Economía Digital Galicia

# Atlas Urbano de la SOSTENIBILIDAD en Galicia

TERCERA EDICIÓN

2024

**Tercera edición**

# Atlas Urbano de la Sostenibilidad en Galicia

***Galicia Smart Business***

**Año 2024**


**Director Economía Digital Galicia**
Julián Rodríguez

**Dirección de desarrollo**
Virgilio Costas

**Coordinador**
Xosé Gabriel Vázquez Fernández, analista social y profesor de la Universidade de A Coruña

**Autores**
Iago Piñeiro Fraga, consultor analista en Cecubo Group
Roi Pérez Vila, politólgo consultor

**ECONOMÍA DIGITAL**
**Editor**
Juan García

**Director**
Bernat García

**Director comercial**
Juan Samaniego

**Redacción**
Cristina Díaz Pardo
Javier García Casco
Rubén Rodríguez
Pablo Ares

**Equipo técnico, diseño y comunicación - Táctica y Estrategia de Comunicación**
Ana Sanjuás
Eva Sobreira

**Edita:**
**Economía Digital de Galicia S**.L.
Praza das Atochas, 10, baixo. 15001 - A Coruña
Registro Mercantil de A Coruña. Hoja C-48412, Tomo 3446 Folio 40

**Imágenes:**
Banco de imágenes Freepik, Flaticon, Shutterstock y Agencia EFE.


**PATROCINADORES**
**ATLAS URBANO DE LA SOSTENIBILIDAD EN GALICIA**

Deputación DA CORUÑA · DEPUTACIÓN DE LUGO · sogama · ESPINA · reganosa · ViAQUA · Iberdrola

Economía Digital Galicia

# ÍNDICE


**Presentación**
***Un gran angular sobre las ciudades*** **04**

***La transición urbana gallega*** **08**
**Julián Rodríguez.** Director de Economía Digital Galicia

***Un país que se proyecta desde sus ciudades: datos para entender y consolidar la Galicia urbana*** **09**
**Boris Gayoso López.** Director de Cecubo Group
**Iago Piñeiro Fraga.** Consultor analista en Cecubo Group
**Roi Pérez Vila.** Politólogo consultor

***Redefiniendo lo urbano en Galicia*** **11**
**Xosé Gabriel Vázquez.** Analista social y profesor de la Universidade de A Coruña

**1. Metodología y marco teórico** **12**

**2. Siete ciudades, dos velocidades** **16**
2.1. Demografía y población
2.2. Vivienda
2.3. Movilidad y transporte
2.4. Sostenibilidad ambiental
2.5. Estructura económica y empleo
2.6. Innovación y Tecnología
2.7. Turismo

**3. Análisis áreas urbanas**
3.1. Área de A Coruña **36**
3.2. Área de Santiago **46**
3.3. Área de Ferrol **56**
3.4. Área de Vigo **66**
3.5. Área de Pontevedra **74**
3.6. Área de Ourense **82**
3.7. Área de Lugo **90**

**Conclusiones** **98**

# PRESENTACIÓN

# Un gran angular sobre las ciudades

Como una **herramienta de análisis** que ayudase a construir una **sociedad más moderna y equilibrada**. Una contribución modesta en las intenciones, pero ambiciosa en los objetivos. Así nació el *Atlas Urbano de la Sostenibilidad en Galicia*, cuya primera edición data de 2022. Las siete ciudades en el diván del análisis de **Economía Digital Galicia** y sus colaboradores, procedentes de los ámbitos de la universidad, la consultoría y el periodismo. Llegamos ahora a la **tercera edición** del proyecto, que demuestra, en primer lugar, que lo que comenzó como una iniciativa singular es hoy una realidad consolidada en el universo de los análisis sociales.

En su inicio, los siete capítulos temáticos que integraban la primera edición del *Atlas Urbano de la Sostenibilidad en Galicia* editado por Economía Digital Galicia guardaban una aspiración diáfana, la de ser de utilidad para una compresión más integral y completa de la compleja realidad del medio ambiente de las siete ciudades más grandes de Galicia, en aras de que ese conocimiento también contribuyese a una mejor actuación de los actores sociales, económicos y políticos en relación a su compromiso activo con la mejora de la calidad del medio ambiente urbano.

Era precisamente el **medio ambiente** la clave de bóveda del proyecto en sus inicios. A través del análisis de diversos indicadores, fueron abordados asuntos como el parque de viviendas y los usos del suelo, la movilidad y los modos de transporte, la contaminación del aire y acústica, los residuos urbanos y los problemas en su recogida, el consumo de agua de la población y los vertidos detectados en las rías, finalizando con la eventual incidencia del fenómeno de la contaminación urbana en la mortalidad humana. La buena acogida a aquel análisis, que en su origen nació como hermano gemelo del *Atlas Gallego de la Empresa Comprometida*, otro proyecto de Economía Digital Galicia que ya va por la quinta edición, fue acicate para avanzar en la siguiente edición del *Atlas Urbano de la Sostenibilidad en Galicia.*

Y dentro de una transición casi natural, avanzando en los ámbitos de prospección sobre las siete ciudades, fue posible construir la segunda edición sobre el angular que representaban los **Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)** de Naciones Unidas.

El alcance del trabajo fue en su segunda edición global, y se incardinaba en la conocida como Agenda 2030 y el cumplimiento de los 17 ODS de Naciones Unidas, pero aplicado a las siete ciudades gallegas en lo que representaba un acercamiento inédito a esta realidad en Galicia. Por tanto, cuestiones como la salud y el bienestar, la educación de calidad, la paz, justicia e instituciones sólidas, el agua y el saneamiento, la acción por el clima, la energía asequible y sostenible y las alianzas establecidas para lograr los objetivos fueron analizados con detalle por el equipo conformado por Economía Digital Galicia.

Se trató en la segunda edición de medir el rendimiento a nivel urbano gallego de los objetivos marcados en 2015 por Naciones Unidas y ofrecer, sin realizar evaluaciones del desempeño de los gobiernos municipales, una panorámica general del estado de los ODS en el ámbito de las siete ciudades gallegas, donde se concentra un tercio de la población de Galicia, prácticamente un millón de habitantes sin contar con las áreas de influencia nucleadas en torno a dichas urbes.

Desde sus inicios, el *Atlas Urbano de la Sostenibilidad en Galicia* tuvo una doble vocación. A la **divulgación** sobre los grandes vectores que conforman el medio ambiente y la sostenibilidad en Galicia se unía la de **servicio**, con el fin de **contri-**

**buir** en la **toma de decisiones** por parte de todos aquellos actores con capacidad en este ámbito, fueran sociales, políticos o económicos. Esos dos ejes, el divulgativo y la vocación de apoyo, se mantienen invariables en el tiempo. Y también lo hacen ahora, en esta tercera edición del proyecto que el lector tiene en sus manos.

También dentro de ese proceso de transición, toca ahora analizar la **Galicia urbana** desde la perspectiva de sus *hinterlands* en el caso de las ciudades portuarias, en concreto, y de sus **áreas metropolitanas** y de influencia, en general. Como bien explican los autores del análisis, más de la mitad de la población gallega se concentra en las **siete ciudades** y sus **áreas de influencia**, entendidas como estructuras sociales y de convivencia que va mucho más allá de los estrictos límites municipales de A Coruña, Ferrol, Santiago, Lugo, Ourense, Pontevedra y Vigo. Esa realidad ocupa el eje central de esta edición, la tercera ya, del Atlas Urbano de la Sostenibilidad en Galicia.

La permeabilidad hacia la **Galicia urbana** en sentido amplio y sus principales problemas es otro motor de análisis en esta ocasión. Es por ello que nos hemos detenido en cuestiones que definen la Galicia actual y sus **grandes desafíos**: demografía y población, vivienda, movilidad y transporte, sostenibilidad ambiental, estructura económica y empleo, innovación y tecnología y turismo. Y con el gran angular sobre las siete ciudades y las áreas de influencia, sin las que ya no se puede entender la Galicia urbana de hoy en día. En total, 29 ayuntamientos, 29 motores de crecimiento.

La vivienda, el transporte, el empleo, el medio ambiente… Los principales retos de las ciudades gallegas se pueden sintetizar a través de las áreas de análisis definidas en este estudio. A la vez, también las palancas de cambio que tiene la Galicia urbana por delante, como puede ser el caso de la innovación y la tecnología o servicios como el turismo.

Una vez más **Economía Digital Galicia** acerca a sus lectores un proyecto que aporta valor, en este caso a través del *Atlas Urbano de la Sostenibilidad en Galicia*. A nuestro equipo se une una estructura ya sólida de colaboradores, procedentes del ámbito académico, periodístico y del mundo de la consultoría. Y también unos patrocinadores que crecen en convicción y apoyo al proyecto, tanto desde el ámbito público como el privado, prueba irrefutable de su consistencia y grado de maduración. También desde estas páginas resulta obligado el agradecimiento.

# La transición urbana gallega

**Julián Rodríguez**
Director de Economía Digital Galicia

A principios de los años noventa, Guillermo de la Dehesa, recién aterrizado en la primera línea ejecutiva del Banco Pastor desde la Secretaría de Estado de Economía del Gobierno de Felipe González, aludía con frecuencia a Galicia como una gran ciudad atlántica, con un desarrollo urbano por acabar de configurarse desde áreas como A Coruña y Ferrol hasta Vigo. Se trataba, a su modo de ver, de una estructura urbana natural que el propio desarrollo económico y demográfico se encargaría de moldear, casi en paralelo a la AP-9. Estaba el economista madrileño ante una proyección que, hoy en día, tiene todo el sentido, resulta casi lugar común en los debates entre urbanistas, pero que expuesta hace más de treinta años sonaba a conjetura, deseo o aspiración.

Galicia es hoy más urbana que nunca, y esa ciudad atlántica en transición concentra desarrollo económico y polos empresariales, población, innovación y servicios. El eje dibujado por De la Dehesa en los noventa lidera la economía gallega, en síntesis. Pero también provoca que existan dos velocidades entre el interior y la costa. Dos Galicias, en resumen, quizá cada vez más distantes y distintas en términos de riqueza.

En las áreas urbanas de más de 50.000 habitantes reside el 69% de la población española y se concentra el 76% del empleo, por lo que su papel es esencial en la actividad económica, en la sostenibilidad ambiental y en la cohesión social. Lo dicen los propios Atlas de Áreas Urbanas que edita periódicamente el Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana. *Sensu contrario*, esos análisis también aluden a que la mayor parte de los municipios no urbanos de España tiene una dinámica demográfica regresiva en estos primeros años del siglo XXI. En concreto, casi un 70% de estos municipios pierden población y más de un 3,2% lo hace de forma muy acusada, con disminuciones superiores al 50%. La comunidad gallega no es indiferente a esta realidad, pero con sus particularidades.  Y de introducir matices relevantes en esta gran instantánea social se encarga esta edición del Atlas Urbano de la Sostenibilidad en Galicia, la tercera ya del proyecto editado por Economía Digital Galicia.

El análisis que nos ocupa toca las áreas urbanas en su concepto amplio, por primera vez, más allá de las siete ciudades. Los autores del estudio que tiene el lector en sus manos vienen a dar la razón a aquellos planteamientos que en los noventa puso encima de la mesa Guillermo de la Dehesa y aseguran que la Galicia urbana conforma un sistema de periferias activas que ya no pueden entenderse como simples ciudades o incluso ciudades dormitorio convencionales. La dispersión suburbana y la expansión residencial en estos núcleos, continúan, refuerzan la idea de un sistema urbano extendido que trasciende con claridad los límites municipales tradicionales.

Otra idea fuerza que aporta el análisis de esta edición del *Atlas Urbano de la Sostenibilidad en Galicia*. En el contexto europeo, nuestra comunidad representa un caso ilustrativo de urbanización distribuida, con una red de ciudades medianas que actúan como polos de atracción demográfica, económica y cultural, en consonancia con la visión de la Nueva Agenda Urbana de la Unión Europea, capaces de sostener su competitividad sin generar desequilibrios territoriales excesivos.

Esta vez, en la tercera edición, el estudio anual que edita Economía Digital Galicia ha querido acercarse a esta realidad tan presente y que tanto condiciona a la vez el devenir de la economía gallega. Las siete áreas urbanas más allá de las delimitaciones administrativas que conforman las ciudades gallegas.

Lo contamos hace un año, pero observando los datos de la segunda edición del atlas. Pese al lienzo general que se presenta en estas páginas, ese mercante mal estibado que es Galicia provoca que el trayecto del desarrollo dibuje una escora cada vez más acusada, ya sea en términos de población, infraestructuras, desarrollo, implantación de empresas, disponibilidad y acceso a más y mejores servicios. Ese territorio dual, con una Galicia interior, rural y envejecida y otra atlántica, urbana y dinámica, se mantiene en gran medida si se mira a las áreas urbanas. Son siete las ciudades y sus áreas de influencia, pero dos las velocidades, como bien describen los autores de esta edición del *Atlas Urbano de la Sostenibilidad en Galicia.*

Pocos son los que dudan a estas alturas que la Galicia urbana debe liderar el proceso de cambio, marcar la ruta, porque tiene la responsabilidad de construir un futuro colectivo y más habitable. ¿Estamos en el buen camino? ¿Estamos todos a una en este proceso, a todas luces una transición urbana?

# Un país que se proyecta desde sus ciudades: datos para entender y consolidar la Galicia urbana

**Boris Gayoso López.** Director de Cecubo Group
**Iago Piñeiro Fraga.** Consultor analista en Cecubo Group
**Roi Pérez Vila.** Politólogo consultor

En un tiempo marcado por los discursos de la pérdida —la pérdida de población, de centralidad, de peso político o industrial— resulta necesario cambiar el enfoque y preguntarse con radicalidad: ¿qué Galicia está realmente emergiendo tras el telón de las estadísticas? ¿Qué país estamos dejando de ver cuando nos dejamos llevar por los tópicos de la ruralidad, envejecimiento y el carácter periférico?

Este trabajo, que hoy presentamos de forma renovada, nace precisamente de esa voluntad: pensar Galicia desde lo que ya es. Y la realidad, es que Galicia es ya un país urbano. No un país que avanza hacia la urbanización, sino un país que ya se estructura en torno a sus ciudades y grandes áreas urbanas, aunque no siempre gozan del reconocimiento o la importancia que merecen desde la perspectiva del estudio y el análisis.

La singularidad de la Galicia urbana reside en una realidad de enorme potencial: no existe una única gran ciudad hegemónica, como ocurre en muchas otras regiones europeas. Por el contrario, nuestro territorio se articula en un sistema poliurbano equilibrado, formado por siete grandes áreas urbanas con perfiles demográficos, productivos e identitarios diferenciados, pero interdependientes. Desde A Coruña hasta Vigo, pasando por Santiago, Ourense, Lugo, Pontevedra o Ferrol, Galicia es ya una constelación de ciudades vivas y dinámicas, que compiten y colaboran, que conservan personalidad propia y que, bien enfocadas, pueden funcionar como motores de una nueva etapa de crecimiento sostenible y cohesión territorial.

A lo largo de estos meses de análisis, cruce de datos, interpretación territorial y reflexión estratégica, hemos confirmado que las dinámicas de vivienda, movilidad, empleo, cultura o innovación son comunes a las diferentes áreas, toda vez que existe una Galicia a dos velocidades: la del eje Vigo-Coruña – que incluye Pontevedra y Santiago – y la siempre singular Ferrol o las cabeceras interiores, Lugo y Ourense.

Las tensiones del mercado de la vivienda, el tejido empresarial o el turismo no son un fenómeno anecdótico: son la evidencia de un nuevo punto de partida para el conjunto de Galicia. La revalorización de las zonas bien conectadas, la fragmentación de las unidades familiares, la llegada de nuevos residentes y el aumento del turismo urbano están redefiniendo las prioridades de las políticas públicas. Y, por primera vez en mucho tiempo, observamos un consenso político e institucional —aunque sea implícito— en torno a la necesidad de actuar: ayuntamientos, Xunta y Estado entienden que la vivienda, la movilidad y la industria ya no pueden quedar al margen de la agenda.

Existe, por tanto, una oportunidad histórica: hacer país desde las ciudades. Convertirlas en espacios que no solo retengan población, sino que la atraigan. Que no solo respondan a la urgencia del presente, sino que proyecten un horizonte a largo plazo para fijar talento, innovar, reindustrializar con cabeza y construir una identidad urbana gallega contemporánea que nos sitúe como lo que ya somos: una de las regiones más dinámicas de la península.

Nuestro trabajo —de investigación, análisis y formulación estratégica— ha ido siempre en esa dirección: proporcionar herramientas para entender Galicia desde lo local, desde las áreas urbanas y metropolitanas donde ya vive la mayoría de la población. A través de la selección de indicadores clave y el análisis de los datos, hemos confirmado una serie de conocimientos y enseñanzas que refuerzan las bases para una narrativa diferente: una Galicia tiene un potencial inmenso para reivindicar su capacidad para liderar, desde lo local, los grandes retos de nuestro tiempo a escala europea.

Hoy sabemos que es posible. Que hay materia prima. Que existe tejido social, capital humano y voluntad técnica en las administraciones. Que las ciudades gallegas, con apoyo mutuo y visión, pueden ser parte de la solución al declive demográfico y no solo la expresión más visible del mismo. La clave está en cómo las conectamos, cómo les damos voz y, sobre todo, cómo diseñamos políticas urbanas y territoriales pensadas para los retos que ya tenemos ante nosotros

Este informe es sólo una pieza más que quiere contribuir a ese cambio de paradigma. Galicia tiene potencial —y tiene urgencia. Este tipo de trabajo nos hace estar del lado de las propuestas, de la visión y de la confianza en un país que, aunque a veces lo olvida, lleva años reinventándose sí, desde lo urbano.

# Redefiniendo lo urbano en Galicia

**Xosé Gabriel Vázquez**
Analista social y coordinador del Atlas Urbano de la Sosteniblidad en Galicia

El *Atlas Urbano de la Sostenibilidad en Galicia* 2024 no es otro compendio de datos, sino una radiografía de la esencia de lo urbano en Galicia. Su mayor logro es que trasciende la noción de ciudad como un ente confinado a sus límites municipales. En el siglo XXI, Galicia late en una "urbanidad expandida", un tejido complejo de interacciones que disuelve las fronteras administrativas y revela una comunidad más interconectada de lo que las meras estadísticas pueden sugerir.

La tercera edición de este Atlas también desafía la vieja dicotomía entre lo rural y lo urbano, que ha quedado obsoleta para comprender la Galicia contemporánea. La realidad es que la inmensa mayoría de la población gallega, incluso la que reside en municipios con baja densidad de habitantes, participa activamente de dinámicas urbanas. Las redes de transporte, la movilidad cotidiana, el acceso a la tecnología digital y la homogeneización de patrones culturales y de consumo han difuminado las líneas que antes separaban el campo de la ciudad. Hoy, la urbanización del modo de vida es un hecho innegable: la dependencia de servicios metropolitanos, los desplazamientos por trabajo o estudio y un estilo de vida que poco difiere del observable en los centros urbanos europeos, son la norma en Galicia.

Esta perspectiva que ofrece el Atlas también es crucial porque, a diferencia de modelos centralistas como los de Bilbao, Barcelona o Madrid, donde una gran metrópoli tiende a absorber a los municipios aledaños, concentrando la mayor parte de los flujos económicos y demográficos, Galicia exhibe una singularidad a este respecto. Aquí, la ciudad principal no devora a sus satélites, sino que se articula en torno a un conjunto de urbes medianas que coexisten con funciones complementarias. Esta "policentricidad", además, no es una debilidad, sino una fortaleza inherente, una arquitectura urbana distribuida que fomenta la resiliencia y reparte las oportunidades de desarrollo de forma más equitativa, evitando la concentración extrema de riesgos y beneficios.

Pero esa fortaleza estructural se ve amenazada por la fragmentación administrativa y la ausencia de una gobernanza metropolitana coordinada. Al ir más allá de los límites municipales, la radiografía que supone este Atlas también permite identificar desafíos. Como el envejecimiento poblacional y la pérdida de juventud activa; el acceso a la vivienda en ciudades con mercados tensionados; la alta dependencia del coche privado; los riesgos climáticos y de contaminación; las desigualdades económicas y en el empleo; la brecha tecnológica y en innovación; o por un turismo de mayor valor. Todo ello no puede resolverse con políticas aisladas e implica una mejor cohesión territorial.

Tal transformación necesaria exige, por tanto, una reevaluación de las políticas públicas. No basta con gestionar el crecimiento de las ciudades; el principal reto es garantizar un acceso equitativo a los servicios y oportunidades urbanas, para una población cuyo estilo de vida es funcionalmente urbano, independientemente de su ubicación administrativa.

En definitiva, este nuevo Atlas ofrece una conclusión ineludible: Galicia es un sistema urbano policéntrico, resiliente y en constante evolución. Su singularidad, donde las ciudades no se fagocitan, sino que se complementan, es una ventaja competitiva en el nuevo mapa europeo.

La clave para el futuro de Galicia reside en transformar esta diversidad urbana en una fortaleza colectiva, impulsando políticas públicas inteligentes, inversiones estratégicas y una visión común que abarque el conjunto del territorio. La "coopetencia" –cooperación y competencia virtuosa– entre sus ciudades es el paradigma que debe guiar la acción para construir una Galicia urbana cohesionada, competitiva y verdaderamente sostenible.

# METODOLOGÍA

# Estudio de los territorios híbridos

## 1. Metodología

El ***Atlas Urbano de la Sostenibilidad 2025*** se configura como un análisis comparativo e interpretativo de las **siete principales ciudades gallegas** —A Coruña, Lugo, Ourense, Pontevedra, Santiago de Compostela, Ferrol y Vigo— y de sus respectivas áreas de influencia inmediata.

A través de este trabajo se busca comprender en profundidad la **estructura dinámica** de la **Galicia contemporánea**, tanto en sus dimensiones demográficas como en las económicas, ambientales, sociales y culturales, reconociendo que son las ciudades, además de los Estados, las que marcan el pulso de la transformación europea actual. Complementa la edición de 2024 en la medida en que se consideran las **urbes** como algo que va mucho **más allá** de los estrictos **límites municipales**. Todas las áreas —excepto Lugo— forman un conjunto urbano con necesidades, retos y fortalezas que deben entenderse superando los lindes administrativos.

El **diseño metodológico** se apoya en varios **principios fundamentales:**

- **Selección de indicadores estratégicos**, agrupados en **bloques temáticos estructurados** (vivienda, movilidad, innovación, sostenibilidad ambiental, demografía, economía y turismo), seleccionados según criterios de relevancia analítica, disponibilidad estadística y capacidad para captar transformaciones estructurales.
- Uso riguroso de **fuentes estadísticas oficiales** de alta fiabilidad, tales como el Instituto Nacional de Estadística (INE), el Instituto Galego de Estatística (IGE), la Xunta de Galicia, el Observatorio da Vivenda de Galicia, ADIF, IQAIR. Además, se han incorporado datos sobre el mercado de la vivienda extraídos de la plataforma Idealista por contener una base suficiente y actualizada como para inferir en la realidad de la situación del mercado. Esta selección metodológica asegura la robustez, la comparabilidad temporal y espacial de los datos, y la trazabilidad de la información.
- **Escala de análisis multinivel**, combinando el análisis municipal con el de los municipios periurbanos colindantes, seleccionados según criterios objetivos de densidad poblacional, intensidad de los flujos de movilidad diaria y grado de dependencia funcional respecto a las ciudades centrales, lo que constituye el área funcional de cada una de las ciudades.
- **Enfoque comparado europeo**, integrando permanentemente la realidad gallega en el marco de las dinámicas, estándares y desafíos urbanos que atraviesan la Unión Europea, evitando una visión autocentrada y promoviendo la comparación con los casos más avanzados en términos de gobernanza urbana y resiliencia territorial.

El Atlas pretende, además, incorporar una **dimensión prospectiva**, anticipando los retos y oportunidades que las dinámicas urbanas gallegas deberán afrontar en el **horizonte 2030-2040.**

## 2. Marco teórico

### 2.1. La superación de la dicotomía rural/urbano: emergencia de los territorios híbridos

El paradigma urbanístico actual rompe de forma explícita con la **antigua dicotomía rural/urbano**, introduciendo conceptos mucho más matizados como los de **territorios intermedios**, **espacios híbridos o paisajes reticulares**. Teresa Táboas (2006) defiende que la estructura territorial gallega es un ejemplo claro de esta evolución, caracterizada por la disolución progresiva de los límites entre el mundo rural y el urbano.

