo FEDER la información que le permita evaluar el proyecto.
- Cualquier otra función que sea necesaria para garantizar la adecuada gestión del proyecto en materia de contabilidad y pagos.

La gerencia de la iniciativa urbana contará con una **convulgelc x eqlec fg csrí r** para el desarrollo de sus funciones.

MA PFICIOA DE TEGVINIEOUP a CPOUSPMDE MA ETUSAUEGIA

La Oficina de gestión de la DUSI tiene su contrapunto en la Oficina de Seguimiento y control dentro del Ayuntamiento. Esta labor recaerá en un departamento municipal que no está implicado directamente en ningún aspecto de la gestión de la estrategia. Esta oficina se



encargar del seguimiento y control del avance de la estrategia asegurándose de la eficacia y la calidad de la ejecución de las operaciones garantizando la adecuación y elegibilidad del gasto y de los procesos administrativos a la vigente normativa comunitaria estatal y autonómica

Con fin de garantizar la independencia de este departamento para el control y auditoría del proyecto como así exige la normativa comunitaria al respecto este no participará directamente en la tramitación y ejecución de los diferentes expedientes administrativos necesarios para la ejecución de la DUSI siendo por tanto sus funciones principales las siguientes

- Certificar que las declaraciones de gastos son exactas que se han realizado aplicando sistemas de contabilidad fiables y se basan en justificantes verificables
- Controlar que el gasto declarado se atiene a las normas nacionales y comunitarias aplicables en la materia y se ha realizado en relación con las actividades previstas en el proyecto de conformidad con los criterios aplicables al programa operativo y en cumplimiento de las disposiciones nacionales y comunitarias
- Velar que ha sido convenientemente informado por el órgano de gestión de los procedimientos llevados a cabo en relación con el gasto incluido en las declaraciones
- Tomar nota a efectos de certificación de los resultados de todas las auditorías llevadas a cabo o la auditoría realizada bajo su responsabilidad
- Comprobar la puesta en marcha de las medidas correctoras de las irregularidades detectadas en su caso
- Garantizar que la ejecución del programa responda a criterios de calidad
- Garantizar el seguimiento de la ejecución del proyecto en base a indicadores objetivamente verificables estudiando y aprobando la planificación de la ejecución de las operaciones y las revisiones que sean necesarias de las mismas atendiendo a las necesidades del proyecto
- Analizar y aprobar los informes de ejecución anual y final y cualesquiera otros que sea preceptivo presentar a la Autoridad de Gestión del Programa Operativo
- Puede proponer al órgano de gestión del ayuntamiento cualquier revisión o examen del proyecto que pudiera ser necesaria para lograr los objetivos del mismo o mejorar su gestión incluida la gestión financiera

Esta oficina estará apoyada por empresas especializadas de auditoría y evaluación externa para llevar a cabo las verificaciones administrativas y verificaciones in situ de las operaciones y para la elaboración de los informes de evaluación intermedios y final que permiten al responsable de la Oficina de Control supervisar la ejecución de la DUSI conforme a lo previsto en el proyecto aprobado asegurándose del cumplimiento de objetivos e indicadores con criterios de calidad eficacia y eficiencia entre otros

El servicio de auditoría externa de apoyo al responsable de control del Ayuntamiento se encargará de la Realización de las pertinentes verificaciones de acuerdo con el Reglamento Título V Seguimiento y Evaluación Capítulo I sobre las operaciones ejecutadas por el Ayuntamiento en el marco del periodo de ejecución de la DUSI

En cuanto al servicio de evaluación externa el objeto de análisis de dicho servicio de evaluación será el análisis de todas las etapas de la ejecución de la Estrategia y sus líneas de



actuación desde que se decide intervenir hasta que se manifiestan sus impactos. Tiene como finalidad el incremento de la calidad de los efectos de la ayuda mediante un enjuiciamiento sistemático del diseño, la implementación, los resultados y los efectos o impactos.

Los trabajos se llevarán a cabo en tres fases:

Primera fase: Procedimientos y sistema de información de la DUSI y sus líneas de actuación

En esta primera fase se analizarán los procedimientos y documentación de la DUSI y sus líneas de actuación para poder identificar las fuentes de información técnicas de recogida de datos y allí donde sea necesario proporcionar herramientas de registro.