La **realidad gallega** ilustra perfectamente esta tendencia: el acceso masivo a la tecnología digital, la expansión de las redes de transporte, la movilidad cotidiana intensa, la homogeneización de los patrones culturales y de consumo y la diversificación productiva hacen que **áreas tradicionalmente consideradas rurales compartan características** estructurales, funcionales y culturales con las **zonas urbanas.**

En la **Galicia contemporánea**, la inmensa mayoría de la población —incluida la residente en municipios de baja densidad— participa de **dinámicas urbanas**: movilidad diaria por razones de trabajo o estudio, dependencia de servicios metropolitanos, acceso globalizado a la información y al consumo cultural, y estilos de vida que difieren poco de los observables en los centros urbanos europeos.

### 2.2 Ventaja competitiva y sistema urbano gallego: especialización, resiliencia y cooperación

¿Cuál es el marco en el que nos movemos, por qué ampliar el estudio a las siete ciudades y sus áreas, y en qué medida complementa el estudio de 2024 sobre los ODS? Pues bien, entre otros, Michael Porter (1990) desarrolló la **teoría de la ventaja competitiva**, según la cual las regiones y las ciudades deben apostar por la especialización inteligente, articulando sus fortalezas endógenas para competir de forma eficaz en el mercado global.

Y en este sentido, **Galicia** constituye un ejemplo singular de **sistema urbano policéntrico** en el contexto ibérico. A diferencia de Cataluña (Barcelona) o Euskadi (Bilbao), donde una gran metrópoli absorbe la mayor parte de los flujos económicos y demográ-

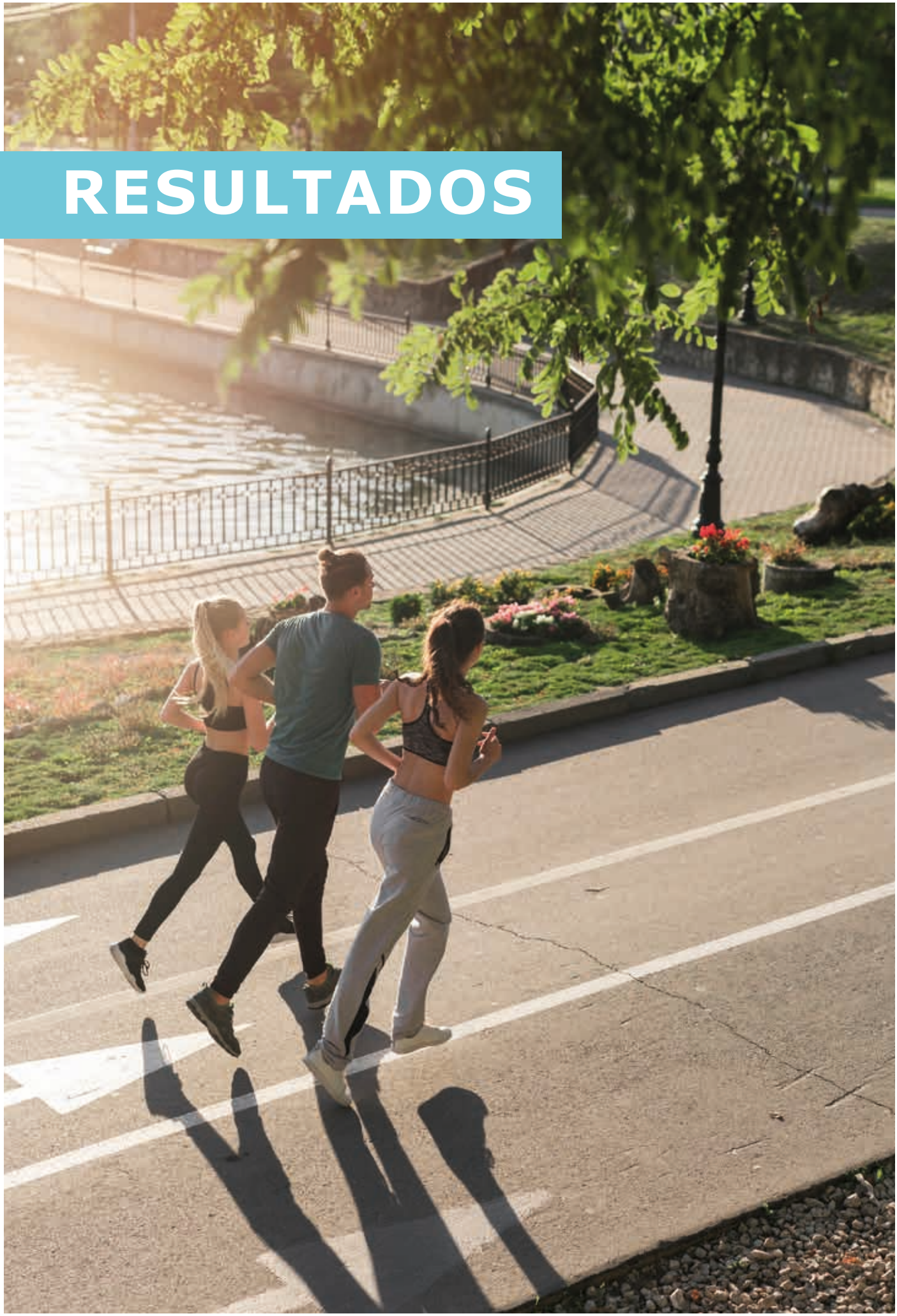
ficos, Galicia se ha **estructurado en torno a un conjunto de ciudades medianas** con funciones complementarias:

- **Vigo:** principal motor industrial y exportador, con una sólida base en los sectores de la automoción, la construcción naval y la logística internacional.
- **A Coruña:** centro financiero, comercial y de servicios avanzados, con fuerte proyección en el sector de las telecomunicaciones y la innovación empresarial.
- **Santiago de Compostela:** nodo político-administrativo, cultural y sanitario, con una presencia universitaria de referencia europea y una dimensión simbólica global a través del Camino de Santiago.
- **Pontevedra:** referente internacional de urbanismo humanizado, modelo de recuperación del espacio público y de movilidad sostenible.
- **Ferrol:** ciudad histórica de la industria naval y militar, en proceso de reconfiguración económica basada en la diversificación industrial y la integración metropolitana.
- **Lugo y Ourense:** cabeceras del interior que, además de su función provincial, refuerzan el sistema urbano mediante conexiones estratégicas con el eje atlántico.

Actualmente, **más del 55%** de la **población** gallega reside en las **siete ciudades** y en sus **áreas de influencia** inmediata, cifra que supera ampliamente el umbral para considerar Galicia una región predominantemente urbana, según los estándares de la Comisión Europea.

Este **sistema urbano policéntrico** ofrece a Galicia una **resiliencia estructural** considerable: diversifica los riesgos asociados a la concentración extrema, reparte más equitativamente las oportunidades de desarrollo económico y social, y facilita dinámicas de cooperación y competencia virtuosa entre nodos especializados.

# RESULTADOS



# Siete ciudades, dos velocidades

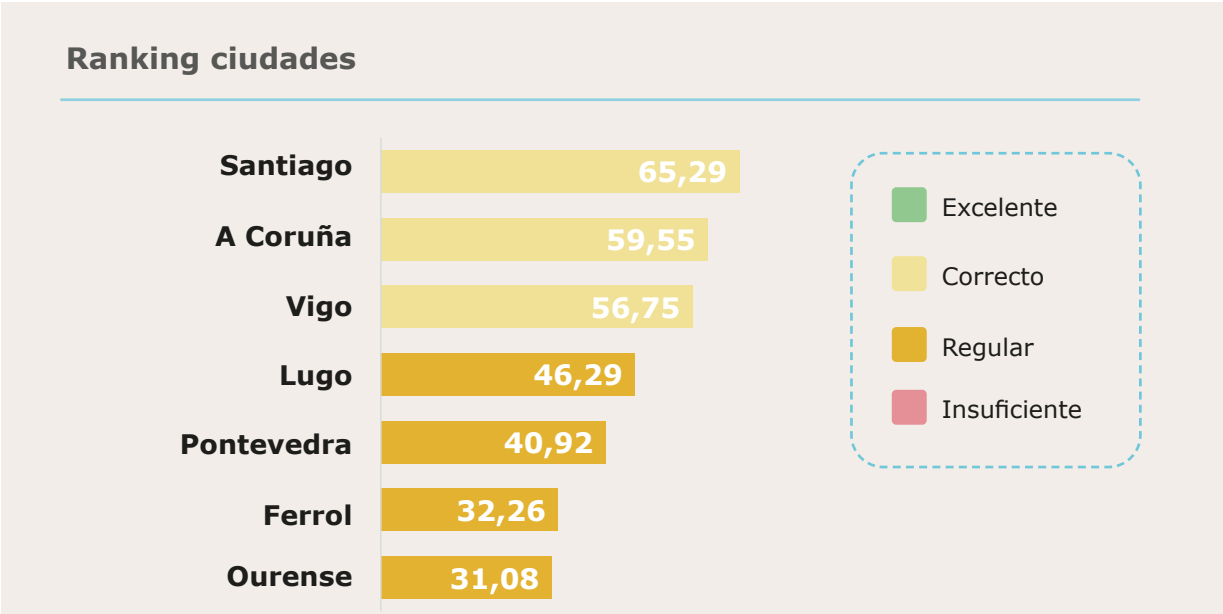
La **comparativa** entre las **principales ciudades gallegas** revela **diferencias significativas** en el rendimiento medio de sus indicadores. **Santiago de Compostela** lidera el ranking con una media destacada, impulsada especialmente por su excelente desempeño en innovación y su fortaleza en cuanto a los aspectos demográficos.

Le sigue **A Coruña**, que muestra un perfil sólido gracias a su notable rendimiento en movilidad y transporte, así como en innovación, lo que le permite posicionarse como una de las ciudades más equilibradas. **Vigo**, por su parte, mantiene una puntuación elevada, sustentada en su dinamismo en movilidad y su buen comportamiento en crecimiento económico.

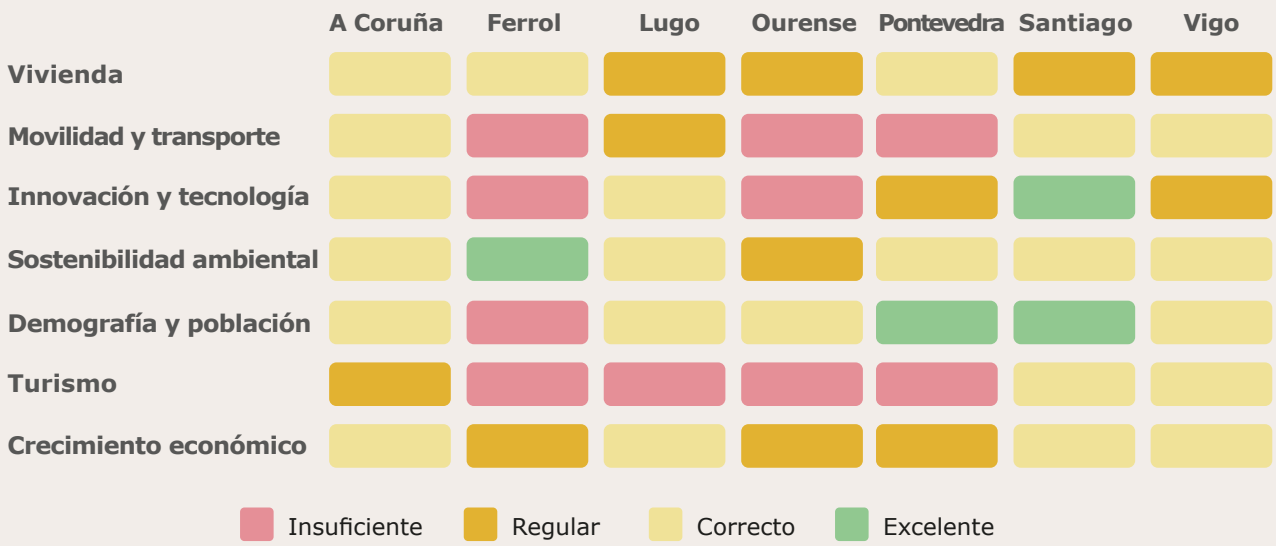
**Lugo** destaca en áreas menos convencionales, ya que, a pesar de los mejorables resultados globales en demografía, logra contener pérdida de población joven y en activo a áreas limítrofes, como sí ocurre con las demás y también en sostenibilidad ambiental, beneficiada por su anclaje en un entorno eminentemente verde y rural, dos dimensiones clave para el desarrollo a largo plazo en el marco de los actuales estándares y objetivos europeos.

Se observa también que **Pontevedra** consigue obtener resultados equilibrados tanto en demografía —lidera en media de edad— y en vivienda, lo que refuerza su perfil como una ciudad atractiva por su calidad de vida; lo que le permite retener talento y juventud, claves para empujar aquellos ámbitos en los que todavía no controla, como la industria o los empleos punteros.

**Ferrol**, aunque en posiciones más bajas del ranking, evidencia fortalezas específicas en sostenibilidad ambiental y vivienda, en este último caso empujado por ser la más económica de las 7. Con todo esto refleja su escasa capacidad de atracción poblacional, algo a tener en cuenta en el futuro inmediato. Por último, **Ourense** debe encontrar respuestas a resultados insuficientes en su transporte metropolitano y su capacidad de atracción de empresas innovadoras, así como un nuevo patrón de presión turística debido a su nueva función de capital ferroviaria de alta velocidad. Para ello puede contar con un declive demográfico relativamente contenido, y un parque de vivienda con potencial de mejora.



## Resultados por grupo de indicadores y ciudad




La matriz permite visualizar no solo los **puntos fuertes** de cada ciudad, sino también sus principales **debilidades**. A través de los colores asignados por área temática, se identifican patrones que revelan **oportunidades de mejora** y especialización urbana.

**Santiago de Compostela** se posiciona como la ciudad con **mejores resultados globales**. Destaca especialmente en demografía, con cifras positivas en saldo vegetativo y proyección de población, así como en innovación y tecnología, impulsada por un alto número de empresas tecnológicas y empleos vinculados al sector. Aunque obtiene valores aceptables en todos los ámbitos, sus resultados más discretos se concentran en vivienda (por la escasez de vivienda social protegida y respecto al precio del alquiler) y en movilidad y transporte, con un escaso número de kilómetros de carril bici.

**A Coruña**, segunda en la clasificación, muestra **fortalezas** evidentes en **movilidad y transporte** —particularmente por su amplia red de carriles bici—, y en **innovación**, con una fuerte presencia de empresas de alto rendimiento y productividad. No obstante, registra sus resultados más modestos en vivienda, debido a precios elevados de compra y alquiler, y en turismo, donde, sin destacar negativamente, muestra una presencia más moderada de turismo extranjero.

**Vigo**, en tercera posición, sobresale en **movilidad**, con una infraestructura sólida y un uso generalizado del transporte público, así como en **crecimiento económico**, con excelentes registros en PIB, índice de Gini y nivel de industrialización. Aunque no se sitúa como la peor ciudad en ningún área, sí presenta desempeño menos destacado en innovación y vivienda, donde sus indicadores -principalmente cantidad de empresas start ups y número de habitantes por vivienda- son más equilibrados que sobresalientes.

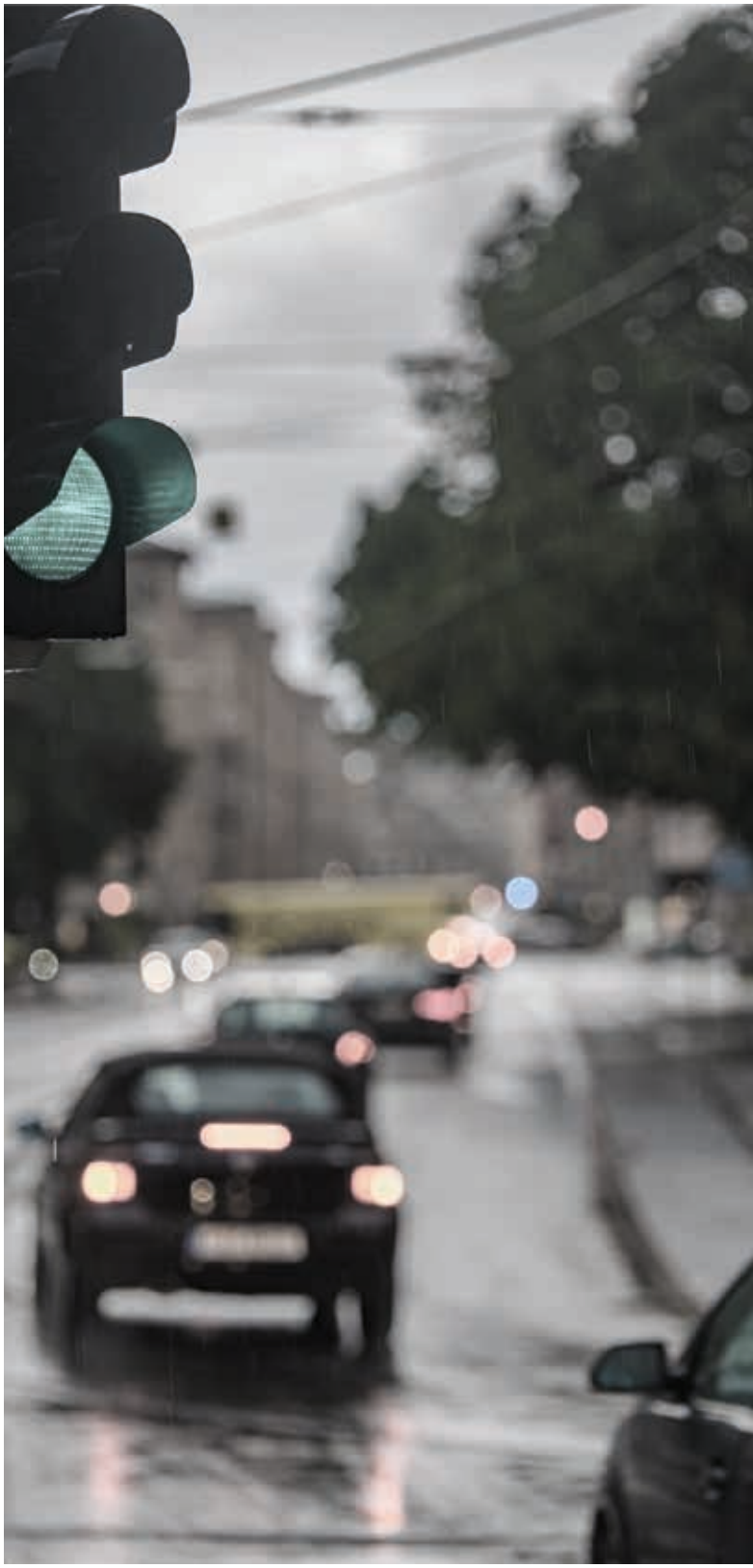
**Lugo** brilla en **sostenibilidad ambiental**, gracias a bajas emisiones contaminantes, y por un saldo migratorio positivo. Sin em-

bargo, es en movilidad donde obtiene sus puntuaciones más bajas, con un uso limitado del transporte público, una notable desconexión de la red ferroviaria y la bicicleta, y también en turismo, particularmente en lo que respecta al turismo extranjero, donde hallamos un amplio margen de mejora.

**Pontevedra** presenta sus mejores cifras en **demografía**, destacando en edad media de la población y en los bajos índice de envejecimiento, y en **vivienda**, donde registra pocos inmuebles vacíos o segundas residencias. En cambio, muestra debilidades en turismo, sobre todo en la estadía hotelera media, y en movilidad, debido a un uso poco extendido del transporte público.

**Ferrol** alcanza sus mejores resultados en **vivienda**, donde se beneficia del tamaño medio del hogar, precio asequible y renovación del parque residencial, y en sostenibilidad ambiental, con indicadores positivos relacionados con **bajas emisiones contaminantes** y menor riesgo de incendios o inundaciones. Por el contrario, destaca negativamente en innovación, con escasa presencia de empresas tecnológicas y actividad financiera, y en turismo, tanto en lo interno como en el extranjero, con cifras muy reducidas.

**Ourense**, en la última posición del ránking, cuenta con cierto **potencial** de **retención** de **población joven** con unos datos de proyección de población positivos, y en **crecimiento económico**, con buen desempeño en el grado de industrialización. Sin embargo, la ciudad muestra resultados modestos en casi todas las áreas, y especialmente bajos en innovación (por la ausencia de empresas tecnológicas) y en movilidad, donde destaca negativamente por una infraestructura de transporte insuficiente.



# Análisis de las siete áreas urbanas

## 1. Demografía y población: diferencias sustanciales en base al envejecimiento

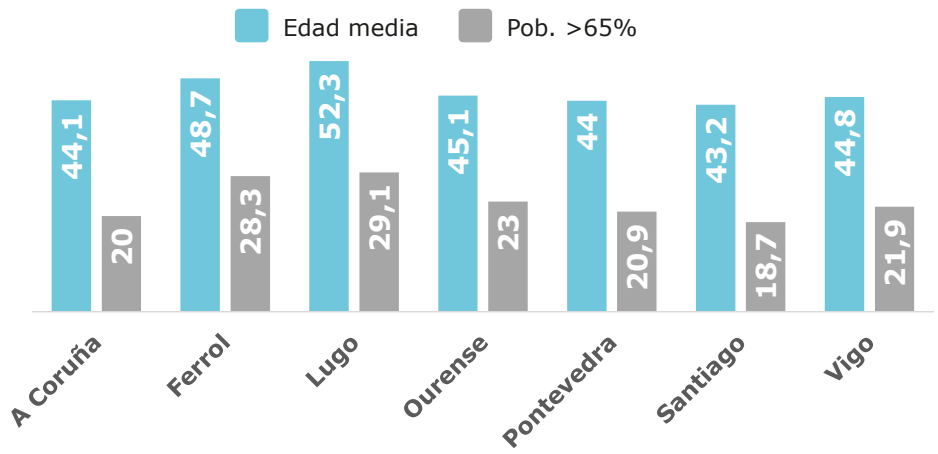
Las áreas urbanas gallegas muestran, en su conjunto, una **estructura demográfica envejecida**, marcada por un saldo vegetativo negativo persistente y compensada parcialmente por la migración. Sin embargo, las diferencias internas entre ellas revelan **dinámicas específicas** que deben ser consideradas con atención desde la óptica de la planificación territorial y las políticas públicas.

La **estructura demográfica** de Galicia evidencia con nitidez la dualidad entre áreas urbanas dinámicas y zonas en retroceso demográfico, reflejo de un sistema urbano policéntrico que, sin embargo, no garantiza un desarrollo equilibrado. El área de Vigo, con cerca de medio millón de habitantes, lidera en volumen poblacional gallego, seguida por el área de A Coruña (377.498) y, ya a más distancia, por Santiago (159.155) y el área de Ferrol (148.000), consolidando así el eje atlántico como núcleo demográfico y funcional del país.

Después están las áreas de Ourense (128.000) y Pontevedra (125.000), quedando rezagada la de Lugo (106.500 hab.), lo que refleja su menor peso poblacional y creciente vulnerabilidad estructural. Sobre todo, teniendo en cuenta, además, que el área de Lugo es la más extensa (804 km²), con mucha diferencia respecto a las siguientes (Santiago 524 y Vigo 415 km²) o las más pequeñas en territorio: Ourense (152 km²) y Pontevedra (163 km²).

El indicador de **edad media** y los datos sobre la p**oblación mayor de 65 años** profundizan esta fractura. Lugo (52,3) y Ferrol (48,7) presentan las edades medias más altas del sistema urbano gallego, superando con creces tanto a la media autonómica como a la europea (44,5), mientras que Santiago (43,1) y Pontevedra (44) se sitúan entre las más jóvenes, favorecidas por la atracción universitaria, la presencia institucional y la calidad de vida urbana. El índice de envejecimiento, con valores especialmente preocupantes en Lugo (3) y Ferrol (2,5), pone en evidencia la presión estructural sobre los sistemas sanitarios, sociales y fiscales en estos territorios. Solo Santiago (1,2) y Pontevedra (1,4) se mantienen por debajo del umbral crítico.

**Envejecimiento demográfico: edad media y porcentaje de mayores de 65 años**




*Fuente: Sistema Integrado de Datos Municipales, Gobierno de España. 2023*

En cuanto a la **presencia de población extranjera**, Galicia continúa mostrando cifras muy **por debajo** de la **media europea** (15%). Tan solo el área de Vigo, con un 4% de residentes foráneos, se aproxima a una estructura demográfica mínimamente internacionalizada. El resto de las ciudades presentan valores testimoniales (0,03-0,06), lo que constituye una desventaja comparativa en términos de atracción de talento y dinamismo social.

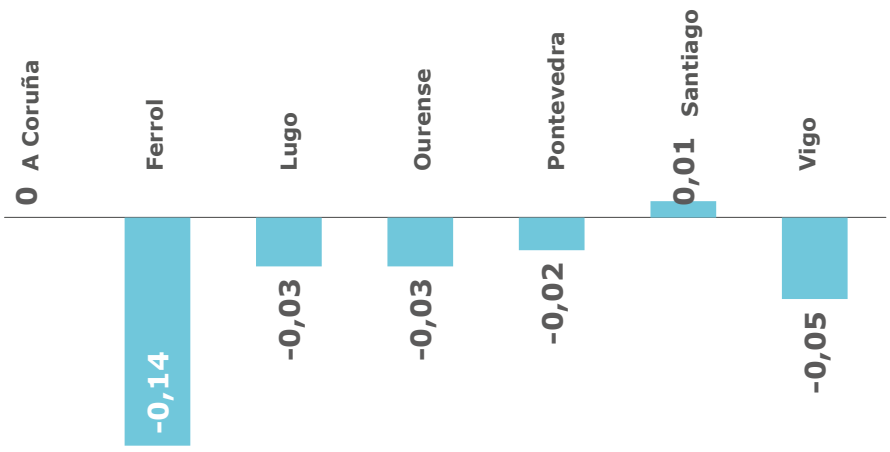
La proporción de habitantes que reside en las grandes ciudades respecto al conjunto de Galicia muestra, sin embargo, un **grado elevado** de **urbanización funcional.** Aunque Lugo y Ourense tienen índices más bajos (1,3 y 1,5 respectivamente), Vigo (2,4) y A Coruña (2,7) confirman su carácter metropolitano de facto, con una elevada dependencia de los municipios periféricos. Esta densidad relacional refuerza la necesidad de una gobernanza multinivel adaptada a la realidad urbana expandida.

Desde la perspectiva de la **dinámica migratoria y natural**, las diferencias se agudizan. Vigo, A Coruña y Santiago presentan los mejores saldos migratorios netos, superando los 400 nuevos residentes al año, lo que confirma su capacidad de atracción territorial. Por el contrario, Ferrol y Lugo experimentan una pérdida neta anual de población en torno a 200-300 personas, tendencia agravada por un saldo vegetativo negativo persistente y sin expectativas de reversión a corto plazo.

Las **proyecciones del IGE** hasta 2038 apuntan a un crecimiento nulo o levemente positivo en A Coruña y Santiago, frente a descensos más significativos en Ferrol, Lugo y Ourense, cuyas trayectorias demográficas reflejan una debilidad estructural difícilmente compensable sin un cambio profundo de políticas públicas.

Los datos dibujan un sistema urbano gallego que presenta una tensión creciente entre núcleos que concentran juventud, migración y dinamismo, y otros que acusan procesos de envejecimiento, estancamiento y pérdida de capital humano. Esta brecha plantea desafíos directos en términos de cohesión territorial, prestación de servicios y equilibrio fiscal, así como una necesidad urgente de redistribuir los flujos de población, talento y recursos en clave de equidad y resiliencia.

**Proyección de variación relativa de población 2024-2038**




*Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)*

## 2. Vivienda: una consolidación estructural y potencial de transformación

La cuestión de la vivienda en Galicia constituye uno de los **ejes más críticos** de la **sostenibilidad urbana**. Si bien el sistema urbano gallego presenta una densidad habitacional moderada y un parque edificado consolidado, el análisis comparado de las siete áreas urbanas revela notables diferencias en precio, accesibilidad, calidad del stock y presión sobre el mercado. Conviene señalar además, que Galicia se encuentra en línea con la media europea de viviendas vacías lo cual, sin dejar de ser un evidente problema, pone en evidencia que esta cuestión no es un mal endémico propio y singular del país.

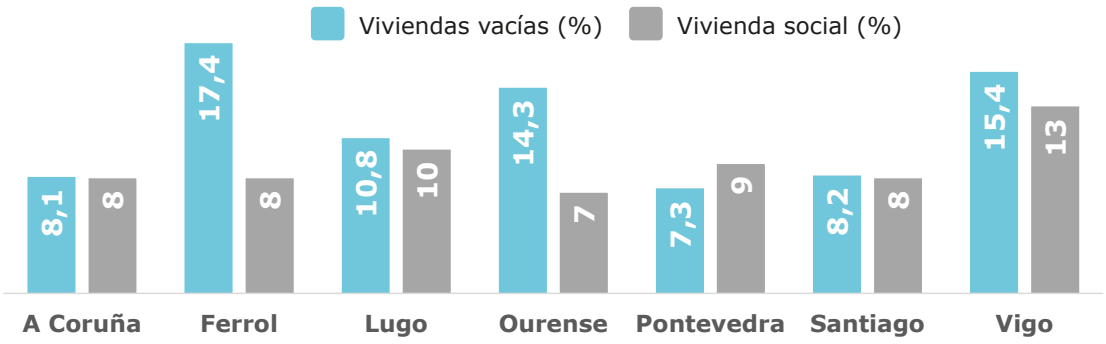
A Coruña y Vigo concentran los **precios** más elevados del territorio, tanto en compra como en alquiler. En el caso coruñés, el valor medio de venta alcanza los 2.575 €/m², el más alto de Galicia, y el alquiler se sitúa en 10,3 €/m², cifras claramente por encima de la media europea para ciudades de tamaño medio.

Vigo se aproxima con 1.862 €/m² en venta y 9,2 €/m² en alquiler, lo que confirma el efecto de atracción de estas ciudades sobre la demanda residencial, impulsado por su tejido económico, su conectividad y su papel como motores del sistema urbano gallego. Esta tensión se ve agravada por una tasa elevada de viviendas vacías (15,4% en Vigo, 8% en A Coruña) y una expansión sostenida del fenómeno de las segundas residencias, que representan hasta el 35% en el área viguesa.

Por el contrario, Ferrol, Lugo y Ourense configuran un mercado con precios sustancialmente inferiores. El área ferrolana, con 817 €/m² en venta y 6,8 €/m² en alquiler, presenta el valor más bajo del sistema, lo que responde tanto a la contracción de la demanda como al deterioro acumulado del parque edificado. Lugo y Ourense se sitúan en niveles intermedios, en torno a los 1.100–1.150 €/m² en compra, con alquileres que oscilan entre los 7 y 7,2 €/m².

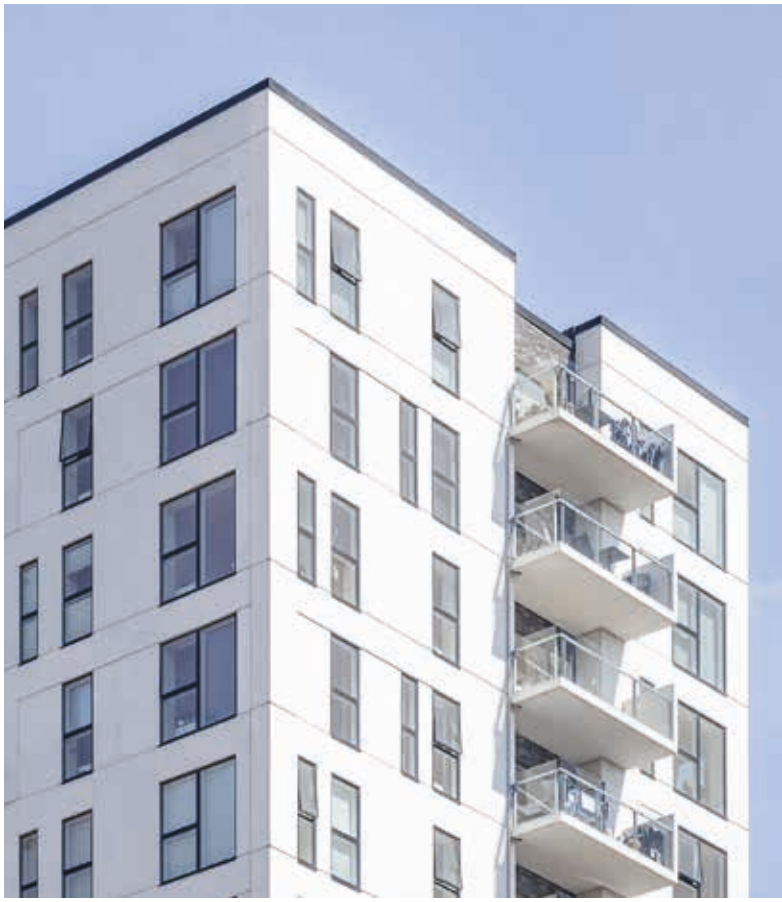
No obstante, estas cifras no garantizan un acceso efectivo a la vivienda, ya que las condiciones de empleabilidad, renta media y movilidad residencial son también menores. A ello se suma un índice de vivienda vacía elevado (10–17%) y un claro proceso de envejecimiento del parque, con más del 84% de los hogares construidos hace más de 20 años.

**Viviendas vacías y porcentaje de vivienda social**




*Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)*

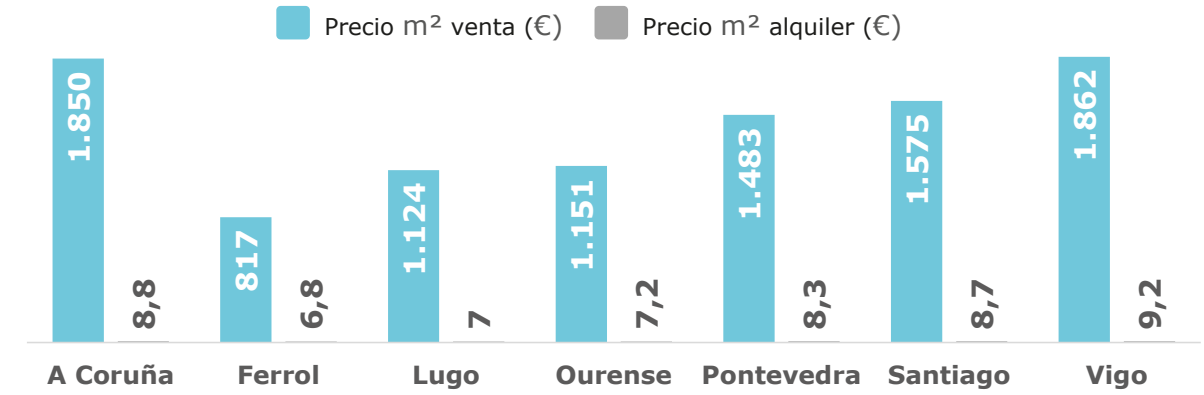
Santiago y Pontevedra, por su parte, combinan un mercado dinámico con una presión creciente sobre la oferta disponible. Con precios de venta cercanos a los 1.575 €/m² en Santiago y 1.482 €/m² en Pontevedra, ambas ciudades presentan tasas de alquiler relativamente moderadas —8,7 €/m² y 8,3 €/m² respectivamente—, lo que las posiciona como espacios atractivos para nuevos residentes, jóvenes profesionales y familias de clase media.



El tamaño medio de los hogares (2,59 personas) y la baja proporción de vivienda vacía (8,2% y 7,2%) reflejan una ocupación más eficiente del parque y una demanda relativamente saludable. No obstante, el incremento de las segundas viviendas y la presión del alquiler turístico en determinadas zonas auguran una escalada de precios si no se introducen políticas correctoras.

En términos de **vivienda social protegida**, los datos revelan un **desequilibrio** persistente entre demanda y oferta. A Coruña (9,8%) y Vigo (13%) son los únicos sistemas que se acercan o superan el objetivo

## Precio medio de la vivienda en venta y alquiler




*Fuente: portal inmobiliario Idealista.com 2024*

del 11% fijado como media europea, mientras que Ferrol, Lugo, Ourense, Santiago y Pontevedra oscilan entre el 7 y el 9%, una cifra claramente insuficiente en contextos de presión residencial creciente. La falta de promoción pública reciente, la escasa movilización de suelo y las dificultades administrativas explican en parte esta carencia.

Finalmente, el análisis del **tamaño medio del hogar** muestra una notable estabilidad estructural, con un promedio de 2,3 a 2,7 personas por unidad, aunque el área de Vigo destaca con el mayor valor (2,7), reflejando un tejido social todavía más familiarizado y menos fragmentado que en otras urbes más envejecidas.

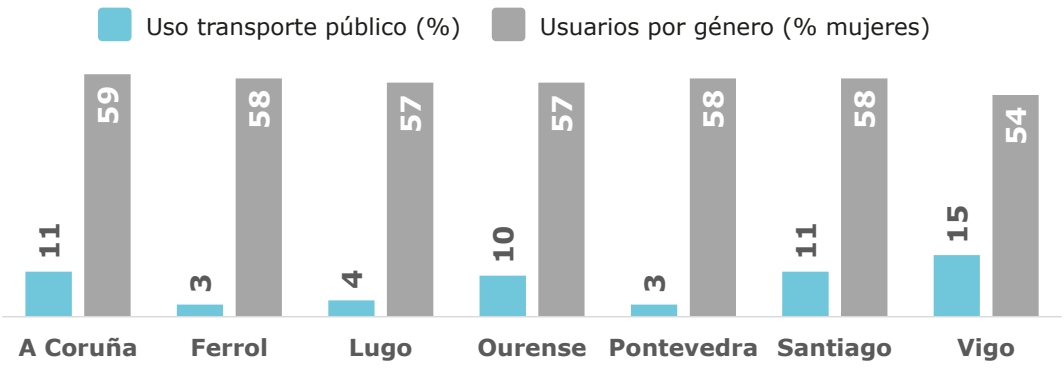
Galicia presenta un **mercado residencial polarizado** en sus áreas urbanas: una tríada de ciudades tensadas por la demanda (A Coruña, Vigo y Santiago); un eje central más equilibrado (Pontevedra y Ourense); y un noroeste en proceso de vaciamiento (Ferrol y Lugo). Esta diversidad exige respuestas diferenciadas: control de precios, refuerzo del parque público, fomento del alquiler asequible, regeneración urbana y políticas de cohesión territorial que impidan que la vivienda se convierta en un nuevo vector de desigualdad estructural en el mapa gallego.

## 3. Movilidad y transporte: capacidades infraestructurales y desequilibrios operativos

El análisis de los datos de **movilidad urbana** e **interurbana** en las principales áreas urbanas gallegas permite trazar una radiografía clara: Galicia dispone de una **infraestructura de transporte densa y capilar**, pero con enormes disparidades en su distribución, uso y rendimiento, tanto en términos funcionales como territoriales. La **falta de una red de cercanías** fuera del corredor norte, la ausencia de nodos intermodales integradores en varias ciudades y la **desigual inversión ferroviaria** marcan un modelo de movilidad todavía muy fragmentado.

A Coruña y Santiago lideran el uso ferroviario, convirtiéndose en los principales nodos de pasajeros de Galicia. A Coruña, con más de 3,2 millones de usuarios de media distancia y 425.000 en alta velocidad, presenta una oferta ferroviaria de alto rendimiento, sostenida además por 263 líneas metropolitanas de autobús. Le sigue de cerca Santiago, que destaca por 3,7 millones de viajeros en media distancia y 660.000 en alta velocidad, consolidando su papel como nodo

**Movilidad urbana: uso del transporte público y gap de género**



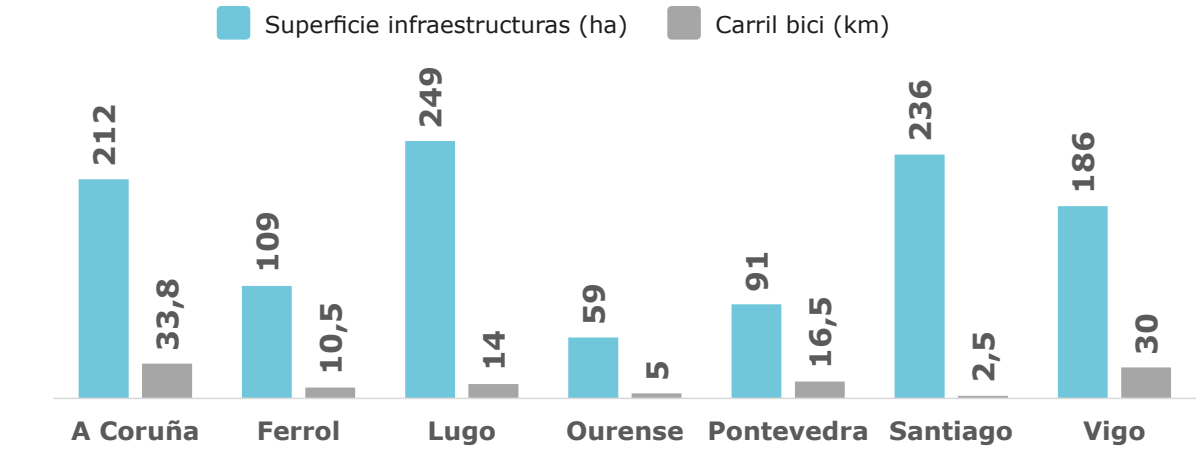

*Fuente: Instituto Galego da Vivenda e Solo, Xunta de Galicia, 2024 e IGE, 2024*

de enlace entre el eje atlántico y el interior, además de capital política y universitaria. Ambas ciudades cuentan también con una infraestructura ciclista relevante, especialmente A Coruña, con 33,8 km de carril bici.

Ourense ocupa una posición ambivalente: si bien se sitúa como el segundo nodo gallego en alta velocidad, con más de 1,1 millones de pasajeros anuales, su débil conexión regional limita su funcionalidad territorial. La ciudad presenta también una ratio elevada de vehículos por habitante (65 por cada 100) y una red limitada de transporte público, lo que indica una movilidad aun fuertemente centrada en el coche.

Vigo destaca por su fuerte componente metropolitano. Sus 271 líneas de transporte público, su liderazgo en uso del transporte colectivo (15%) y sus 2,2 millones de usuarios de media distancia consolidan su papel como nodo logístico del suroeste gallego. Sin embargo, su posición geográfica periférica le resta centralidad ferroviaria en comparación con A Coruña o Santiago, y su infraestructura ciclista, aunque notable (30 km), está por detrás de las ciudades del norte.

**Superficie de carril bici y de infraestructuras**




*Fuente: La Voz de Galicia y El Correo Gallego 2020-2024*

Ferrol y Lugo siguen rezagadas, aisladas del sistema de alta velocidad y sin apenas viajeros ferroviarios (Ferrol con 39.718 usuarios y Lugo con 42.243 en media distancia). Aunque presentan cifras aceptables de parque móvil (61-68 vehículos por cada 100 habitantes), carecen de estructuras funcionales de transporte público e intermodalidad. El FEVE entre Ferrol y A Coruña es la única red operativa de cercanías en Galicia, y su infrautilización subraya el bajo grado de integración metropolitana y la escasa inversión sostenida en estas áreas.

Pontevedra representa el modelo urbano de proximidad y movilidad humanizada. Si bien su uso del transporte público es aún bajo (3%), la ciudad cuenta con la mayor red de autobuses metropolitanos de Galicia (726 líneas) y un modelo urbano diseñado para la movilidad activa y la peatonalización. La estructura de parque móvil y el bajo uso del coche privado contrastan con otras áreas más dispersas, como Lugo o Ferrol.

El indicador de **desplazamientos laborales** intermunicipales también refleja con claridad la jerarquía territorial. Mientras A Coruña (40%) y Vigo (36%) muestran un dinamismo funcional sostenido, ciudades como Lugo (23%) y Ferrol (23%) acusan la baja intensidad de intercambios, síntoma de debilidad económica y dependencia estructural.

En términos de **movilidad** con **perspectiva de género**, las cifras son homogéneas: en todas las áreas, entre 54% y 59% de los usuarios de transporte público son mujeres. Esto confirma un patrón estructural ya observado a nivel europeo y subraya la necesidad de adaptar el diseño de rutas, frecuencias y horarios a las realidades diferenciales de uso.

Finalmente, la **densidad** de **infraestructuras viarias** es alta en todas las ciudades (superando ampliamente la media de la UE), pero no se traduce de forma uniforme en mejoras de accesibilidad y sostenibilidad. Por tanto, la prioridad no debería ser ampliar el parque viario, sino avanzar hacia una movilidad intermodal, sostenible, conectada e inclusiva, especialmente en aquellas áreas aún desconectadas del sistema ferroviario y con débil articulación comarcal.

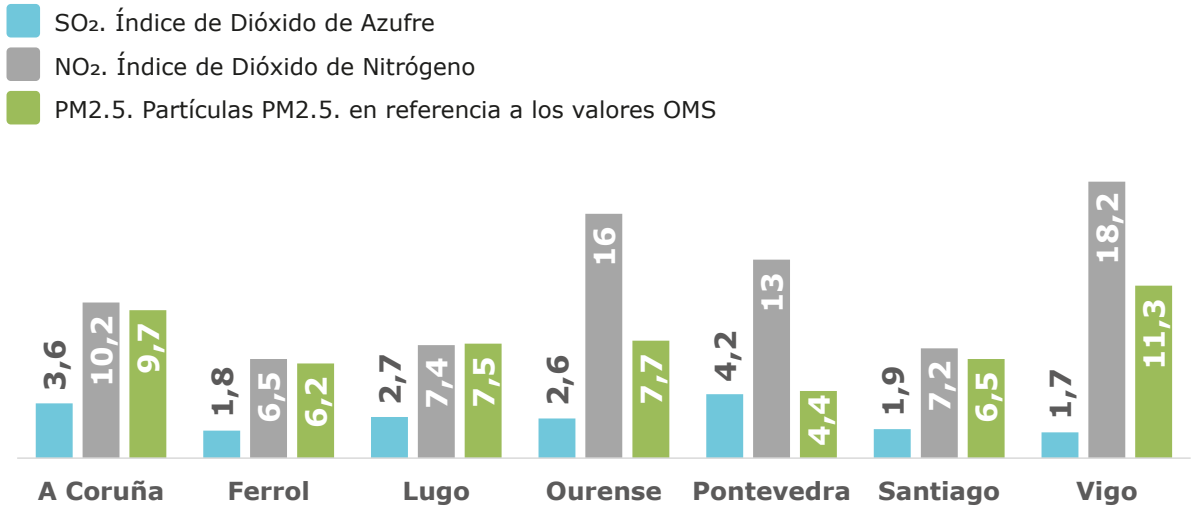
## 4. Sostenibilidad ambiental: avances desiguales y fortalezas estructurales

Las **emisiones**, la **calidad del aire** y los **riesgos climáticos** adoptan patrones diferenciados según el tamaño urbano, la intensidad industrial y la planificación local. Aunque ninguna área alcanza aún los estándares óptimos europeos, algunas muestran una mejor gestión ambiental sostenida, mientras que otras revelan niveles preocupantes de contaminación o vulnerabilidad climática.

**Vigo** y **Ourense** se sitúan como las áreas urbanas con mayores retos ambientales, aunque por causas distintas. Vigo registra el índice más alto de partículas PM2.5 (11,3) y el mayor valor de $NO_2$ (18,2), ambos por encima de la media recomendada por la OMS, lo que apunta a una alta concentración de tráfico rodado, presión logística y escasa renovación atmosférica en su entorno urbano. Aunque sus emisiones de $CO_2$ no son las más altas (60,07 kt. $CO_2$-eq), la combinación de factores sugiere un modelo de desarrollo con fuerte carga medioambiental. Ourense, en cambio, presenta niveles elevados de $NO_2$ (16) y PM2.5 (7,7), así como un índice de emisiones moderado (59,5 kt.), pero sobresale por su alta vulnerabilidad ante el cambio climático, con un 15% de días adicionales al año bajo riesgo extremo de incendio y un 2% de territorio susceptible de inundación, siendo una de las ciudades gallegas más expuestas a eventos extremos.