Además y en línea con las recomendaciones de la Comisión para el nuevo periodo de programación, las evaluaciones de las nuevas intervenciones de los Fondos Estructurales deben generar indicadores con una clara orientación a la medición de resultados en todos los niveles.

Por todo ello se procederá a realizar las siguientes tareas:

- ⇒ Elaboración y entrega de los *X w r s t x i j U j k j v j s h r f*. En este documento se recogerá información detallada del proceso de evaluación externa a aplicar en concreto: criterios y metodología a desarrollar durante el proceso evaluador, qué se evalúa y cómo, soportes e instrumentos, fuentes de información técnicas a utilizar y calendario detallado con entregables del proceso.
- ⇒ Recopilación y revisión de fuentes de información. Análisis documental de la información generada en la DUSI y sus líneas de actuación y su registro, existencia de procedimientos de seguimiento interno, memorias e informes periódicos, reuniones del equipo de trabajo, revisión de productos.
- ⇒ Definición de la batería de indicadores, teniendo especialmente en cuenta la tipología de actividades por cada fase y los indicadores que se hayan establecido en la Estrategia y en la medida de lo posible en las líneas de actuación y en el marco del Programa Operativo.
- ⇒ Diseño y desarrollo de técnicas de recogida de información cualitativas y cuantitativas con el fin de obtener información no recogida en el sistema de seguimiento. Allí donde se hayan detectado carencias se proporcionarán herramientas de recogida de datos y medición de valores por los socios adaptadas al programa de trabajo.

Segunda fase: Informe de evaluación intermedia

Como segunda fase en el proceso de evaluación se consideran las tareas enfocadas a la elaboración del primer informe: el Informe intermedio de evaluación.

La evaluación intermedia permitirá detectar posibles desviaciones respecto a la planificación prevista y posibilitar la adopción de medidas correctoras y redefinición del



programa y operaciones en función de las recomendaciones o propuestas de mejora que se deriven de este

Para la elaboración del informe de evaluación intermedia se llevarán a cabo los siguientes trabajos

- ⇒ Verificación de la realización de las actividades materiales o inmateriales programadas hasta la fecha. Recopilación de datos de ejecución física y financiera
- ⇒ Examen del grado de ejecución presupuestaria de la ayuda otorgada y de la senda programada para cada ejercicio presupuestario
- ⇒ Contraste del cronograma
- ⇒ Análisis muestral del cumplimiento de los requisitos de información publicidad
- ⇒ Desarrollo de un grupo de discusión con los representantes del GPC
- ⇒ Entrevista en profundidad a representantes de los equipos técnicos del Ayuntamiento
- ⇒ Evaluación criterial como mínimo incluyendo los criterios Eficacia, eficiencia, relevancia, coherencia y valor añadido comunitario

Tercera fase: Evaluación Final

La tercera fase en el proceso de evaluación abarca los trabajos enfocados a la elaboración del segundo informe de evaluación final.

El informe de evaluación final emitirá un juicio sobre el rendimiento del conjunto de intervenciones desarrolladas por la DUSI y sus líneas de actuación. Además de valorar la eficacia y eficiencia en la generación de productos y consecución de resultados, se analizará la percepción del impacto, así como un análisis de la sostenibilidad de las actuaciones una vez desaparezca la ayuda financiera del programa.

Para la elaboración del informe de evaluación final se llevarán a cabo los siguientes trabajos

- ⇒ Verificación de la realización de las actividades previstas en el marco de la DUSI y sus líneas de actuación. Recopilación de datos de ejecución física y financiera
- ⇒ Examen del grado de ejecución presupuestaria
- ⇒ Contraste del cronograma
- ⇒ Análisis de los criterios de evaluación
- ⇒ Revisión del cumplimiento de los requisitos de información publicidad



- ⇒ Desarrollo de un grupo de discusión con los representantes del GPC
- ⇒ Entrevista en profundidad a representantes de los equipos técnicos del Ayuntamiento
- ⇒ Encuesta al público destinatario de la actuación y beneficiarios finales de la operación