**Santiago de Compostela**, pese a tener las emisiones más altas de $CO_2$ (116,69 kt.), mantiene una calidad del aire relativamente controlada, con niveles de $SO_2$, $NO_2$ y PM2.5 dentro de márgenes aceptables. Su perfil administrativo, universitario y turístico explica en parte esta contradicción: elevada actividad urbana sin un peso industrial significativo, pero sí con un notable volumen de despla-

### Calidad del aire: índices de $SO_2$, $NO_2$ y PM2.5




*Fuente: Xunta de Galicia, 2024 y Fundación Matrix, 2021*

zamientos diarios, consumo energético y concentración de eventos. Destaca, además, como una de las ciudades con menor riesgo climático proyectado, lo que ofrece margen para una transición ecológica efectiva si se abordan los retos de movilidad y consumo.

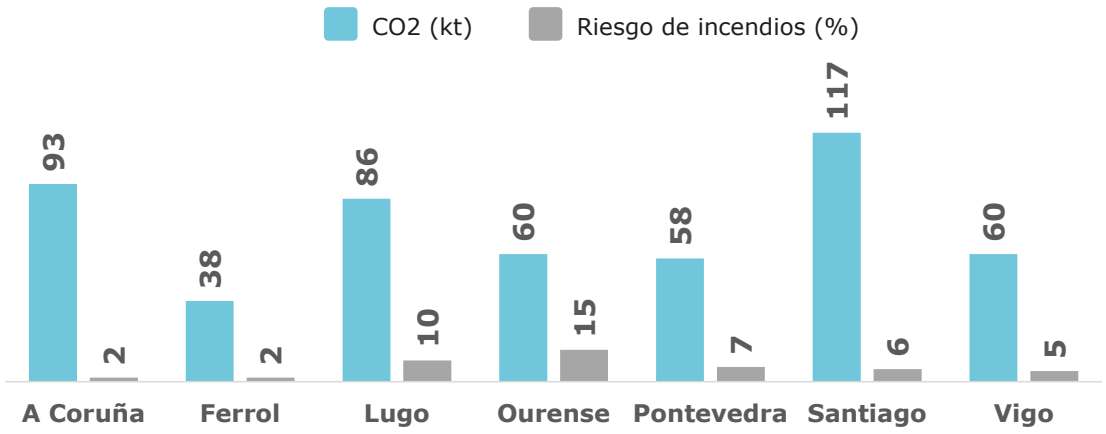
**A Coruña** y **Pontevedra** se sitúan en una posición intermedia, con indicadores estables, pero sin liderazgos claros. A Coruña presenta índices de $SO_2$ (3,6) y $NO_2$ (10,15) relativamente altos, y unas emisiones de $CO_2$ también relevantes (93,45 kt.), resultado de su densidad urbana y su papel como nodo económico y portuario.

**Pontevedra**, en cambio, muestra los **mejores valores** en **contaminación aérea** (PM2.5 en 4,4 y $NO_2$ en 13), confirmando su modelo de movilidad sostenible, aunque sus emisiones (58,24 kt.) siguen siendo elevadas en relación con su tamaño. Ambas registran una exposición climática contenida (6-7% en incendios, 1% en inundación), lo que las convierte en espacios urbanos razonablemente resilientes si consolidan políticas de mitigación.

**Lugo** y **Ferrol** ofrecen un **patrón mixto.** Lugo presenta valores elevados de $CO_2$ (85,63 kt.) y contaminación aérea moderada (PM2.5 en 7,5), además de una de las mayores exposiciones a incendios (10%), lo que refleja tanto una densidad urbana baja como una fuerte dependencia del transporte privado y de combustibles fósiles en su entorno. Ferrol, por el contrario, muestra las emisiones más bajas (37,7 kt.) y niveles contenidos de contaminantes, lo que puede explicarse por la escasa actividad económica y movilidad reducida. Sin embargo, esta aparente ventaja ambiental no debe ocultar su debilidad estructural y la necesidad de planificación.

En cuanto a **riesgos** asociados al **cambio climático**, Galicia presenta un perfil heterogéneo. La exposición a incendios extremos varía del 2% en A Coruña, Santiago o Pontevedra al 15% en Ourense, pasando por valores medios en Vigo (5%) o Ferrol (2%). Las zonas inundables también fluctúan, con Lugo, Ourense y Santiago mostrando los valores más altos (2%), mientras que ciudades como Vigo o Ferrol presentan niveles más bajos (1% o inferiores).

## Emisiones totales de CO2 y riesgo climático por incendios




*Fuente: Fundación Matrix, 2021 y Sistema Integrado de Datos Municipales, Gobierno de España, 2023*

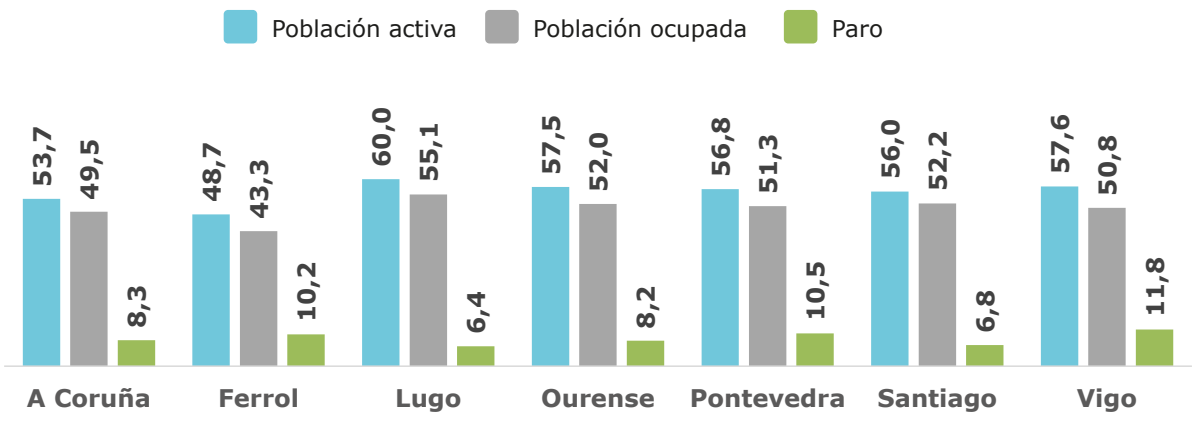
## 5. Estructura económica y empleo: divergencias en la integración laboral y patrones territoriales de inclusión

El análisis de los indicadores de **crecimiento económico** revela importantes **contrastes** entre las principales áreas urbanas de Galicia, especialmente en lo que respecta a la actividad laboral, la estructura productiva y el grado de industrialización.

Las **tasas de población activa** oscilan entre el 48,7% del área de Ferrol y el 60% del área de Lugo, situándose todas por debajo de la media de la UE (63,8%). En cuanto a la población con empleo, ninguna área supera el umbral europeo del 75%, destacando negativamente Ferrol (43,3%) y Vigo (50,8%), frente al 55,1% de Lugo, que lidera este indicador.

La **tasa de paro** refuerza esta lectura: Vigo (11,8%) y Ferrol (10,25%) presentan niveles preocupantes, muy por encima de la media europea (6,1%), mientras que Lugo

### Indicadores laborales en las áreas urbanas gallegas




*Fuente: Instituto Galego de Estatística, 2024*

(6,4%) y Santiago (6,8%) se acercan a ese estándar continental. El área de A Coruña se sitúa en una posición intermedia, con un 8,35% de desempleo.

Desde el punto de vista del **PIB**, **Vigo** destaca como **motor económico de Galicia**, concentrando el 13% del total regional, seguido por A Coruña (12%) y, a distancia, Santiago (6%). Ferrol y Pontevedra muestran un peso económico menor (3%), al igual que Lugo y Ourense (4%).

El **índice de Gini** —indicador de desigualdad de rentas— sitúa a **Coruña** como el **área más desigual** (31%), por encima del promedio europeo (29,6%). El resto de las áreas se mueven en niveles similares entre sí, con valores del 27% al 29%, lo que indica una cierta homogeneidad en la distribución de ingresos, aunque sin alcanzar los estándares deseables de equidad.

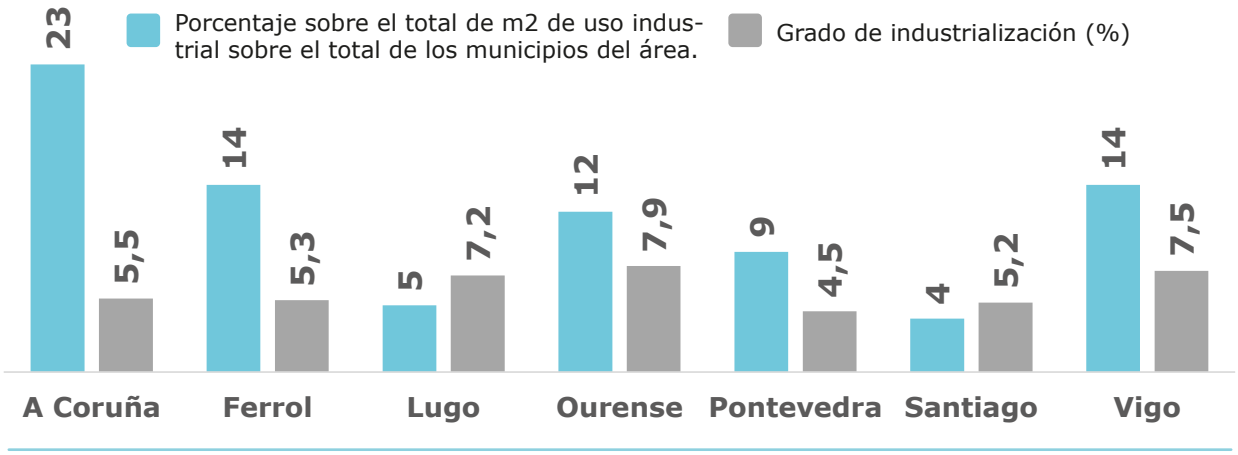
Las **pensiones contributivas** revelan importantes disparidades: Ferrol registra la media más alta (1.289,8 €), seguida de Vigo (1.141,8 €) y A Coruña (1.145,4 €), mientras que Lugo (918 €) y Ourense (961,3 €) evidencian una brecha significativa respecto a la media de la UE (1.285 €). Estas cifras apuntan tanto a desigualdades territoriales como a diferencias en la trayectoria laboral y el tipo de empleo dominante en cada área.

El **tejido empresarial** se caracteriza por un **predominio** de **pequeñas empresas**. El porcentaje de empresas con más de 20 asalariados no supera el 4% en ninguna área, siendo especialmente bajo en Ferrol (2%) y Pontevedra (2%). Esto revela una limitada capacidad de generación de empleo estable y de valor añadido a gran escala.

El grado de industrialización o porcentaje de empleos en este sector sobre el total es especialmente **elevado en Lugo** (7,23%) y **Ourense** (7,93%), frente a cifras más modestas en Pontevedra (4,55%) o Santiago (5,20%). Ferrol mantiene un perfil industrial algo más alto (5,38%), aunque su dinamismo económico global es reducido.

En cuanto a la **superficie ocupada** por **polígonos industriales,** A Coruña lidera con un 23%, seguida de Vigo (14%) y Ourense (12%). Lugo y Santiago muestran cifras especialmente bajas (5% y 4%, respectivamente), lo que limita su potencial como nodos logísticos o productivos.

## Infraestructura y grado de industrialización




*Fuente: Memoria 2024 de la Estratexia Galega de Mobilidade.*

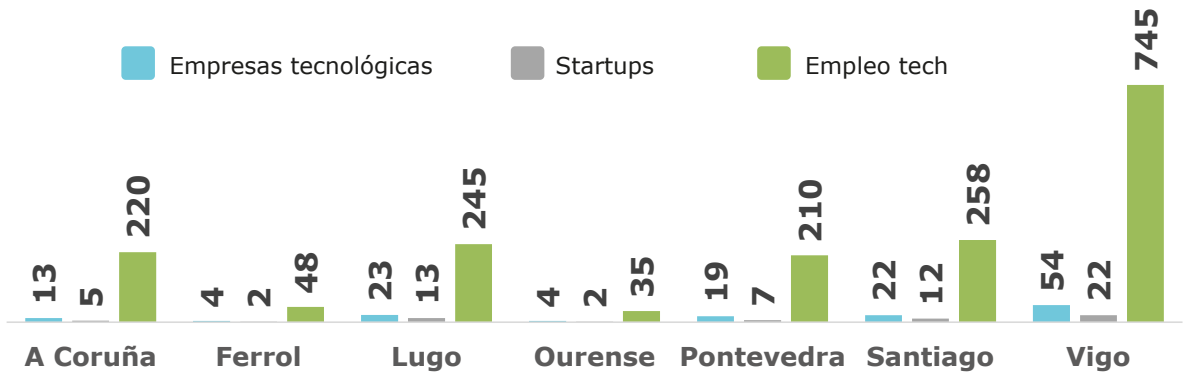
## 6. Innovación y Tecnología: capacidades emergentes, brechas estructurales y especialización funcional

El ecosistema de **innovación** y **tecnología** en las áreas urbanas gallegas muestra una estructura claramente desigual, con **Vigo** como **motor indiscutible** del emprendimiento tecnológico, y con Lugo y Santiago como actores emergentes que destacan en términos relativos pese a sus menores dimensiones.

**Vigo** lidera de forma contundente en todos los **indicadores cuantitativos clave**:

- 54 **empresas tecnológicas**, el doble que Santiago (21,5) y muy por encima de Lugo (23).
- 745 **empleos** generados en el sector, frente a los 257,5 de Santiago o los 245 de Lugo.
- 22 **startups tecnológicas**, casi el doble que Santiago (12) y muy por encima de Lugo (13) o A Coruña (4,8).

**Ecosistema tecnológico: empresas, startups y empleo generado**




*Fuente: Informe de empresas Tech e Innovadoras de Galicia, 2024 de la Consellería de Economía, Industria e Innovación. Empresas tecnológicas: empresas cuya área de negocio es la innovación y la tecnología.*

Esta concentración sitúa a **Vigo** muy por encima de la **media gallega** (210 empleos en empresas tecnológicas) e incluso por encima de los estándares regionales medios de ecosistemas europeos de tamaño intermedio.

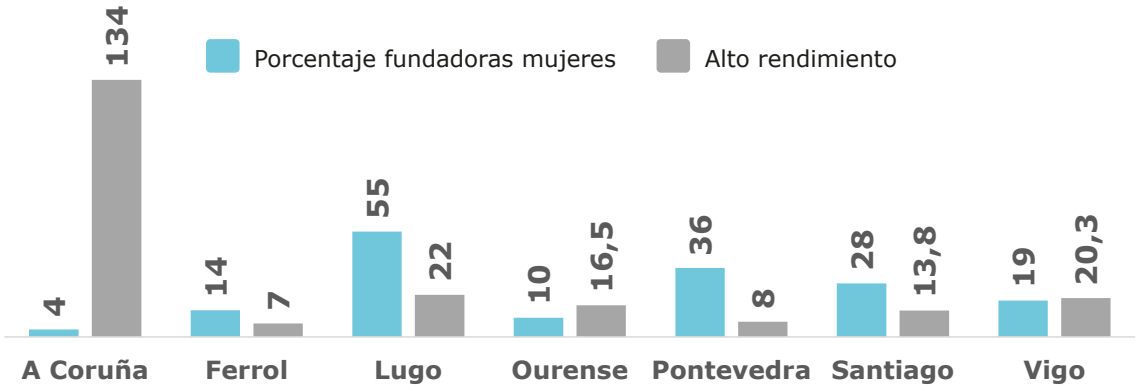
El dato más llamativo en este ámbito es **Lugo**, donde el 55% de las **empresas tecnológicas** fueron fundadas por **mujeres**, un valor extraordinariamente alto frente al 28% de Santiago o el 4% de A Coruña. Este indicador sugiere una posible singularidad sociocultural o institucional que merece ser investigada en profundidad.

**A Coruña** encabeza la clasificación en número de **empresas gacela** (51), aquellas con crecimientos superiores al 20% anual. Le siguen Vigo (9,6) y Lugo (15), mientras que Ferrol y Santiago muestran valores más modestos.

En cuanto a **empresas** de **alto rendimiento** (resultados excepcionales sostenidos durante cinco años), **Vigo** (20,3) y **Santiago** (13,7) destacan, seguidas por Ourense (16,5). Ferrol, en cambio, queda muy rezagada (7).

Finalmente, en el número de **empresas** que **maximizan resultados** con un uso intensivo de los recursos disponibles, **Vigo** (11,1) vuelve a liderar, seguida por Santiago (8,7) y Lugo (9,5). A Coruña presenta un número absoluto elevado (76), aunque no se puede calcular su equivalencia directa sin conocer el total de empresas que sirve de base.

## Liderazgo femenino y empresas de alto rendimiento

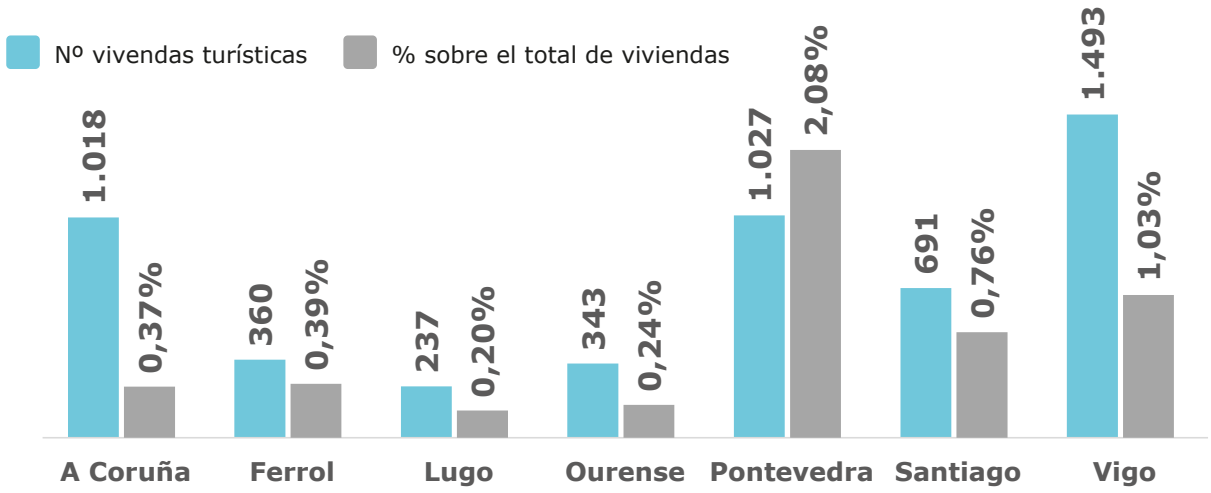



*Fuente: Informe nacional de Empresas tech e Innovadoras, 2024*

## 7. Turismo: concentración litoral, desequilibrios funcionales y estrategias de contención urbana

El análisis del **turismo** en las áreas urbanas gallegas confirma su **carácter heterogéneo** y **complementario**, con dinámicas bien diferenciadas entre las ciudades más orientadas al turismo cultural y religioso, como Santiago, y aquellas con mayor peso portuario, residencial o industrial, como Vigo o Ferrol. El número de **viviendas turísticas** registradas sitúa a Vigo en una posición dominante, con 1.493 unidades, seguido muy de cerca por A Coruña (1.018) y Pontevedra (1.027). Santiago presenta una cifra algo menor (691), consecuente con un tamaño más pequeño de ciudad, pero sigue siendo elevada. Esta cifra se irá reduciendo a medida que se regularice el sector con las nuevas leyes aprobadas a nivel local. Con todo, convendrá estar atentos a la eventual proliferación de este tipo de alojamiento en su área, particularmente Ames, Teo y Oroso.

**Viviendas turísticas: número total y porcentaje sobre el parque**

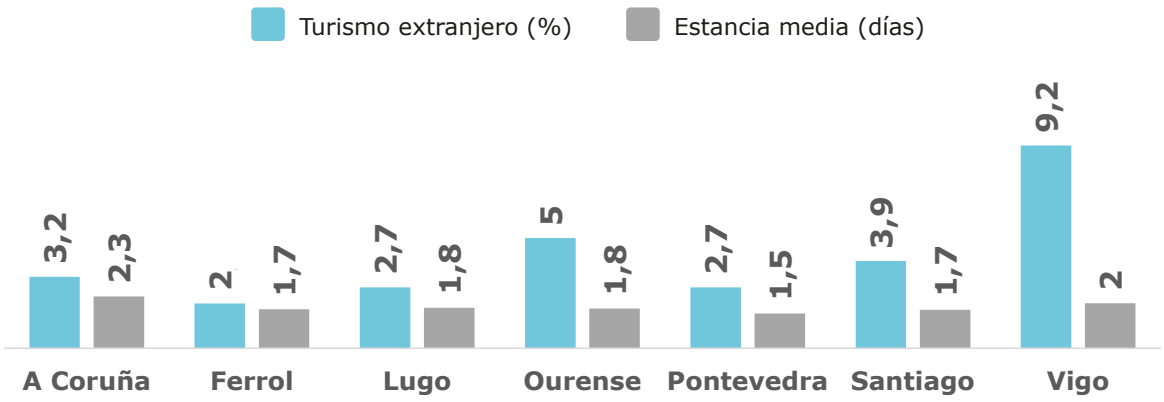



*Fuente: INE, 2024.*

La intensidad del **turismo extranjero**, medida como proporción respecto a la población local, es particularmente elevada en Vigo (9,2) y Ourense (5), duplicando e incluso triplicando las cifras de ciudades como Ferrol (2) o Lugo (2,7). Santiago, con un 3,9%, se sitúa en una posición intermedia, aunque por debajo de lo esperable dada su imagen global.

En términos de **turismo interno**, las cifras son más equilibradas, destacando Lugo (31,7%) y Ourense (29,6%) como destinos de relevancia dentro del mercado galle-

## Turismo internacional y estancia media

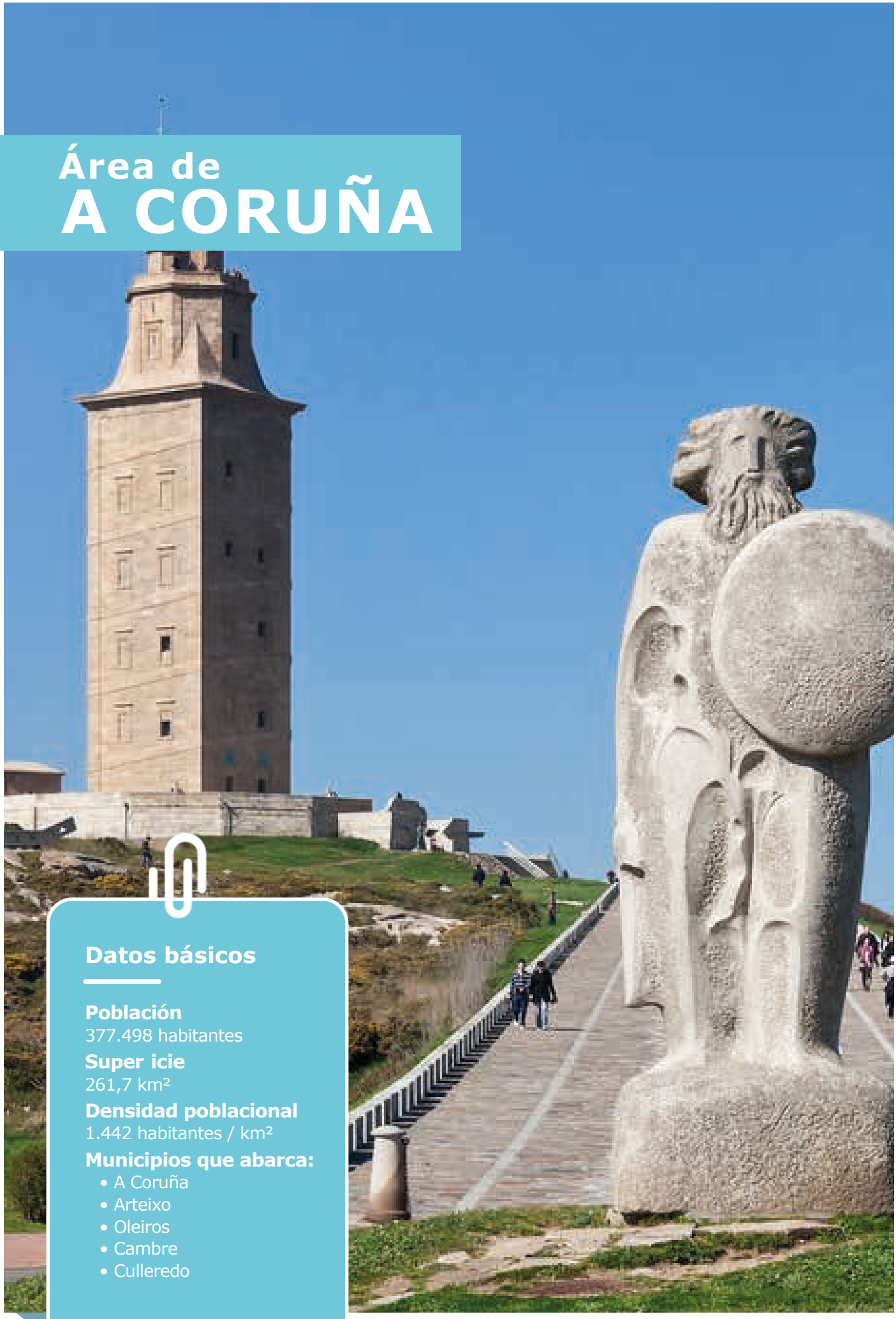



*Fuente: INE, 2024*

go y nacional. Estos datos pueden revelar también movimientos de personas que han cambiado su residencia de provincia ya que ambas son capitales de provincias que han sufrido una importante pérdida de habitantes a favor de Madrid o Barcelona. Santiago y Pontevedra también alcanzan porcentajes significativos, mientras que Vigo y A Coruña se mueven en torno al 20%.