Se procederá a realizar un contraste de indicadores que permitan evaluar directamente la ejecución monitorizando la primera cadena de efectos que va desde las realizaciones productivas a los resultados inmediatos y directos sobre la población beneficiaria

Más allá de efectos directos se analiza el impacto a corto plazo o percepción de impacto por parte de los actores implicados. Por lo que se propone la celebración de un grupo de discusión junto con entrevistas presenciales realizadas a los actores implicados en la ejecución de la Estrategia y sus líneas de actuación en el que se identifiquen los efectos

Además de estas dos técnicas dirigidas a los actores implicados se propone la administración de una encuesta que sin carácter representativo permita capturar la visibilidad del valor añadido europeo de la Estrategia, la percepción del impacto y la satisfacción de la población objetivo de la Estrategia con las acciones implementadas

Por último se llevará a cabo un análisis documental que permita testar la coherencia de las actuaciones desarrolladas con las prioridades y objetivos del Programa Operativo de su coherencia y complementariedad con las prioridades y actuaciones de la Estrategia y un análisis de su sustentabilidad una vez desaparezca el apoyo financiero de la Unión Europea. El análisis se reforzará con elementos cualitativos extraídos de las técnicas mencionadas



OSIOCIQIPT HPSIBPOUAMET a PBJEUIXPT USAOTXESTAMET

li ycdf cf gqꝁꝁj r p dugví p yrgugví qr f lveulp lqcel q

La igualdad de oportunidades es un principio general cuyos dos aspectos son la igualdad de trato entre las personas y la igualdad entre mujeres y hombres. Este principio general debe aplicarse en todos los sectores, en especial en la vida profesional, la educación y el acceso a la asistencia sanitaria, los bienes y servicios.

La igualdad de hombres y mujeres y no discriminación es una prioridad de la presente Estrategia DUSI, teniendo en cuenta los requisitos establecidos en el ordenamiento jurídico y el acervo comunitario.

En la Constitución Española reconoce la igualdad ante la ley de mujeres y hombres prohibiendo la discriminación por sexo. Los españoles son iguales ante la Ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social.

En concreto, la Ley Orgánica para la igualdad efectiva de mujeres y hombres es el ejemplo más claro de la integración de la perspectiva de género en las políticas públicas. Planteando en el artículo: La igualdad de mujeres y hombres en dignidad humana e iguales en derechos y deberes.

A nivel comunitario, el Reglamento UE N artículo c contempla la posibilidad de formalizar un dictamen específico sobre el cumplimiento del principio horizontal de igualdad entre mujeres y hombres en los programas.

Además, el Instituto de la Mujer, junto con la DG de Fondos Comunitarios y la DG de Trabajo Autónomo, de la Economía Social y de la RSE, MEYSS, han desarrollado el documento Dictamen de las Autoridades Nacionales en materia de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres sobre los Programas cofinanciados con los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos (FIE) en el periodo.

También, en la Estrategia Europea para la igualdad se recogen las prioridades definidas por la Carta de la Mujer, que constituye el programa de trabajo de la Comisión y describe las acciones clave previstas entre y. Asimismo, esta Estrategia establece una base para la cooperación entre la Comisión, las demás instituciones europeas, los Estados miembros y el resto de partes interesadas, en el marco del Pacto Europeo por la Igualdad de Género.

Por su parte, el principio de no discriminación se establece para garantizar la igualdad de trato entre los individuos cualquiera que sea su nacionalidad, sexo, raza u origen étnico, religión o convicciones, discapacidad, edad u orientación sexual y está regulada en España a través de la Ley que articula la creación del Consejo para la igualdad de trato y no discriminación de las personas por el origen racial o étnico, en cumplimiento de lo dispuesto



en la Directiva CE El Real Decreto regula su misión composición y funciones

En este sentido la estrategia DUSI Marín ha tenido en cuenta el principio de igualdad de oportunidades y no discriminación adoptando el enfoque de género desde el inicio de gestación de modelo de ciudad hasta la presentación del documento Teniendo en cuenta a las mujeres y los hombres contando con las mujeres y los hombres e incorporando como asunto público las nuevas necesidades de las mujeres y hombres conciliación