Por último, el **turismo vinculado al puerto** —expresado como reparto del tráfico de pasajeros— está claramente concentrado en Vigo (0,3%) y A Coruña (0,6%), las únicas áreas que presentan cifras relevantes.

# Área de A CORUÑA



## Datos básicos

**Población**
377.498 habitantes

**Super icie**
261,7 km²

**Densidad poblacional**
1.442 habitantes / km²

**Municipios que abarca:**

- A Coruña
- Arteixo
- Oleiros
- Cambre
- Culleredo

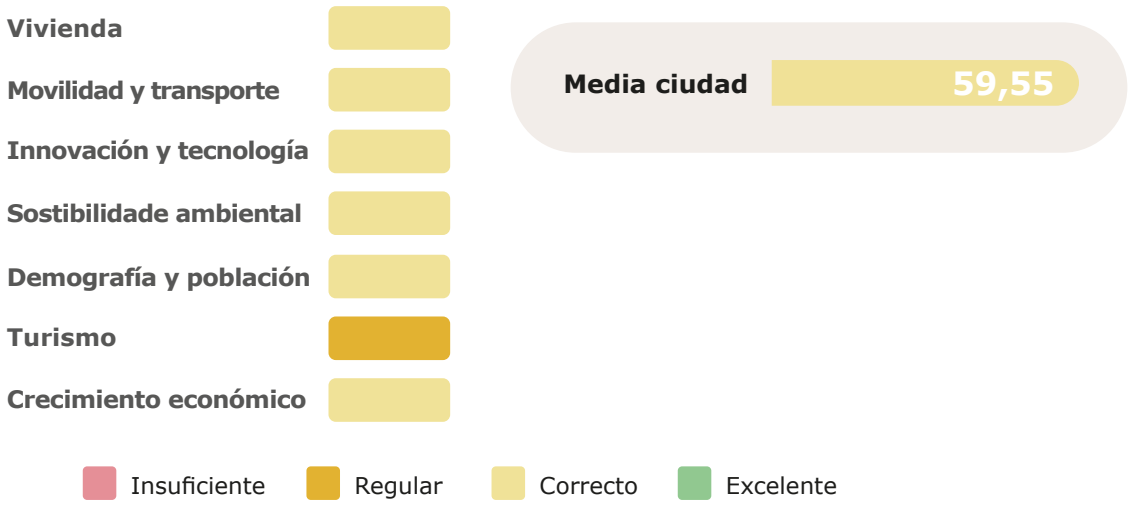
# Puente en el eje atlántico europeo

Históricamente como puente entre Europa y América, **A Coruña** ahora refuerza su posición como nodo entre Galicia, la península ibérica y el continente. Es decir, se consolida como la **capital económica, financiera y logística** de Galicia, con un papel que trasciende los límites autonómicos, proyectándose como un puente estratégico del eje atlántico europeo.

Con desafíos como el **envejecimiento demográfico** en el centro urbano y una notable suburbanización.  También en cuanto a las presiones en el **mercado de vivienda**, caracterizadas por la escasez, los altos precios y la proliferación de viviendas turísticas. Así como en la **movilidad**, con una infraestructura robusta pero una alta dependencia del vehículo privado y un uso limitado del transporte público.

## Aportación de A Coruña

### Resultados por grupo de indicadores



## 1. Demografía y población

A Coruña muestra signos visibles de **estancamiento poblacional** en el núcleo urbano, especialmente en barrios históricos, reflejando tendencias del arco atlántico europeo. La pérdida de residentes en el centro contrasta con el crecimiento sostenido en municipios periféricos como Oleiros, Culleredo, Cambre y Arteixo.

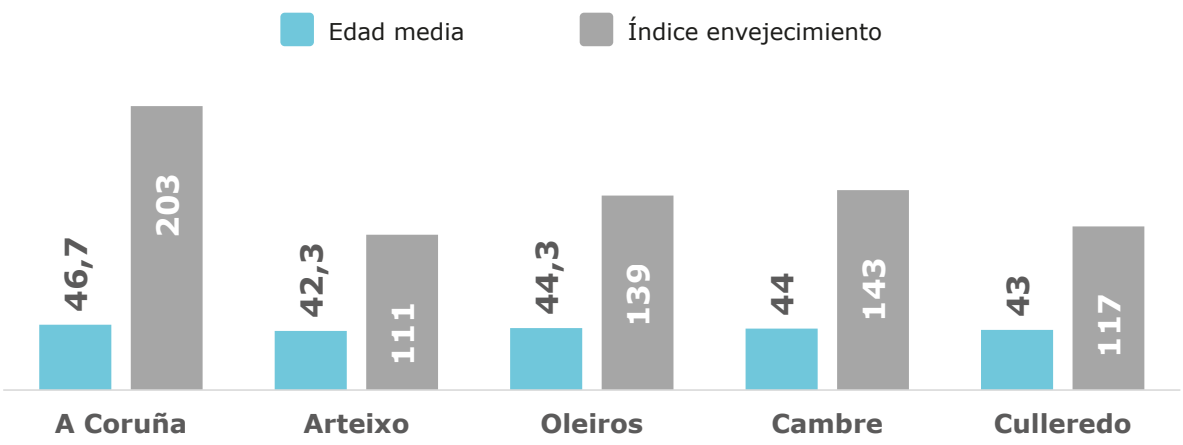
Los cinco municipios analizados concentran **más del 9% de la población gallega**, reforzando la idea de Galicia como sistema policéntrico densificado en la franja atlántica. Estos absorben población joven y clases medias que buscan mayor calidad residencial, espacios verdes, menor densidad y precios inmobiliarios más competitivos. Este proceso genera desafíos como la sostenibilidad territorial, la fragmentación urbana, el aumento de la movilidad obligada y los riesgos de segmentación socioespacial.

A Coruña es el municipio con la **edad media más elevada** (46,7 años), mientras que los municipios periféricos muestran un rejuvenecimiento relativo (Arteixo 42,3, Culleredo 43). El índice de envejecimiento es del 2,03% en A Coruña, frente a 1,1% en Arteixo o 1,1% en Culleredo. Esto sugiere una doble lógica: envejecimiento en el centro y dinamismo familiar en la periferia.

El **saldo migratorio** es positivo en todos los municipios analizados, reflejo de una movilidad regional y atractivo urbano. Sin embargo, el **saldo vegetativo** es negativo en todos ellos, con cifras especialmente bajas en el caso de A Coruña (-1.240). La sostenibilidad futura dependerá de la capacidad de atraer y retener población joven y activa.

La **población extranjera** es **moderada** (7,6% en A Coruña, 6,9% en Arteixo), aunque superior a la media gallega. Se ve como un potencial para paliar el preocupante saldo vegetativo negativo.

### Edad media e índice de envejecimiento en el área de A Coruña




*Fuente: Sistema Integrado de Datos Municipales, Gobierno de España. 2023.*
*Índice de envejecimiento: ratio que expresa el número de personas mayores de 65 años por cada persona menor de 15 años.*

## 2. Vivienda

A Coruña enfrenta **presiones estructurales agudas** en materia de vivienda. Destaca la escasez de suelo urbanizable, así como un fuerte encarecimiento de precios de compra y alquiler.

Los **precios residenciales** son de los **más elevados** de Galicia, equiparables solo a Vigo. A Coruña ostenta el coste por metro cuadrado más alto de Galicia para la compra (2.575,33 €/m²) y alquiler (10,3 €/m²). Estos precios se intensifican en zonas céntricas, costeras y con servicios.

La presión se ve intensificada por la expansión de las viviendas de uso turístico y un déficit estructural de vivienda pública asequible.

Esta dinámica alimenta procesos de **gentrificación incipiente**, exclusión residencial y polarización socioeconómica. Con más del 80% de las viviendas en A Coruña que superan los veinte años, planteando desafíos de eficiencia energética y accesibilidad.

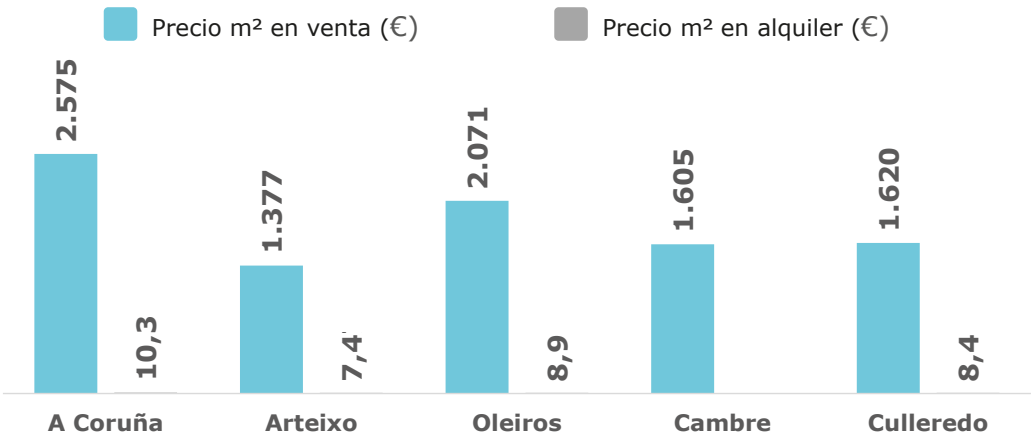
Además, un 23,2% de las viviendas en A Coruña son segundas residencias, reduciendo el parque de vivienda habitual disponible. Esta proporción es aún mayor en Oleiros (28%) y Arteixo (27,8%).

En cuanto al **tamaño medio** de los **hogares**, A Coruña presenta una media de **2,3 personas por hogar**, inferior a los municipios periféricos, reflejando fragmentación demográfica y predominio de hogares unifamiliares o unipersonales.

Con solo un **8%** de viviendas vacías, A Coruña tiene una tasa muy por debajo de la media gallega (18%), lo que sugiere una absorción constante de la oferta, pero menor flexibilidad del mercado.

El suelo reservado para **vivienda protegida** en A Coruña (**9,8%**) está por debajo del 11% de referencia europea, y en los municipios periféricos es aún menor (7,6%), señalando un déficit estructural de vivienda asequible.

**Precio medio por m² en venta y alquiler (Q4 2024)**




*Fuente: portal inmobiliario Idealista.com 2024*

## 3. Movilidad y transporte

El área de A Coruña cuenta con una **infraestructura de transporte** notablemente **robusta** (337,3 hectáreas dedicadas, más de seis veces la media europea), que la posiciona como un **centro logístico** principal del noroeste peninsular. A pesar de la infraestructura, la transición hacia un modelo de movilidad sostenible es aún incompleta.

A Coruña tiene una tasa de **46,1 vehículos por 100 habitantes**, menor que en municipios periféricos, pero la dependencia del vehículo privado es alta. Un 39,9% de los movimientos laborales y educativos son intermunicipales, evidenciando también una elevada dependencia funcional. A Coruña tiene 33,8 km de **carril bici**, el más extenso del área, pero por debajo de los estándares europeos (más de 50 km). Y la integración con otros transportes es una asignatura pendiente.

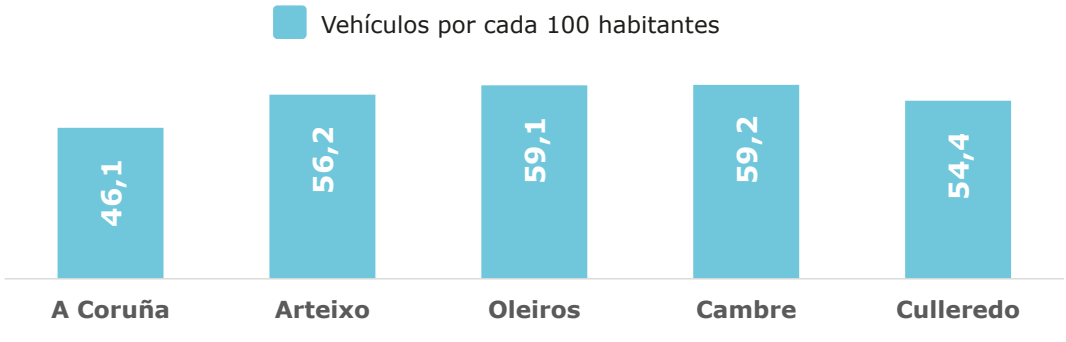
Solo el 11,4% de los viajes no obligatorios se realizan en **transporte público**, reflejo de limitaciones en cobertura, frecuencia y conectividad. Por lo que se demanda una política metropolitana que impulse un servicio más competitivo e integrado. El 58,5% de las mujeres realizan desplazamientos asociados al cuidado, gestiones personales o acompañamiento, destacando la necesidad de diseñar rutas y horarios que respondan a estos patrones.

La **red de autobuses** metropolitanos incluye 263 líneas activas, aunque la ausencia de servicios de cercanías limita la conectividad transversal. En cambio, A Coruña destaca en **servicios ferroviarios** de media distancia (más de 3,2 millones de pasajeros/año) y alta velocidad (425.577 usuarios/año), consolidando su rol como puerta de entrada al noroeste.

La ciudad refuerza su posición logística y de transporte intermodal. El **puerto exterior** de Punta Langosteira es una apuesta estratégica para flujos marítimos. El **aeropuerto** de Alvedro consolida su conectividad nacional e internacional. El transporte ferroviario juega un papel creciente, aunque la red de cercanías como tal sigue pendiente.

En resumen, persisten la **elevada dependencia** del **coche**, la fragmentación modal y la ausencia de gobernanza metropolitana efectiva. Por lo que se necesita voluntad política e inversiones para impulsar el transporte público, la movilidad activa y la intermodalidad.

### Grado de motorización por municipio




*Fuente: Sistema de Datos Integrados Municipales 2023*

## 4. Sostenibilidad ambiental

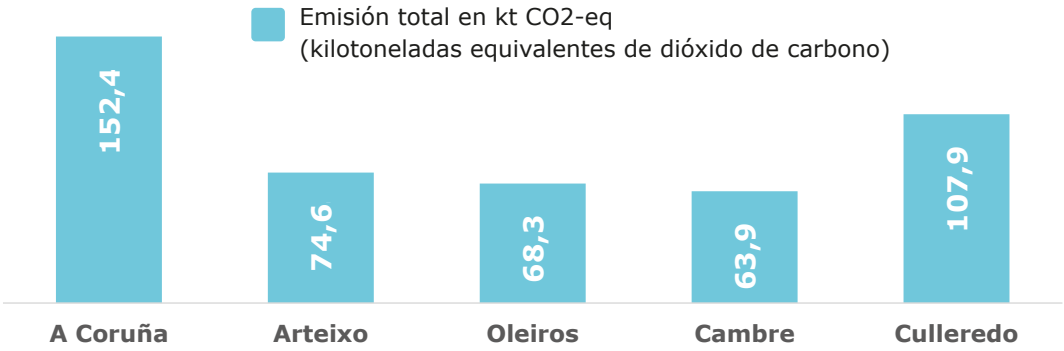
En cuanto a la sostenibilidad ambiental, el área de A Coruña cuenta con una **buena calidad del aire**, pero **altas emisiones** de gases de efecto invernadero y vulnerabilidad climática. Los indicadores de calidad del aire son favorables, en comparación peninsular. Los índices de $SO_2$ (3,6), $NO_2$ (10,1) y PM2.5 (9,7) están por debajo de los umbrales de referencia europeos, sugiriendo una atmósfera razonablemente limpia.

La lectura positiva del aire contrasta con el **elevado volumen de emisiones** de gases de efecto invernadero. A Coruña registra al año 152,4 kilotoneladas de $CO_2$ equivalente, duplicando o triplicando las emisiones de municipios limítrofes. Esto refleja el carácter intensivo del metabolismo urbano por su rol logístico, administrativo y de servicios.

La exposición a impactos del cambio climático también es contenida pero no desdeñable, aumentando en las áreas urbanizadas. Se estima el **riesgo anual de incendios** de alta o extrema peligrosidad en un 1,9%-2,2% del territorio. El riesgo de **inundación** se sitúa entre el 0,8% y 1,4%. Frente a incendios e inundaciones, se necesitan medidas preventivas integradas en la planificación urbana (mantenimiento del arbolado, cortafuegos, renaturalización de ríos) y soluciones basadas en la naturaleza (sistemas urbanos de drenaje sostenible, infraestructuras verdes).

Por tanto, en este apartado se imponen políticas robustas de descarbonización (transporte, edificación, actividad económica), mecanismos compensatorios y enfoques de justicia climática.

### Emisiones totales de $CO_2$ por municipio




*Fuente: Fundación Matrix, 2021 y Sistema Integrado de Datos Municipales, Gobierno de España, 2023*

## 5. Estructura económica y empleo

Analizando la estructura económica del área, se muestra una **base terciaria consolidada**, destacando también las actividades portuarias, la intermediación financiera, los seguros, las telecomunicaciones, los medios de comunicación y los servicios empresariales avanzados. Pero con un crecimiento tecnológico incipiente y una **dependencia industrial** de **Arteixo**.

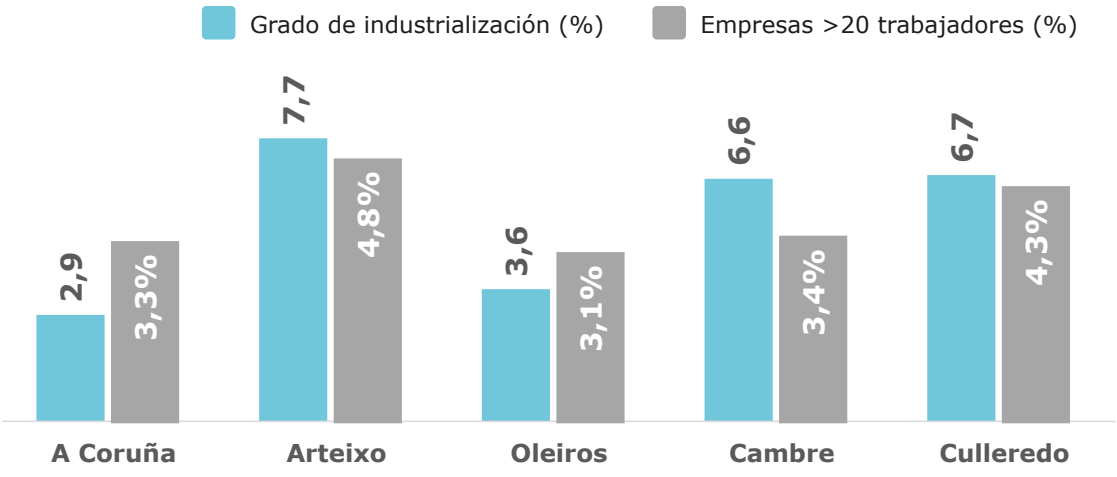
A Coruña mantiene un liderazgo relativo en el espacio metropolitano, pero con **debilidades** estructurales en **industrialización**, **productividad** y **densidad empresarial.** Se observa un crecimiento sostenido del sector tecnológico, impulsado por parques empresariales como A Grela, A Grela-Bens, Pocomaco y la Ciudad de las TIC. Esto diversifica la base económica hacia la innovación digital, la ciberseguridad y el big data.

A Coruña tiene **tasas de actividad** (53,7%) y de **ocupación** (49,5%) inferiores a los municipios periféricos, posiblemente relacionado con el envejecimiento y la concentración de población inactiva. La tasa de paro es contenida en todos los municipios (entre 7,4% y 9,2%), aunque A Coruña (7,7%) está por encima de la media UE.

A Coruña también concentra un **12%** del **PIB** gallego, pero el **índice de Gini** (32,7%) es significativamente **más alto** que en los municipios periféricos y la media de la UE, indicando una estructura distributiva más desigual. Asimismo, el promedio de pensiones en A Coruña (1.257 €) es ligeramente inferior a la media UE, pero superior a los municipios vecinos, reflejando un mayor coste de vida o proporción de jubilados con altas bases de cotización.

Los municipios del entorno muestran f**ortalezas sectoriales** específicas, acogiendo actividades industriales y generando empleo estable. Arteixo destaca como motor industrial metropolitano, liderado por Inditex y polígonos industriales internacionales,

**Industrialización y estructura empresarial**




*Fuente: Sistema Integrado de Datos Municipales, Gobierno de España, 2023*

configurando una economía policéntrica. A Coruña destina solo el 2,9% de su superficie a usos industriales, frente al 7,7% de Arteixo. El peso del sector secundario es también menor en la ciudad.

A pesar del dinamismo, el **ecosistema innovador** enfrenta **retos**: fortalecer sinergias intersectoriales, incrementar la colaboración universidad-empresa y elevar la competitividad agregada en un contexto europeo de alta densidad de nodos innovadores. Así que existe una complementariedad latente entre la centralidad urbana y la especialización periférica, pero no se traduce en una estrategia metropolitana coherente.

## 6. Innovación y tecnología

El **ecosistema de innovación** está profundamente **desequilibrado** en esta área, con A Coruña ejerciendo una hegemonía indiscutible y un liderazgo solitario en el área. (49 de 64 empresas tecnológicas, 18 de 24 startups, 865 de 1.100 empleos tecnológicos). Mientras que los municipios periféricos tienen una presencia tecnológica testimonial (Oleiros 12 empresas, 4 startups, 165 empleos; Culleredo 3 empresas, 2 startups, 70 empleos; Arteixo y Cambre sin actividad relevante). Asimismo, A Coruña destaca con 51 empresas gacela, 134 firmas de alto rendimiento y 76 de alta productividad, evidenciando capacidad para generar valor y escalar.

Esta concentración deja al descubierto **limitaciones estructurales** de un sistema territorial incapaz de tejer una red homogénea, limitando la resiliencia metropolitana. También la proporción de mujeres fundadoras de empresas tecnológicas es muy reducida (A Coruña 6%, Culleredo 11%), evidenciando barreras sistémicas y la necesidad de políticas de equidad.

**Indicadores empresariales en A Coruña**

**Empresas gacela**

76

**Empressas alto rendimiento**

134

**Empresas alta productividad**

51

*Fuente: Informe económico y de competitividad de Galicia 2024. Zona Franca de Vigo.*

## 7. Turismo

A Coruña se consolida como **nodo principal** en materia de turismo, especialmente en el tráfico de **cruceros**, aunque con retos de gestión. En general, se observa una diversificación de usos y productos (urbano-cultural, vacacional, naturaleza). Pero el ecosistema turístico en esta área resulta fuertemente centrípeto, con concentración decisiva de flujos y servicios en A Coruña capital.

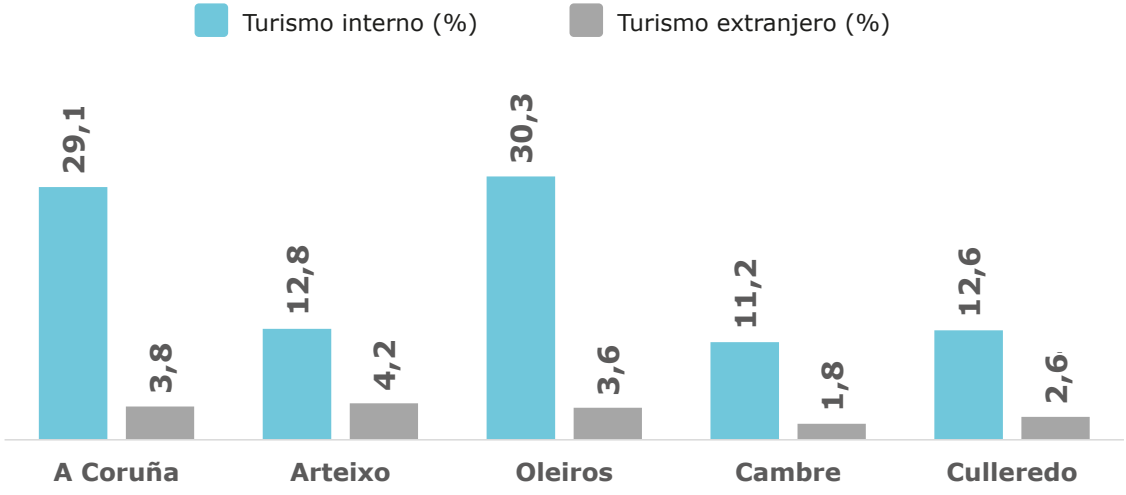
Las **viviendas turísticas** (800 registradas en A Coruña, 0,59% del parque) introducen distorsiones en el mercado de alquiler permanente y la accesibilidad a la vivienda habitual, alimentando la gentrificación latente.

La **duración media** de las **estancias hoteleras** es de 2,36 días, situando a Coruña como destino urbano de referencia en Galicia, aunque aún corta comparada con otros destinos atlánticos. Parece que se necesita reforzar la identidad y servicios para prolongar la estancia.

La ciudad combina **atracción** de **turismo internacional** (3,8% en relación con la población residente) y una base robusta de turismo interno (29,1%), contribuyendo a la resiliencia, pero exigiendo estrategias promocionales segmentadas.

El 68,3% de los pasajeros de crucero que llegan a Galicia lo hacen por el P**uerto de A Coruña**, posicionando la ciudad como el principal hub marítimo de cruceristas del noroeste, reforzando su imagen internacional.

**Turismo interno y extranjero por municipio**




*Fuente: INE, 2024*

# Área de SANTIAGO

## Datos básicos

**Población**
159.150 habitantes

**Super icie**
451,9 km²

**Densidad poblacional**
352 habitantes / km²

**Municipios que abarca:**

- Santiago de Compostela
- Ames
- Teo
- Oroso

# Un nodo territorial clave

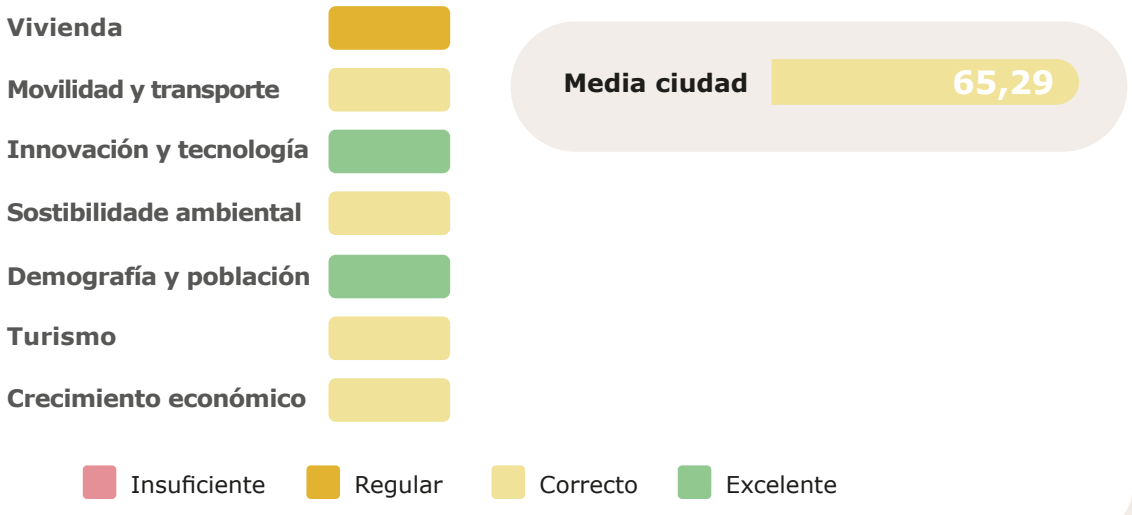
Santiago de Compostela se reafirma como la **capital efectiva** de Galicia, funcionando no solo como sede del gobierno y parlamento autonómico, sino también como un **nodo** territorial, funcional y simbólico clave en el eje atlántico gallego. Su ubicación central entre Vigo y Ferrol la convierte en un punto de encuentro administrativo, universitario y cultural.

Pero la sostenibilidad urbana de Santiago no puede entenderse sin considerar su **periferia**. Ames, Teo y Oroso son municipios satélites con dinámicas de crecimiento, economía y residencia estrechamente ligadas a la capital.

- **Ames:** paradigma del municipio satélite, con casi 35.000 habitantes. Articulado en dos polos:
  - **O Milladoiro:** expansión residencial intensiva de alta densidad, funcionando casi como un barrio más de Santiago, con alta movilidad pendular y presencia industrial. A día de hoy, O Milladoiro puede considerarse —con todos los matices— un barrio más de Santiago: densidad alta, elevada movilidad pendular, presencia de polígonos industriales y una trama urbana poco diferenciada del área compostelana.
  - **Bertamiráns:** villa intermedia consolidada con identidad propia y centralidad comercial comarcal.
- **Teo:** expansión residencial dispersa de clase media-alta, dominada por viviendas unifamiliares (Cacheiras y Os Tilos), que se han consolidado como barrios de residencia permanente, con una forma de vida suburbana dependiente del vehículo privado. Juega un papel clave en el reequilibrio territorial del área sur.
- **Oroso:** caso singular, con Sigüeiro como núcleo principal, vinculado funcionalmente a Santiago y Ordes. Su pertenencia al hinterland compostelano es discutida, pero la intensidad de los flujos diarios y la dependencia de servicios metropolitanos justifican su inclusión.

## Aportación de Santiago

### Resultados por grupo de indicadores



Demográficamente, Santiago lidera el **crecimiento poblacional** en Galicia, aunque enfrenta desafíos como la revitalización de barrios consolidados y el acceso a vivienda asequible. Es el principal centro de transporte de viajeros de Galicia, con el aeropuerto y la intermodal liderando en pasajeros y frecuencias, y se posiciona como epicentro ferroviario gallego gracias a las mejoras en alta velocidad y el impulso a los trenes de media distancia. Mientras que la economía sigue predominantemente anclada en el sector servicios (administración pública, universidad, turismo, sanidad y educación), reforzada por una elevada población flotante.

## 1. Demografía y población

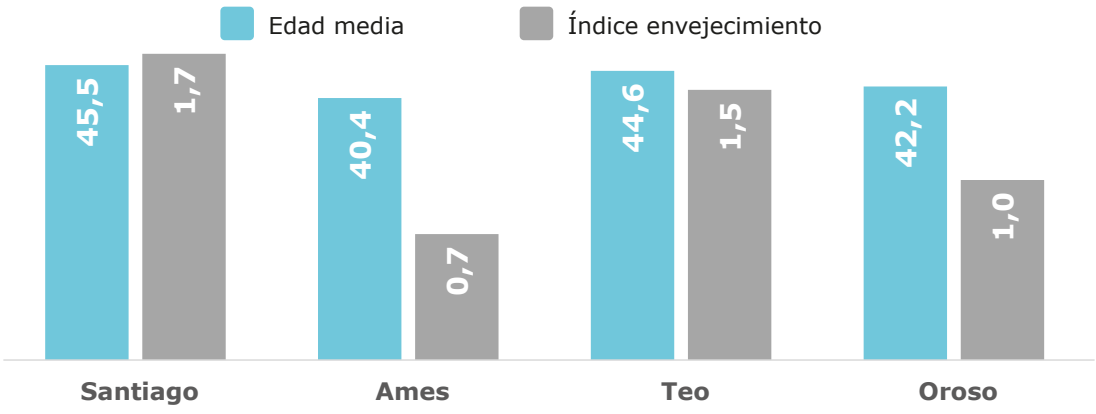
El área metropolitana muestra signos de una **transición demográfica** avanzada y un progresivo **envejecimiento**. La **edad media** es **alta** en Santiago (45,5 años), Teo (44,6 años) y Oroso (42,2 años). Ames (40,4 años) es una excepción relativa. El **índice de envejecimiento** es muy elevado en Santiago (174%) y Teo (152%), generando presión sobre los sistemas de protección social y planificación de servicios. Ames (79%) y Oroso (108%) están mejor situados, pero siguen la tendencia regional.

La proporción de **residentes extranjeros** es **moderada** pero creciente, con Santiago (6,4%) y Ames (6%) liderando. Refleja diversificación social vinculada a flujos económicos, educativos, estacionales y redes transnacionales. Santiago y Ames atraen más por su concentración de servicios.

El **saldo migratorio** neto es **positivo** en los cuatro municipios (Santiago +1.116, Ames +275, Teo +133, Oroso +115), mostrando una funcionalidad metropolitana que descentraliza parte del crecimiento hacia la periferia. Sin embargo, este crecimiento por movilidad no compensa los saldos vegetativos negativos en Santiago (-350) y Teo (-80). Ames (+46) y Oroso (+1) tienen cifras apenas positivas.

Las **proyecciones** (IGE 2038) anticipan un **descenso poblacional** generalizado (-1.024 habitantes en cada municipio), lo que podría sobrecargar los sistemas de protección social, debilitar el tejido productivo y reducir la base tributaria.

**Edad media e índice de envejecimiento**




*Fuente: Sistema Integrado de Datos Municipales, Gobierno de España. 2023.*
*Índice de envejecimiento: ratio que expresa el número de personas mayores de 65 años por cada persona menor de 15 años. de personas entre 0 y 14 años de edad.*

## 2. Vivienda

El área de Santiago enfrenta **problemas estructurales** de **vivienda**. La capital tiene un alto porcentaje de segundas residencias (30,7%), superior a los municipios satélite, reflejando **presión turística**, usos universitarios/institucionales y la tendencia a la doble residencia. El porcentaje de viviendas vacías es preocupante en Oroso (10,4%), Teo (8,7%), Ames (7,4%) y Santiago (6,2%), a pesar de la escasez de oferta. El tamaño medio de los hogares (2,4-2,6 personas) es superior a la media europea.

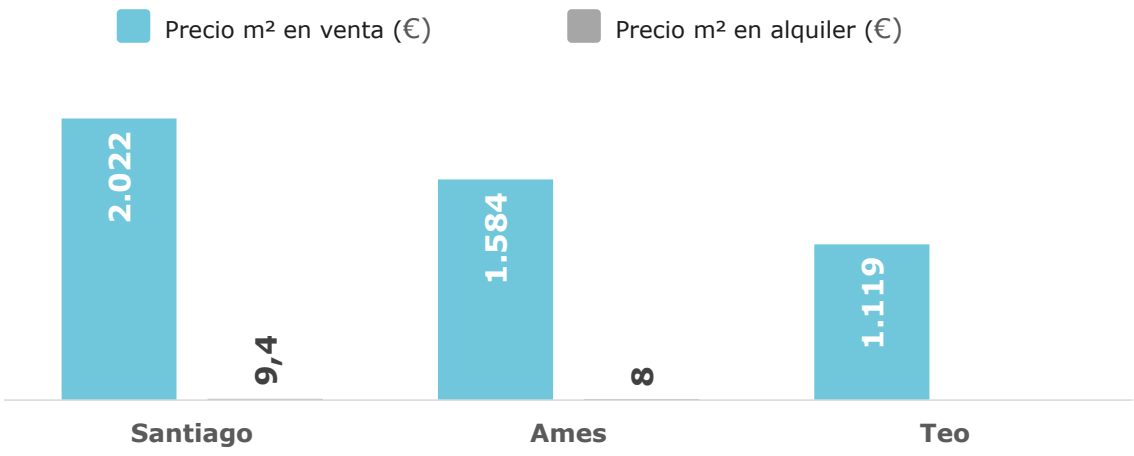
En cuanto a **vivienda social protegida**, hay un rezago estructural significativo. Santiago dedica solo el 9,8% de su suelo a esta tipología, mientras que Ames, Teo y Oroso están por debajo del 7,6%.

El **precio de la vivienda** (venta y alquiler) es un factor clave de tensión. Santiago (2.022,3 €/m² en compra) es de las más caras de Galicia, superando la media europea. Ames (1.584 €/m²) y Teo (1.119 €/m²) también tienen precios elevados. El alquiler sigue una lógica similar (Santiago 9,4 €/m²), aunque por debajo de la media de las principales ciudades europeas. Esto impulsa la periferización de la demanda.

**Más del 80%** de las **viviendas** en Santiago tienen **más de veinte años**, planteando retos en eficiencia energética, accesibilidad y calidad de vida, y contrastando con los esfuerzos de modernización en otras regiones europeas.

Recientemente se ha producido un inédito alineamiento institucional: gobierno local, Xunta y Gobierno central —de signo político distinto— han impulsado de forma coordinada una batería de medidas, que incluyen desde la **regulación** de los **pisos turísticos** hasta el inicio de nuevas **promociones** de **vivienda protegida**, pasando por la posible declaración de Santiago como zona tensionada.

**Precio medio por m² en venta y alquiler. Área de Santiago (sin Oroso)**




*Fuente: portal inmobiliario Idealista.com 2024*

## 3. Movilidad y transporte

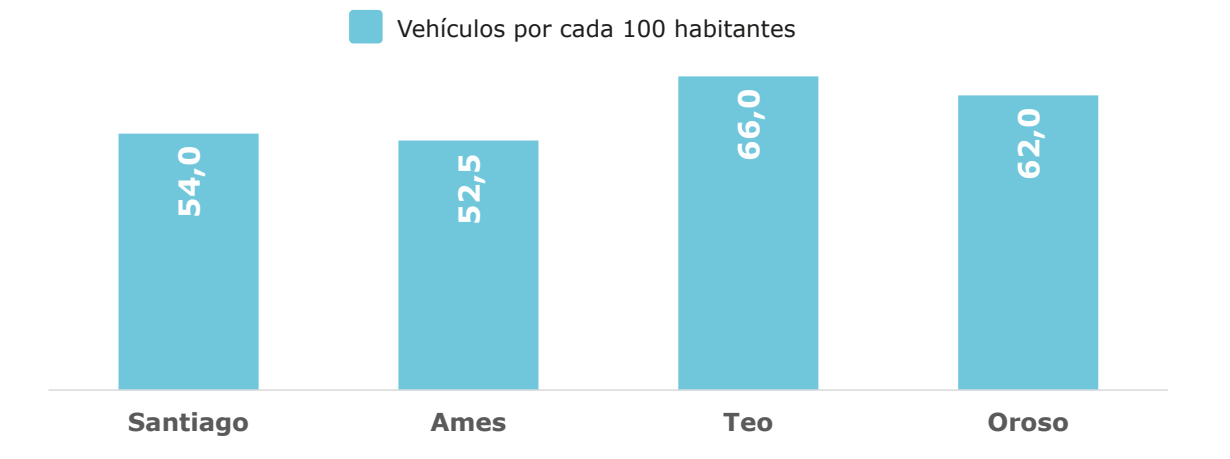
El área presenta una fuerte **dependencia** del **vehículo privado**. Santiago tiene una gran superficie dedicada a transporte (615,20 ha.), reflejo de su centralidad funcional y nodos clave (aeropuerto, intermodal). La red de **carriles bici** es **simbólica** (apenas 2,5 km en Santiago), muy lejos de los estándares europeos. En cambio, el parque automovilístico es elevado, especialmente en Teo (66.000) y Oroso (62.000), Santiago tiene 54.000 y Ames 52.500, reflejando el modelo suburbano disperso con escasez de transporte público.

Solo el 10,7% de esta población utiliza el **transporte público** para actividades cotidianas (IGE 2024), muy por debajo de muchas ciudades europeas, indicando debilidad de la red, baja frecuencia o cobertura limitada. La proyección metropolitana de la Intermodal es limitada por la fragmentación administrativa y la falta de gobernanza coordinada.

Se registran aproximadamente 50.000 viajes diarios por estos motivos en los cuatro municipios, evidenciando una intensidad de movilidad pendular que requiere una respuesta institucional coordinada y ambiciosa. Las **mujeres** representan el **58% de los desplazamientos** en las principales ciudades gallegas, subrayando la necesidad de incorporar la perspectiva de género en la planificación de la movilidad.

A pesar de contar con una estación intermodal moderna y un aeropuerto con alta frecuencia de conexiones, Santiago **carece** de una **red de cercanías ferroviarias**, lo que representa una anomalía en comparación con las principales áreas urbanas europeas e ibéricas de tamaño similar. Sin embargo, registra un elevado número de viajeros en media distancia (más de 3,7 millones/año), funcionando como sustituto de las cercanías, especialmente la línea Santiago-A Coruña-Ourense. El volumen de viajeros de alta velocidad y larga distancia (660.359 en 2024) la posiciona como nodo ferroviario de escala estatal/europea. El área metropolitana cuenta con 205 líneas de **autobús interurbano**, pero esto no garantiza frecuencia, puntualidad ni intermodalidad efectiva.

**Grado de motorización por municipio**




*Fuente: Sistema de Datos Integrados Municipales 2023*

## 4. Sostenibilidad ambiental

El área de Santiago presenta una **calidad del aire favorable**, pero enfrenta riesgos relacionados con el cambio climático.

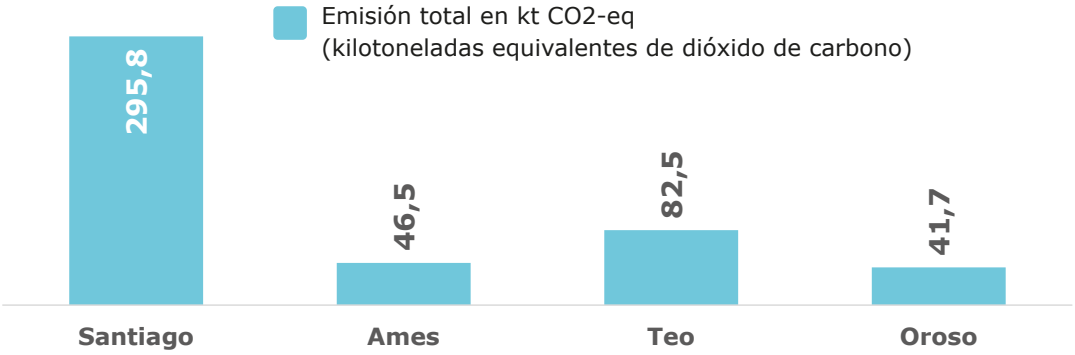
Los **niveles de $SO_2$, $NO_2$** y **PM2.5** son marcadamente favorables y muy inferiores a los umbrales de la Organización Mundial de la Salud y la Agencia Europea de Medio Ambiente. La lectura combinada de los diferentes contaminantes refleja una atmósfera relativamente limpia y estable, pero no exenta de riesgos si se proyectan dinámicas de crecimiento urbano descontrolado o repuntes en la motorización individual.

El área emite unas 295,8 kilotoneladas/año (Fundación Matrix 2021), presumiendo que la mayoría proviene de la movilidad privada, consumo térmico residencial y logística/comercio. Por lo que alcanzar la neutralidad climática requiere mitigación integral sobre demanda energética, movilidad y urbanismo de proximidad.

Los principales **riesgos climáticos** son que se prevé que el 5,9% de los días tengan condiciones propicias para incendios con un incremento de 2°C en la temperatura media, por lo que la conexión urbano-forestal exige gestión preventiva, autoprotección y alerta temprana. Mientras que el 0,4% del territorio municipal es susceptible de inundación en episodios extremos y los impactos potenciales se amplifican por la urbanización de llanuras de inundación e impermeabilización del suelo urbano.

Por tanto, la región compostelana no es ajena a los efectos del cambio climático, manifestados ya en forma de extremos térmicos, lluvias torrenciales o alteraciones fenológicas que afectan a la estabilidad ecológica de los ecosistemas urbanos y rurales.

### Emisiones totales de CO2 por municipio




*Fuente: Fundación Matrix, 2021 y Sistema Integrado de Datos Municipales, Gobierno de España, 2023*

## 5. Estructura económica y empleo

El **mercado laboral** de Santiago muestra **estabilidad relativa**, pero con desafíos. Con una **tasa de actividad moderada** (56%), inferior a regiones europeas de alta intensidad productiva. **Tasa de desempleo baja** (6,8%), inferior a la media estatal, proyectando una imagen de estabilidad. El área de Santiago contribuye con un 5,9% al **PIB** de Galicia, consolidando su papel como vértice económico junto a Vigo, A Coruña y Ourense, basado en la administración, educación superior, sanidad y servicios tecnológicos.

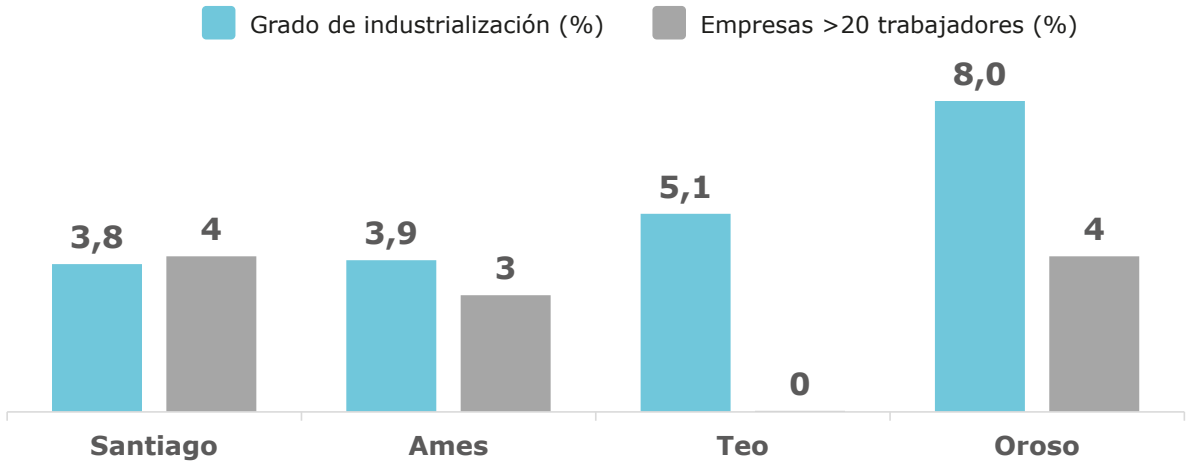
El **índice de Gini (31,5%)** del área está por encima del objetivo de cohesión social europeo, evidenciando bolsas de vulnerabilidad, precariedad salarial y segmentación territorial de la riqueza.

La **pensión contributiva** media de estos municipios (1.217 euros) está **por encima de la media gallega**, pero por debajo de los niveles de protección en Estados europeos de mayor bienestar. La afiliación a la Seguridad Social en ésta área (73,1%) es aceptable, pero el análisis desagregado muestra diferencias entre sectores, edades y niveles educativos.

En cuanto a la **especialización industrial** y morfología empresarial, se constata una baja superficie destinada a polígonos industriales (9,3% en Santiago), indicando **debilidad** del sector secundario. Sin embargo, la consolidación del Polígono da Sionlla y una creciente conciencia estratégica para recuperar músculo industrial abren nuevas vías de crecimiento económico.

El tejido empresarial está **fragmentado** (solo el 3,8% de las empresas en Santiago tienen más de 20 empleados, con cifras similares o inferiores en los municipios satélite), limitando economías de escala, internacionalización y capacidad innovadora agregada.