Algunas de las medidas concretas a desarrollar en el marco de la presente Estrategia DUSI y sus líneas de actuación son

Contribuyendo a la idea de una ciudad segura ampliando la red luminosa en zonas identificadas como puntos negros o zonas peligrosas de la ciudad Iluminación con una distribución estratégica intensidad suficiente visibilidad de la persona a pie lugares estratégicos

Desarrollando de infraestructuras para el empleo que permitan buscar soluciones para conciliar la vida personal familiar y laboral

Diseñando estructuras que permitan el acceso andando a la mayoría de los servicios cotidianos creando una ciudad de distancias cortas

Creando alternativas de desplazamiento evitando el uso obligado de coche para la mayoría de actividades de la vida diaria o desarrollando soluciones para el vehículo privado

Pensando en los niños niñas y jóvenes creando espacios de socialización y juego edificando escuelas infantiles públicas de áreas espacios de ocio para jóvenes etc

Reduciendo el protagonismo de la movilidad motorizada en la planificación urbana favoreciendo los desplazamientos peatonales

Intensificando las zonas verdes y de esparcimiento

Construyendo espacios públicos de calidad para favorecer el encuentro la socialización y las relaciones intergeneracionales

Considerando los comercios de proximidad como equipamientos de barrio

Reforzando los canales de participación y promoviendo el interés y la participación activa de las Asociaciones y Grupos de Mujeres en los temas de la ciudad Comité de Igualdad de Oportunidades del GPC

Desarrollando un sistema de evaluación específico de género durante la ejecución de la Estrategia

Velando desde la oficina de Gestión de la Estrategia por una correcta utilización de la perspectiva de género en los aspectos clave de comunicación del programa desde la propia elaboración de documentación técnica notas internas informes de seguimiento cuestionarios hasta la comunicación externa materiales anuncios memorias desde el lenguaje escrito hasta la ausencia de estereotipos sexistas en el material gráfico visual utilizado y la promoción de una imagen moderna y no estereotipada de las mujeres



Dgvcuor ær vr vxgqldø

La Unión Europea desde sus inicios concedió al concepto de desarrollo sostenible una importancia capital. Claro ejemplo de esta capitalidad es que este concepto aparece mencionado en el propio artículo del Tratado de la UE aludiendo a que

Esta mención no se ha quedado en una simple declaración de intenciones puesto que fue seguida de un notable número de normas al respecto. En este sentido cabe destacar la Directiva CE sobre responsabilidad medioambiental, la prevención y reparación de los daños medioambientales y el artículo del Reglamento UE N que establece que los objetivos de los Fondos EIE serán perseguidos en el marco del desarrollo sostenible con el fin de preservar y mejorar el medio ambiente y teniendo en cuenta el principio de que quien contamina paga.

También se debe destacar la renovada estrategia de la UE en materia de desarrollo sostenible que tiene una estrategia correlativa en el ámbito español que establece la manera en la que podemos satisfacer nuestras necesidades sin empobrecer la calidad de vida de las generaciones venideras y que contempla la mayoría de los aspectos discutidos en Rio de Janeiro en el ámbito económico, ambiental y social, incluyendo los siete retos fundamentales: El cambio climático y energía limpia, El transporte sostenible, El consumo y la producción sostenibles, La conservación y la gestión de los recursos naturales, La salud pública, La inclusión social, demografía y migración y La pobreza en el mundo.

En el ordenamiento jurídico español la transposición de la Directiva mencionada fue realizada a través de la Ley de de octubre de responsabilidad medioambiental, la cual establece las obligaciones de los operadores en materia de prevención, evitación y reparación en caso de que se hubieran producido de los daños medioambientales.

En este sentido, el nuevo Marco Financiero Plurianual establece que el desarrollo sostenible será un principio horizontal aplicable a todas las políticas desarrolladas por los Estados miembros según el arriba mencionado artículo del Tratado de la Unión Europea. Según este principio, los Estados Miembros asegurarán que las inversiones cofinanciadas con los Fondos EIE consideren medidas relacionadas con la protección medioambiental, la eficiencia en el uso de recursos, la mitigación y adaptación al cambio climático, biodiversidad y protección de ecosistemas, resiliencia ante desastres, prevención y gestión de riesgos a fin de evitar o reducir los efectos perjudiciales para el medio ambiente de las intervenciones y de garantizar resultados en beneficios netos de carácter social, medioambiental y climático.



Atendiendo ya al campo de las estrategias la Comisión Europea elaboró una serie de hojas de ruta pensando en el horizonte de 2020. A saber:

- Estrategia Europa 2020 COM
- Estrategia temática respecto a la contaminación atmosférica COM
- La estrategia de la UE sobre la biodiversidad hasta 2020 COM
- La estrategia temática para la Protección del Suelo COM
- La Iniciativa emblemática de la Estrategia Europa 2020 COM

Además cabe mencionar Directivas relevantes medioambientales como la Directiva CE Marco del Agua o convenios internacionales como el Europeo del Paisaje.

En relación a la presente DUSI el principio horizontal de desarrollo sostenible deberá implicar:

- La puesta en marcha de medidas transversales relacionadas con la protección medioambiental: eficiencia en el uso de recursos, mitigación y adaptación al cambio climático, biodiversidad y protección de ecosistemas, resistencia ante desastres, prevención y gestión de riesgos.
- El fomento de medidas y desarrollo de prácticas dirigidas a minimizar los riesgos de que se produzcan daños medioambientales, priorizando por ello actuaciones que incorporen mejoras ambientales, obligación de inclusión de alternativas de actuación y que entre ellas se seleccione aquella que a igualdad de eficacia en el cumplimiento de los objetivos temáticos contribuya más al desarrollo sostenible.
- Los informes anuales de ejecución de la DUSI incluirán información sobre la ejecución relativa al principio de desarrollo sostenible.
- En la estrategia de comunicación de cada actuación se visibilizará su contribución al desarrollo sostenible.

La Estrategia DUSI Marín contribuirá al desarrollo sostenible a través de la ejecución de operaciones orientadas a:

Promover proyectos de aumento de la eficiencia energética en la red lumínica urbana

Promover la eficiencia energética en edificios e infraestructuras públicas

Diseñar estructuras que permitan el acceso andando a la mayoría de los servicios cotidianos creando una ciudad de distancias cortas

Promover la aplicación de las TIC a la gestión de los servicios públicos municipales con el objeto entre otros de disminuir los desplazamientos de los ciudadanos

Crear alternativas de desplazamiento evitando el uso obligado de coche para la mayoría de actividades de la vida diaria o desarrollando soluciones para el vehículo privado

Reducir el protagonismo de la movilidad motorizada en la planificación urbana favoreciendo los desplazamientos peatonales

Intensificar las zonas verdes y de esparcimiento



Aeegvldldf cf

La accesibilidad se entiende según el RDL como la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos, instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible. Presupone la estrategia de diseño universal o diseño para todas las personas, y se entiende sin perjuicio de los ajustes razonables que deban adoptarse.

Siendo las personas con discapacidad el grupo con mayor probabilidad de soportar situaciones de exclusión social, motivada en parte por los obstáculos a la participación en forma de barreras de accesibilidad física o sensorial, legales, laborales, educativas o de actitud de las personas a las que han de enfrentarse.

Para el desarrollo de esta Estrategia se ha tenido en cuenta los requisitos establecidos en el Plan de Acción de la Estrategia Española sobre Discapacidad, Instrumento de desarrollo de la Estrategia Española sobre Discapacidad, cuyas líneas de acción se enmarcan en la Convención de la ONU sobre los derechos de las personas con discapacidad, en las directrices de la Estrategia Europea sobre Discapacidad, en la Estrategia Europa, y en las previsiones de la Estrategia Española sobre Discapacidad. De otro lado, la Ley general de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social constituye el referente legal y de principios en los que se inspira el Plan.