**Industrialización y peso de empresas medianas**




*Fuente: Sistema Integrado de Datos Municipales, Gobierno de España, 2023 e IGVS, Xunta de Galicia, 2024*

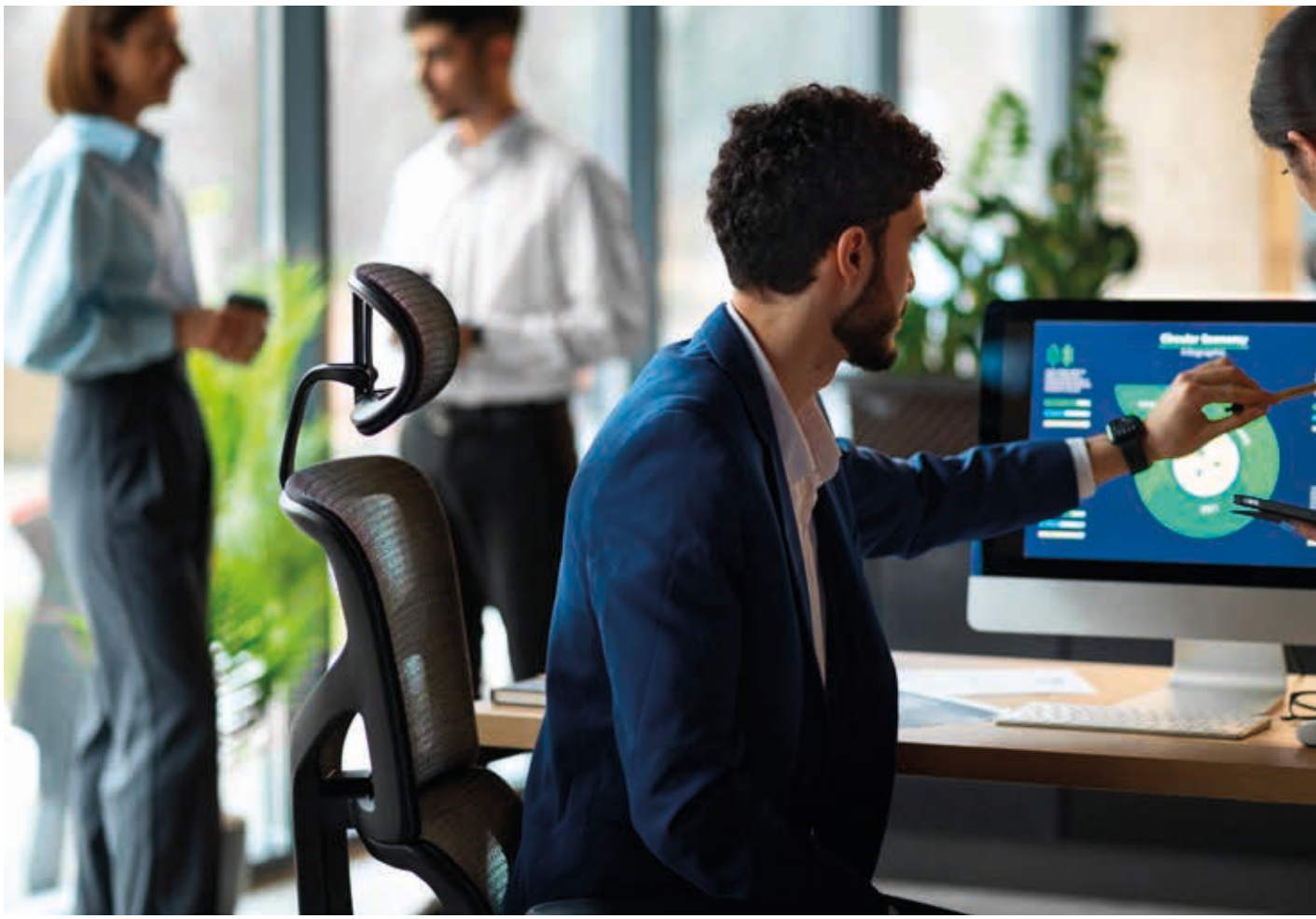
## 6. Innovación y tecnología

El **ecosistema tecnológico** en esta área urbana está **emergiendo**, pero con desequilibrios. Santiago concentra la mayoría de las empresas tecnológicas (38, de las cuales 21 son startups), generando 465 empleos; muy por encima de Ames (5 empresas, de las cuales 3 startups y 50 empleos). Esta concentración es significativa en el contexto gallego pero lejos de otros polos europeos.

Además, Santiago tiene 13 **empresas gacela** (con crecimiento sostenido) y 41 de alto rendimiento (resultados superiores a competidores). Esto indica dinamismo y madurez empresarial, pero es todavía limitado.

Asimismo, 25 empresas en Santiago destacan por su **productividad**, reflejando una orientación hacia la eficiencia, pero la cifra es limitada para el tamaño y potencial de la ciudad.

También existe una fuerte **brecha de género.** La diferencia entre fundadores femeninos y masculinos es del 43% en Santiago y 14,3% en Ames, lejos de los objetivos europeos de equidad.



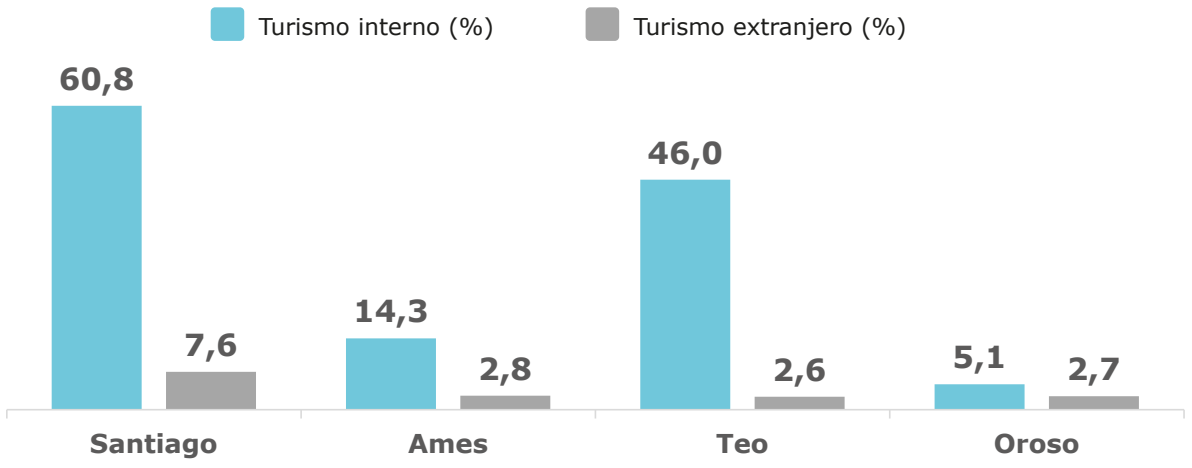
## 7. Turismo

El turismo es un **motor clave**, pero genera tensiones en el área. Santiago tiene 495 **viviendas de uso turístico** (0,87% del parque residencial), síntoma de **turistificación** del mercado inmobiliario en áreas céntricas. Aunque la cifra absoluta es menor en la periferia, su peso relativo puede ser significativo (Oroso 0,9%), apuntando a una incipiente conversión turística suburbana.

La **estancia media hotelera** en la capital (1,7 noches) indica predominio del turismo de corta duración (Xacobeo, cultural, institucional), que genera picos de saturación del espacio público y dilemas en la gestión de la convivencia.

La ratio de **turistas internacionales** por cada cien habitantes (7,6% en Santiago) es significativamente superior a la periferia, consolidando a Santiago como destino de

**Turismo interno y extranjero por municipio**

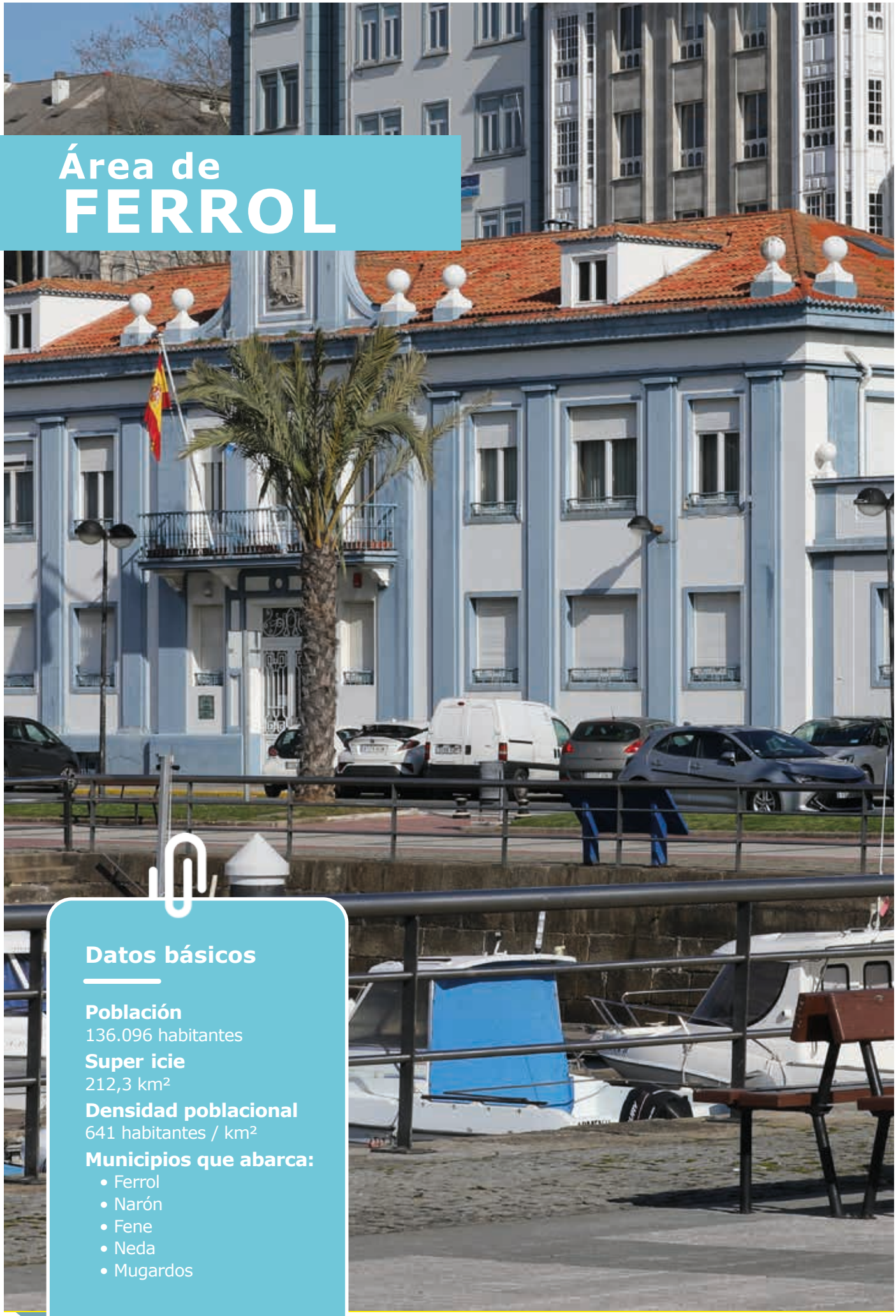



*Fuente: INE, 2024*

referencia en redes culturales/religiosas. La visibilidad del **Camino de Santiago** y la capacidad logística refuerzan esta posición. Esta primacía genera oportunidades, pero también dependencia del "monocultivo turístico" y exposición a la volatilidad del mercado global. El reto es gestionar esta proyección con criterios de equidad territorial, pluralidad de usos urbanos y sostenibilidad a largo plazo.

La intensidad del **turismo interno** (60,8 visitantes/100 habitantes en Santiago) es notable, reflejando su centralidad simbólica, funcional y cultural, y su papel articulador de la identidad gallega. Esta concentración en un único núcleo conlleva riesgos de desequilibrio territorial. Teo (46%) destaca en la periferia, sugiriendo una oferta alternativa consolidada.

# Área de FERROL



## Datos básicos

**Población**
136.096 habitantes

**Super icie**
212,3 km²

**Densidad poblacional**
641 habitantes / km²

**Municipios que abarca:**

- Ferrol
- Narón
- Fene
- Neda
- Mugardos

# Un sistema urbano singular

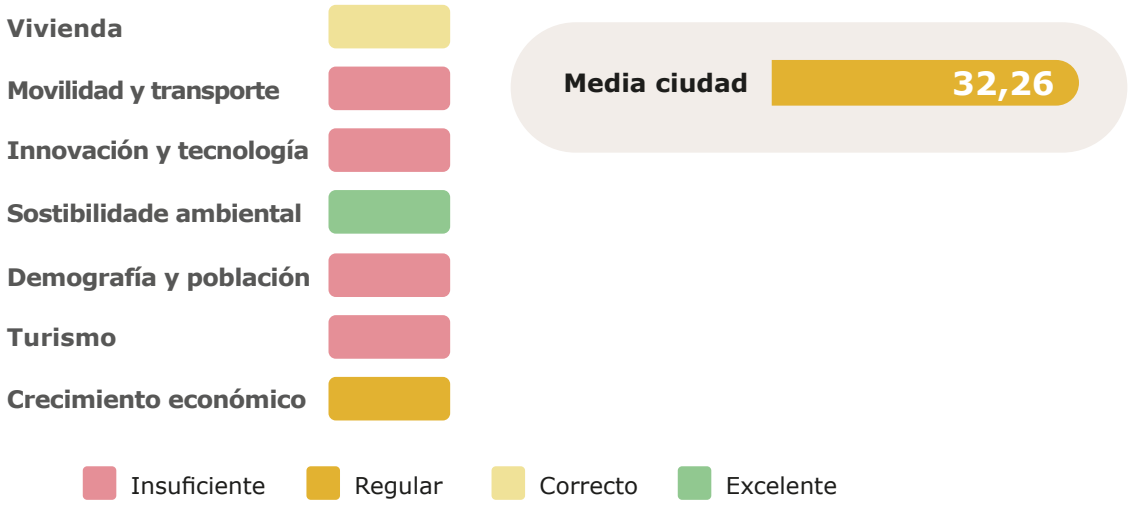
A diferencia de otras ciudades gallegas, Ferrol ha experimentado una **pérdida de población** y **peso urbano** en las últimas décadas a favor de los municipios circundantes, configurando una realidad urbana policéntrica. Es decir, el área de Ferrol conforma un sistema urbano donde la ciudad departamental ha perdido peso demográfico y económico en favor de otros municipios cercanos. De hecho, Ferrol y Narón constituyen una unidad urbana continua, con dinámicas que trascienden los límites administrativos y que requieren una gobernanza metropolitana que aún está por consolidarse.

El **área de influencia** para este análisis incluye **Ferrol, Narón, Fene, Neda** y **Mugardos**, basándose en su conexión física directa con el municipio central, su elevado nivel de movilidad intermunicipal y su complementariedad económica. Estos municipios no solo compensan sino que complementan y, en algunos aspectos, superan a Ferrol en cuanto a número de habitantes, capacidad industrial y dinamismo urbano. Excluyéndose entidades municipales como Ares o Valdoviño por su menor integración en esta área urbana.

Históricamente, Ferrol ha sido un **enclave estratégico** y base militar asociada al **naval**, pero ha sufrido una ruptura difícil de revertir con la reconversión del sector naval y la pérdida de funciones estratégicas, resultando en una **crisis socioeconómica** que todavía hoy condiciona su desarrollo urbano. Además del **envejecimiento demográfico** y el saldo vegetativo negativo, que son desafíos sistémicos en toda esta área, también el **parque de viviendas** está **envejecido**, con una alta tasa de segundas residencias y viviendas vacías, así como un mercado de precios contenidos pero estancado.

## Aportación de Ferrol

### Resultados por grupo de indicadores



A pesar de la crisis, Ferrol conserva una **infraestructura portuaria** de primer orden, equipamientos sanitarios y educativos de referencia y un **patrimonio histórico** que la consolidan como ciudad central dentro de su comarca. Pero la economía sufre las consecuencias de la reconversión industrial, con elevadas tasas de desempleo, un tejido empresarial frágil y una pérdida de centralidad económica. Mientras que la innovación y la tecnología están en una fase incipiente, con un pequeño núcleo de empresas dinámicas en Ferrol y Narón que sugieren potencial.

La **calidad ambiental** es **aceptable**, pero las emisiones de $CO_2$ en Ferrol son notables y existen vulnerabilidades frente a riesgos climáticos. Con una movilidad dominada por el vehículo privado, un **transporte público** de baja penetración y una **conexión ferroviaria** de cercanías muy deficiente. Mientras que el **turismo** es secundario y de perfil bajo, con Ferrol como el principal destino, basado en estancias cortas y turismo interno, con un potencial portuario aún no desarrollado.

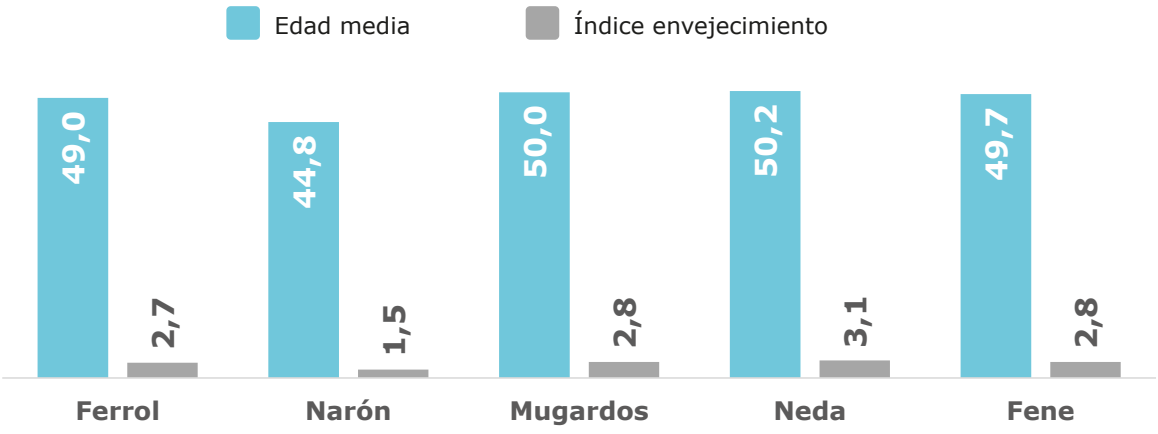
Por tanto, Ferrol se enfrenta a un **doble reto**: redefinir su **rol como ciudad central** en un sistema urbano que ha dejado de ser radial para convertirse en reticular, y aprovechar la **sinergia** con los municipios colindantes para articular un nuevo modelo de desarrollo. La estrategia pasa por la cooperación funcional y el equilibrio territorial.

## 1. Demografía y población

El área está integrada por Ferrol (más de 64.000 habitantes), Narón (casi 40.000) y Mugardos, Neda y Fene (menos de 13.000 cada uno), formando un entorno **densamente interconectado** pero asimétrico en cuanto a peso demográfico y funcionalidad urbana.

Esta área presenta un **pronunciado envejecimiento**, con una **edad media** superior a la media europea (44,5 años) en todos los municipios. Neda (50,2 años) y Mugardos (50) son los más envejecidos, mientras que Narón (44,8) muestra un leve dinamismo relativo. El porcentaje de mayores de 65 años es alto, rondando o superando el 30% en Neda, Fene y Mugardos.

### Edad media e índice de envejecimiento




*Fuente: Sistema Integrado de Datos Municipales, Gobierno de España. 2023.*
*Índice de envejecimiento: ratio que expresa el número de personas mayores de 65 años por cada persona menor de 15 años.*

Todos los municipios, excepto Narón (1,5), tienen un **índice de envejecimiento** superior a 2, indicando más del doble de mayores de 65 años que de menores de 14. Neda (3,1) y Fene (2,8) son los más afectados a este respecto.

La **baja proporción** de **población extranjera** (2%-5%) refleja la escasa capacidad del área para atraer nuevos residentes desde el exterior. Solo Ferrol (2,4%) y Narón (1,4%) superan el 1% de residentes extranjeros, confirmando su peso metropolitano relativo.

Todos los municipios del área tienen un **saldo migratorio** neto positivo, pero con intensidad desigual. Ferrol registra un ingreso neto de 909 personas, seguido por Narón con 418. Los otros municipios tienen cifras marginales.

Pero todos los de esta área **pierden población** por causas naturales (nacimientos vs. defunciones). Ferrol encabeza este retroceso (-576), seguido de Narón (-182). De hecho, las proyecciones hasta 2038 vaticinan una pérdida del -0,14% para Ferrol, consolidando su estancamiento como tendencia de largo plazo.

Por tanto, el área urbana enfrenta un proceso de **declive demográfico** de carácter sistémico, con la combinación de envejecimiento, saldo vegetativo negativo y escasa atracción migratoria. Narón es el único contrapeso visible a este fenómeno.

## 2. Vivienda

El **ecosistema residencial** refleja la crisis demográfica y económica en esta área, con elevada presencia de segundas residencias, una notable inercia constructiva y un parque habitacional envejecido y poco dinámico.

Mugardos (47%) y Neda (32%) tienen un porcentaje muy alto de **segundas viviendas**, lo que apunta a un uso estacional y a la infrautilización estructural del parque edificado. De hecho, **Ferrol lidera el ranking** gallego de áreas urbanas con **viviendas vacías**, con un 17,4%, en línea con la media europea (18%). Esta disponibilidad aparente no siempre se traduce en acceso efectivo, especialmente en alquiler.

El **tamaño medio** del **hogar** en esta área es **reducido** (entre 2,18 y 2,37 habitantes/vivienda), propio de entornos envejecidos y de núcleos urbanos con escasa atracción de población joven.

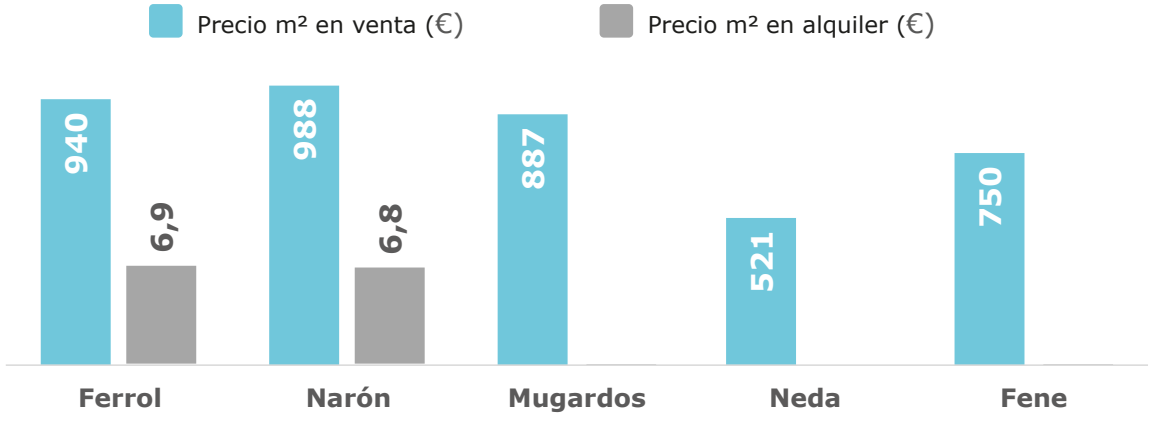
Los **precios de venta** (entre 521 €/m² en Neda y 988 €/m² en Narón) y **alquiler** (entre 6,8 €/m² en Narón y 6,9 €/m² en Ferrol) están muy **por debajo de la media** europea, reflejando un mercado estancado, sin tensiones especulativas, pero tampoco con una dinámica de rehabilitación o renovación significativa.

La **vivienda protegida** tiene un peso r**elativamente notable** (entre el 7% y el 8%), aunque esta oferta no parece haber bastado para revertir las tendencias de vaciamiento, ni para activar una regeneración sustantiva del parque habitacional existente en esta área.

Además, el 80% de las **viviendas** tienen **más de veinte años**, reflejando un tejido urbano envejecido, escasamente renovado y con desafíos crecientes en eficiencia energética, accesibilidad, etc.

Por tanto, el área corre el riesgo de consolidar un **modelo de vivienda** estructuralmente **envejecido**, con un mercado aparentemente accesible, pero lastrado por la falta de dinamismo, inversión y renovación. Por lo que parece, requiere un replanteamiento integral de las políticas de vivienda, centrado no solo en la oferta, sino en la calidad, la sostenibilidad y la conexión entre usos urbanos y demandas sociales reales.