El Plan está orientado hacia la eliminación de las causas de discriminación, al partir de la idea de que la igualdad de derechos de todas las personas ha de ser el referente para cualquier medida que pretenda actuar sobre las condiciones de exclusión en las que frecuentemente se encuentran las personas con discapacidad, y de forma concreta desarrolla el objetivo estratégico: Promover la accesibilidad a los bienes y servicios, desarrolla un objetivo concreto de fomento de la accesibilidad en las TIC o Plan Especial de Accesibilidad TV, radio, domicilio, medio ambiente urbano, que entronca con la presente Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible.

Tratando de diseñar líneas de actuación y acciones integradoras, teniendo en cuenta no sólo a las personas con discapacidad permanente, también a las personas que por circunstancias transitorias tienen dificultades de movilidad o de otro tipo que les dificulta su autonomía.

Además, la legislación española sobre discapacidad contempla la accesibilidad universal como una condición indispensable para que todos los entornos, bienes, productos y servicios. Real Decreto Legislativo de 2013 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, puedan ser utilizables por todas las personas.

Por su parte, a nivel comunitario, la Estrategia Europea sobre Discapacidad, un compromiso renovado para una Europa sin barreras, elaborada por la Comisión Europea, proporciona un marco de acción para que las personas con discapacidad puedan disfrutar



de todos sus derechos y se beneficien plenamente de una participación en la economía y la sociedad europeas

De forma concreta la presente Estrategia DUSI promueve los criterios del Concepto Europeo de Discapacidad

- Las personas deben tener la posibilidad de moverse libremente y sin obstáculos teniendo especial cuidado en la anchura espacios de giro altura libre de paso superficies horizontales y medios de orientación y aviso dentro de los itinerarios peatonales
- Todos los usuarios siempre deben de poder salvar y superar las distintas alturas con el menor esfuerzo posible bien mediante rampas ascensores y medidas adecuadas en escalones y escaleras
- Se deberán tener presente todos los elementos que puedan obstaculizar la accesibilidad al medio puertas y ventanas medios de sujeción alcance y accionamiento asientos y percepción de información

En base a fuentes de referencia como el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados elaborado por el Ministerio de la Vivienda de marzo de 2013 a continuación se recogen requerimientos básicos de accesibilidad contemplados en la presente estrategia

Diseño de itinerarios peatonales accesibles

Utilización de pavimentos accesibles en la ciudad

Adquisición del nuevo mobiliario urbano en clave de accesibilidad universal

Proporcionando información y comunicación accesible para personas con discapacidad auditiva en los espacios públicos urbanizados

Implantando señalización y comunicación accesibles para la discapacidad visual en el medio urbano

Velando en general por la aplicación del principio de accesibilidad de las personas con discapacidad



Ccp dlr fgp ri u Her

Anteriormente se hizo mención a la Estrategia de la Unión Europea para el Desarrollo Sostenible que a pesar de su nombre genérico vinculado al apartado precedente contempla también las problemáticas derivadas de la demografía y el cambio climático

En este sentido y en lo que nos atañe en este momento esta estrategia aborda el cambio demográfico en Europa y propone como parte del Plan de Acción para un envejecimiento en buenas condiciones de salud en la sociedad de la información un programa para la investigación en materia de vida cotidiana asistida

Asimismo en la Estrategia Española de Ciencia y Tecnología y de Innovación también se alude al cambio demográfico señalándose el constante incremento de la esperanza de vida y la legítima aspiración a disfrutar de una mayor calidad de vida destacándose en este punto la importancia de las políticas de I+D+i en España que responden al objetivo último de mejorar la salud de los ciudadanos y las enfermedades de más prevalencia sufridas muchas de ellas por el colectivo de mayor edad y con el reto de tratar al individuo y no a la enfermedad

Estas preocupaciones y prioridades son consideradas en la programación de los Fondos Europeos en España y deben ser por tanto consideradas en las estrategias DUSI diseñadas a fin de enfrentar los retos que se presentan en nuestra sociedad y de contribuir a la adaptación al cambio demográfico teniendo en cuenta las necesidades especiales que genera

Ante este reto las regiones de Aragón Asturias Castilla La Mancha Castilla León Galicia y Extremadura integrantes de la Red Europea de Regiones con Desafíos Demográficos se han unido a través del Foro de Regiones Españolas con Desafíos Demográficos para atender de forma específica a los problemas derivados de la reducción de la natalidad la despoblación de las zonas rurales desindustrializadas o dispersas entre otros fenómenos

En el plano práctico será imprescindible reforzar los recursos sociales para afrontar esta situación fomentando medidas y actuaciones orientadas a mejorar el nivel de vida de las personas lo cual sirva de acicate para la atracción de población joven En este sentido desde Marín se pretende contribuir a través de las siguientes medidas

Desarrollo de infraestructuras para el empleo que permitan buscar soluciones para conciliar la vida personal familiar y laboral

Diseño de estructuras que permitan el acceso andando a la mayoría de los servicios cotidianos creando una ciudad de distancias cortas

Crear espacios de socialización y juego escuelas infantiles públicas de día a los espacios de ocio para jóvenes etc para los niños niñas y jóvenes

Intensificar las zonas verdes y de esparcimiento

Construir espacios públicos de calidad para favorecer el encuentro la socialización y las relaciones intergeneracionales

Considerar los comercios de proximidad como equipamientos de barrio



Nivel de eficiencia energética de edificios

En relación al cambio climático resulta de especial relevancia la Estrategia Europea que se sitúa como esencial el objetivo de adaptación al mismo y la sostenibilidad energética fijando las siguientes metas a alcanzar

- Reducción de gases efecto invernadero al menos en un 40% en comparación con los niveles de 1990 o en un 55% si se dan las condiciones al efecto
- Incrementar el porcentaje de las fuentes de energía renovables en nuestro consumo final hasta un 20% y mejorar la eficiencia energética en un 30%

Por su parte la Estrategia de Adaptación al Cambio Climático de la UE insiste en la necesidad de hacer frente a un clima cambiante y a tener en cuenta que las repercusiones del cambio climático se incrementarán en las próximas décadas debido a los efectos retardados del pasado y a las actuales emisiones de gases de efecto invernadero

De esta manera se fomenta la implementación de medidas de adaptación para hacer frente a los inevitables efectos climáticos y a los costes económicos medioambientales y sociales que estos acarrearán desde el plano de unos planteamientos coherentes flexibles y participativos resulta más económico programar medidas de adaptación con la antelación suficiente que pagar el precio de las medidas correctoras necesarias por no haberlas previsto con anterioridad

En el ámbito del Estado Español se ha desarrollado el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático que incide en los conceptos arriba esgrimidos comenzando en la ejecución del Tercer Programa de Trabajo cuya vigencia se prolonga hasta 2020 con el objetivo principal de fortalecer la gobernanza de la adaptación en España

Finalmente en España también desarrolló una Estrategia sobre Desarrollo Sostenible que se muestra en línea con la europea anteriormente comentada

En cuanto a la temática que nos ocupa el Reglamento UE N° 517/2013 que establece que la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo constituye un objetivo transversal que estará presente en la preparación programación aplicación y seguimiento y la evaluación de todos los Fondos. Así este Reglamento se establece el propósito de dedicar al menos el 1% del presupuesto de la Unión para la lucha contra el cambio climático mediante inversiones en las que se tenga en cuenta medidas que contribuyan a la mitigación y adaptación al cambio climático y a la reducción de sus efectos

A continuación se detallan las propuestas de Marín para contribuir a la mitigación y adaptación al cambio climático

Promoción de actuaciones de aumento de la eficiencia energética en la red lumínica urbana

Promoción de la eficiencia energética en edificios e infraestructuras públicas

Diseño de estructuras que permitan el acceso andando a la mayoría de los servicios cotidianos creando una ciudad de distancias cortas

Promoción de la aplicación de las TIC a la gestión de los servicios públicos municipales con el objeto entre otros de disminuir los desplazamientos de los ciudadanos

Creación de alternativas de desplazamiento evitando el uso obligado de coche para la mayoría de



actividades de la vida diaria o desarrollando soluciones para el vehículo privado

Reducción del protagonismo de la movilidad motorizada en la planificación urbana favoreciendo los desplazamientos peatonales

Intensificación de las zonas verdes y de esparcimiento



Marín 2020