**Precio medio por m² en venta y alquiler**




*Fuente: portal inmobiliario Idealista.com 2024*

## 3. Movilidad y transporte

La movilidad en esta área refleja una **estructura urbana fragmentada**, con patrones de desplazamiento poco densos y un uso intensivo del vehículo privado.

Ferrol (276,5 ha.) y Narón (147,1 ha.) tienen una dotación de superficie para transporte superior a la media europea (55 ha.). Pero, a pesar de la infraestructura viaria, la escasez de alternativas efectivas al coche sigue siendo uno de los déficits estructurales del área.

La implantación del **carril bici** es marginal (Ferrol apenas 10,5 km), con falta de conexión y discontinuidad, limitando su uso como transporte regular. El **número de vehículos** por cada 100 habitantes es **alto**, superando o situándose en el umbral europeo, por debajo de los 50 km en todos los municipios, reforzando la idea de una movilidad fuertemente individualizada.

Solo el 3% de los desplazamientos en Ferrol se realizan en **transporte público**, una cifra exiguamente baja que evidencia su escasa penetración. La **red metropolitana** de **buses** no ha logrado revertir esta dinámica, ni en términos de frecuencias ni de intermodalidad. El 58% de los **desplazamientos diarios** son realizados por **mujeres**, reflejando un sesgo de género en los patrones de movilidad: mayor uso femenino del transporte colectivo, mayor vinculación con desplazamientos por cuidados y menor acceso al coche privado.

En cuanto a la **movilidad ferroviaria**, la estación de Ferrol tiene un volumen significativo de viajeros (más de 55.000 en alta velocidad, casi 40.000 en media distancia), reflejando una inserción progresiva —aunque todavía limitada— en la red de larga distancia. La conexión de cercanías es testimonial (1.442 pasajeros/año), muy lejos de cualquier estándar operativo y un déficit histórico. También el índice de desplazamientos intermunicipales por trabajo/estudio es bajo (0,4%), reforzando la idea de un territorio con flujos limitados.

En resumen, el **modelo de movilidad** en esta área urbana gallega es **regresivo**, insostenible desde el punto de vista ambiental y poco inclusivo en términos sociales. Lo que aconseja una mejora del sistema ferroviario, la inversión en movilidad activa y una redefinición del sistema metropolitano de transporte colectivo.

## 4. Sostenibilidad ambiental

El área presenta niveles aceptables de **calidad ambiental**, en comparación con los estándares europeos, aunque con necesidad de **vigilancia activa** en materia de emisiones y **vulnerabilidad climática**. Este legado y la concentración de infraestructuras energéticas condicionan algunos indicadores.

Los **valores de $SO_2$, $NO_2$ y PM 2.5** en Ferrol están **por debajo** de los umbrales de referencia de la **Organización Mundial de la Salud**, apuntando a una atmósfera relativamente limpia en el núcleo urbano principal, aunque se requiere control preventivo. Pero tiene una cifra notable de emisiones difusas de $CO_2$ (96,1 kilotoneladas anuales), la más alta del área, reflejando su dimensión urbana, la intensidad de su movilidad cotidiana y la presencia de actividad industrial.

En cuanto a **riesgos medio ambientales**, todos los municipios del área comparten una estimación similar del riesgo de incendios (2% más de días con peligro alto/extremo), que debe ser interpretado con cautela dada la creciente frecuencia de eventos extremos. En cambio, existen diferencias en la exposición a inundaciones, con Neda (3%), Fene (1%) y Narón (1%) con zonas en riesgo, mientras Ferrol no tiene áreas catalogadas. Esto sugiere factores orográficos, hidrológicos y de planificación urbana.

Así, la **sostenibilidad ambiental** del área se sitúa en una **posición intermedia** en el contexto urbano gallego. Los niveles de contaminación no son críticos, pero la combinación de emisiones, riesgos climáticos incipientes y vulnerabilidades territoriales exige estrategias integradas como la transición energética, la descarbonización de la movilidad y la adaptación al cambio climático.

## 5. Estructura económica y empleo

La **economía** del área ferrolana combina la **herencia de la industrialización** con síntomas de **desactivación productiva** y una marcada fragilidad del tejido empresarial. Un área que apenas concentra un 3% del PIB gallego, lo que revela su pérdida de centralidad económica.

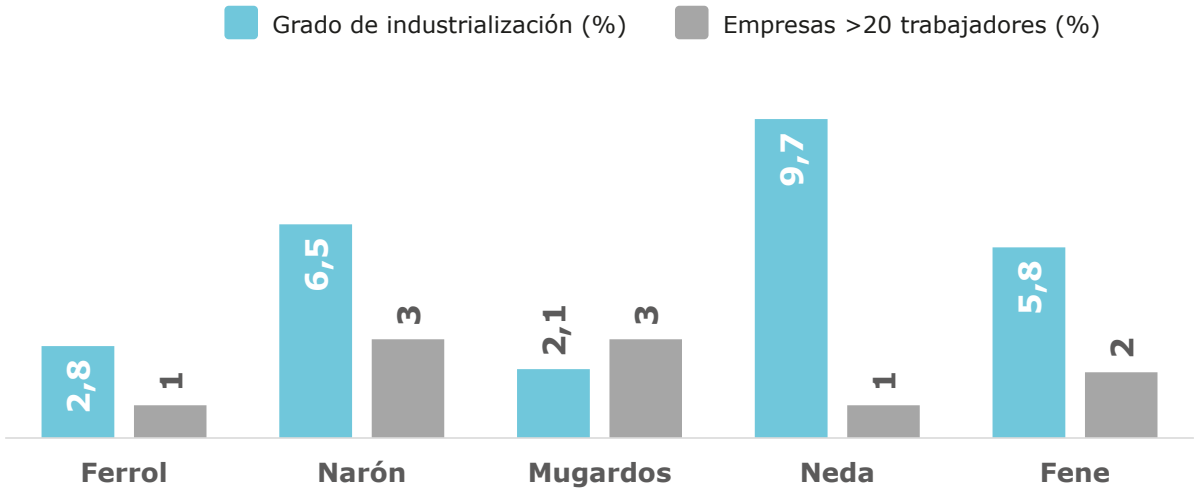
El **mercado laboral** presenta **tasas de desempleo elevadas** (11,1% en Ferrol, muy por encima del promedio comunitario del 6,1%) y limitada capacidad de generación de empleo estable y de calidad. Esto refleja el desajuste estructural y el impacto de la reconversión industrial.

El índice de Gini de **desigualdad económica** del área es **moderado** (entre 25% y 31%), sugiriendo cierta homogeneidad en la distribución de la renta, aunque condicionada por la baja productividad y el peso del sector público. El hecho es que las pensiones contributivas tienen una renta media mensual significativa en Ferrol (1.332 €) y Fene (1.410 €), poniendo de relieve la importancia del colectivo pensionista en la estructura de ingresos del área.

Ferrol también tiene una **elevada superficie** de **suelo industrial** (14%), pero en parte infrautilizada. La presencia de grandes empresas es escasa (1%-3% de firmas con más de 20 empleados), lo que limita la capacidad de tracción del sistema productivo local. Narón (6,5%) y Neda (9,7%) destacan en el peso del sector industrial (superior a la media europea, 7,5%), mientras Ferrol (2,8%) y Mugardos (2,1%) resultan más terciarizados, reflejando trayectorias divergentes de reconversión y especialización sectorial.

El área enfrenta, por tanto, el **reto** de **redefinir su modelo económico** sobre nuevas bases, con desafíos centrales en la diversificación del tejido productivo, la reactivación del suelo industrial y el fortalecimiento del capital humano.

## Industrialización y estructura empresarial




*Fuente: Sistema Integrado de Datos Municipales, Gobierno de España, 2023 e IGVS, Xunta de Galicia 2024. Grado de industrialización: porcentaje por tipo de empresas (Comercio, transporte hostelería vs. Construcción vs. Servicios).*

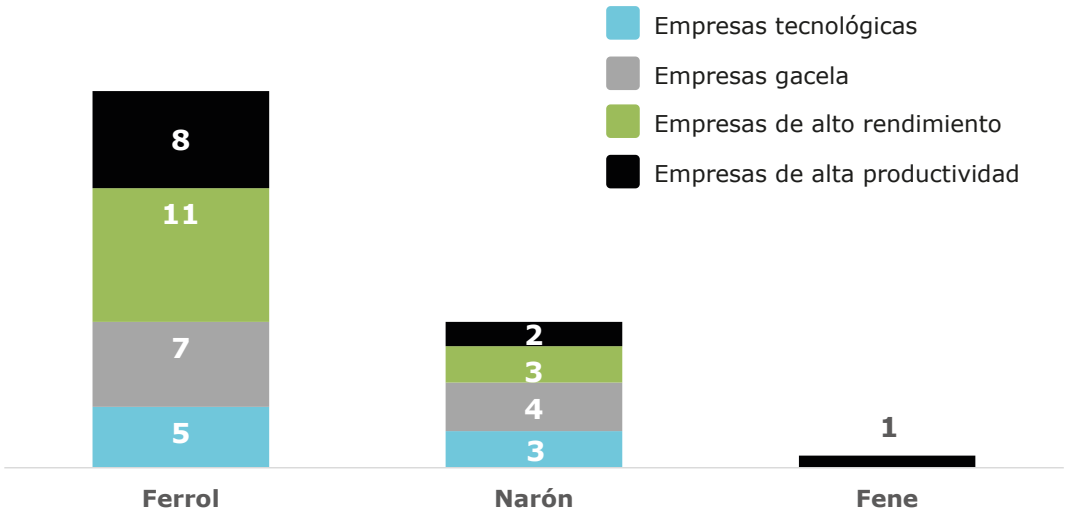
## 6. Innovación y tecnología

El **ecosistema de innovación** de esta área está en una **fase incipiente** de **desarrollo**, con niveles de implantación tecnológica lejos de los promedios deseables en el contexto europeo. Ferrol tiene 5 empresas tecnológicas y 3 startups, mientras Narón tiene 3 de cada categoría. Para los demás municipios contemplados en el estudio no disponemos de registros cuantificables.

El **empleo tecnológico** es **bajo** (65 casos en Ferrol, 30 en Narón), lejos de la media europea estimada en torno a 210 empleos por municipio, pero representa un punto de partida relevante. Además, el **14%** de las empresas tecnológicas en Ferrol tienen **mujeres fundadoras**, un porcentaje llamativo dentro del contexto gallego. Y Ferrol concentra empresas gacela (7), de alto rendimiento (11) y de alta productividad (8), mientras Narón tiene cifras más modestas a este respecto.

El **patrón tech** es aún **frágil** en esta área urbana, pero con cierto potencial de crecimiento, con la emergencia de un núcleo de empresas dinámicas, especialmente en Ferrol y Narón. Lo que sugiere articular políticas específicas de apoyo a la innovación, con atención al talento local, a la incubación empresarial y a las sinergias con el sector naval.

**Empresas tecnológicas e innovadoras**




*Fuente: Informe nacional de Empresas tech e Innovadoras, 2024*

## 7. Turismo

El turismo supone un **papel secundario**, pero no irrelevante en esta área. Tiene un perfil bajo pero constante; con una oferta moderada, pero estable y sostenida, en Ferrol.

Así, por ejemplo, Ferrol concentra la mayoría de las **viviendas turísticas** (280), muy superior al resto de ayuntamientos, confirmando su posición como destino principal. Sin embargo, su incidencia sobre el parque residencial total es reducida (1%).

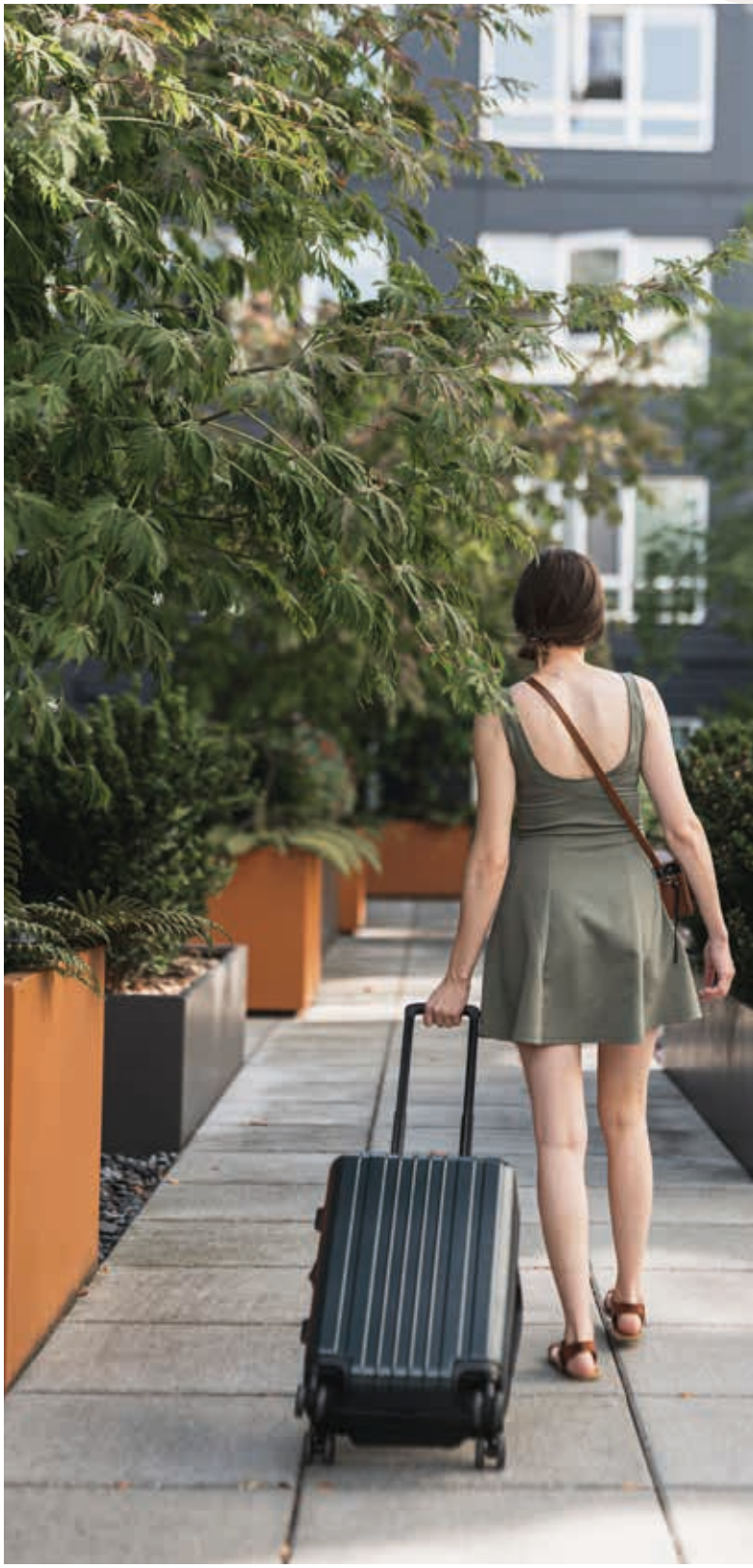
La **estancia media hotelera** en Ferrol es de 1,8 días, una duración breve que responde al perfil de visitante mayoritario: turismo de paso.

La proporción de **turistas extranjeros** sobre la población residente es baja (entre 1,05% en Neda y 2,8% en Fene), muy por debajo de los grandes referentes turísticos del país.

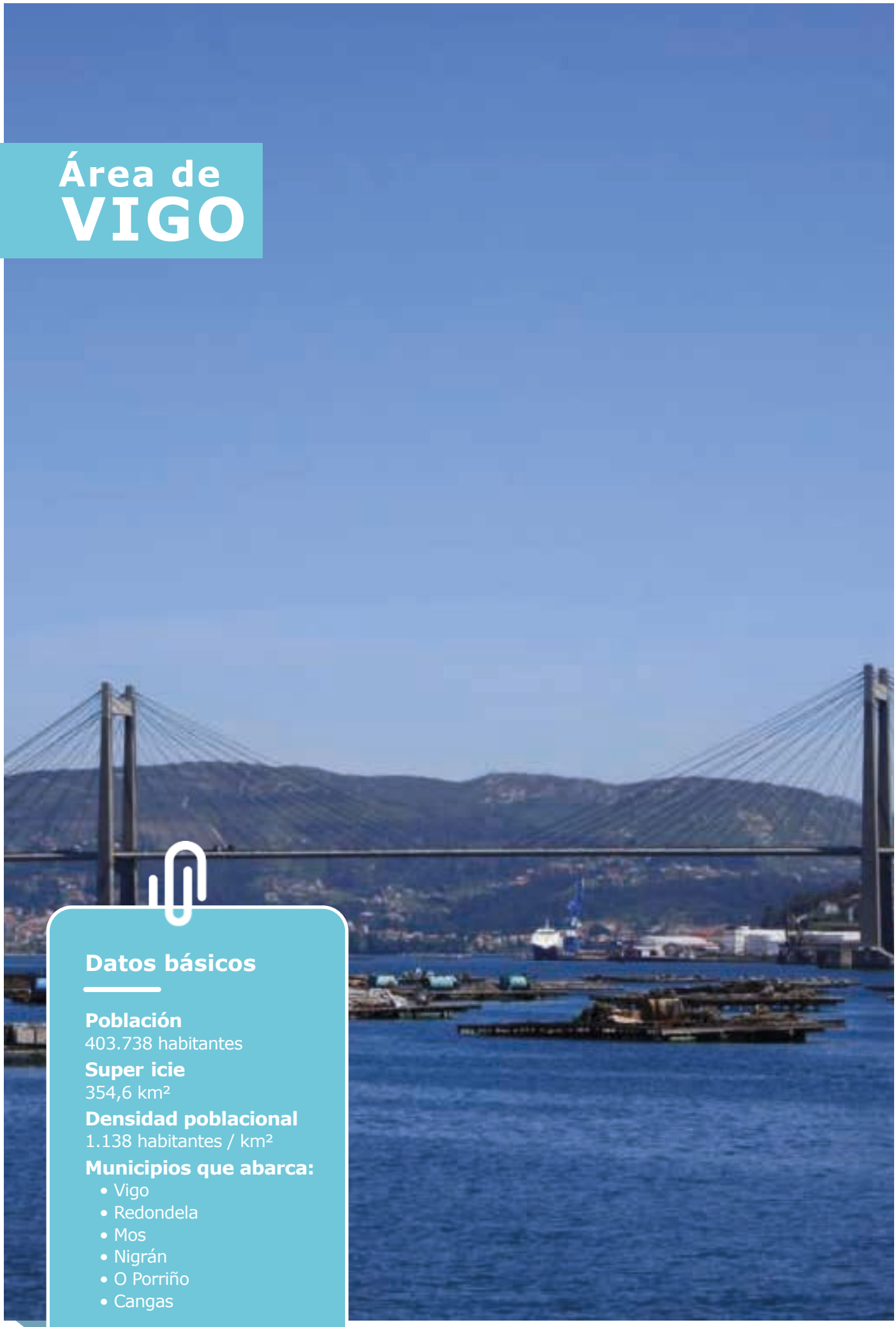
El **turismo interno** es **más dinámico**, representando el 20,1% de la población en Ferrol, y más alto en Fene (23,8%), seguidos por Neda (17,4%), sugiriendo circulación significativa de visitantes de proximidad.

Ferrol también es el único municipio del área con participación en el **tráfico turístico portuario** (1%), un potencial apenas explorado.

La consolidación del turismo en esta área requiere, por tanto, una **estrategia** de **diversificación de públicos**, puesta en valor de su singularidad patrimonial y mayor integración territorial de los municipios del entorno.



# Área de VIGO



## Datos básicos

**Población**
403.738 habitantes

**Super icie**
354,6 km²

**Densidad poblacional**
1.138 habitantes / km²

**Municipios que abarca:**

- Vigo
- Redondela
- Mos
- Nigrán
- O Porriño
- Cangas

# La metrópoli industrializada

El sistema urbano de **Vigo** se proyecta como una **metrópoli industrializada**, diversificada y policéntrica. De ahí que la dinámica urbana de Vigo requiera la consideración de su área funcional o *hinterland*, compuesta por municipios que participan activamente en la configuración socioeconómica del sistema metropolitano. Por o para ello, se destacan cinco municipios representativos:

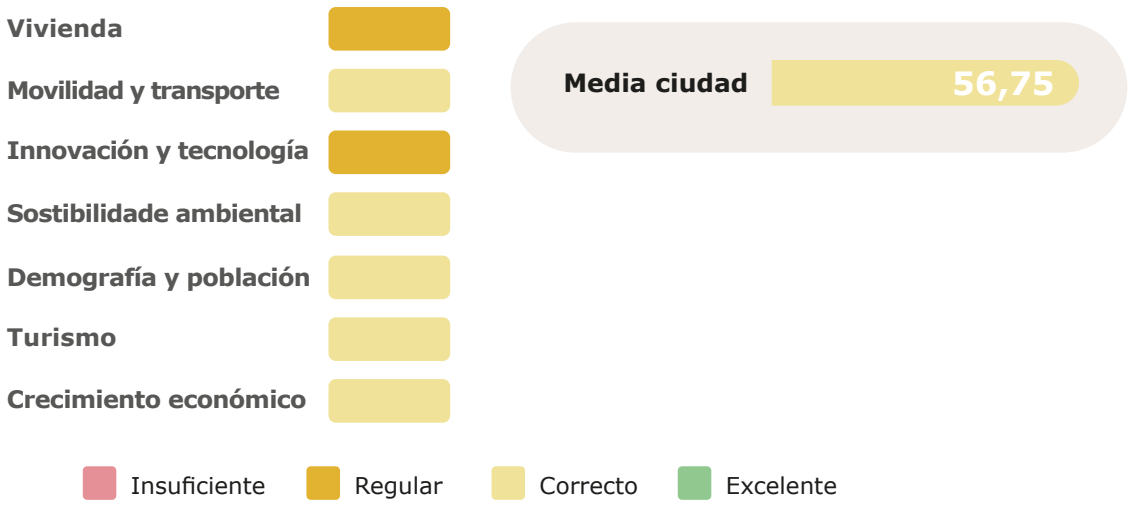
- **Redondela**: núcleo residencial y nodo logístico estratégico en el corredor ferroviario atlántico.
- **Mos**: transformado por la implantación de áreas empresariales e industriales, es un enclave estratégico para la expansión de la actividad económica viguesa.
- **Nigrán**: principalmente residencial y de servicios de alta calidad, con especialización turística.
- **O Porriño:** centro logístico industrial y villa histórica, con un tráfico diario entre ambos municipios considerable.
- **Cangas:** íntimamente ligada a Vigo (a 15 minutos en barco), es una extensión de la ciudad de forma bidireccional, siendo un área de predilección para ocio y turismo, mientras Vigo atrae flujos comerciales y laborales.

El fortalecimiento del sistema de **gobernanza metropolitana** se perfila como una condición indispensable para garantizar la cohesión territorial, la equidad social y la sostenibilidad ambiental en el largo plazo.

También resulta esencial impulsar una estrategia de **innovación territorial integrada**, que articule la cooperación entre el tejido productivo, universidades, centros de investigación y la administración pública.

## Aportación de Vigo

### Resultados por grupo de indicadores



Así como priorizar la captación y retención de **talento**, la **diversificación sectorial** y la promoción de **sectores emergentes** de alto valor añadido (tecnologías verdes, biotecnología marina, movilidad sostenible, industrias culturales y creativas).

En definitiva, estamos ante un **modelo urbano resiliente**, con necesidad de políticas públicas que aborden la regeneración del parque urbano consolidado, la creación de infraestructura verde, la protección de los espacios naturales y la mejora de la conectividad sostenible, para fortalecer la calidad de vida y la resiliencia frente a desafíos climáticos y socioeconómicos.

## 1. Demografía y población

A pesar de un crecimiento natural limitado por el envejecimiento, Vigo mantiene su población gracias a su elevada **capacidad** de **atracción laboral** y a su v**italidad económica.** Más del 10,8% de la población de Galicia reside en los seis municipios seleccionados del entorno de Vigo, reforzando la idea de una Galicia crecientemente urbana.

La dinámica demográfica del área presenta una estructura significativamente **más joven y dinámica** que la media gallega. La **edad media** del área es relativamente baja (**45,7** años en Vigo, con valores inferiores en otros municipios, como O Porriño con 42 años), alejándose del envejecimiento estructural del interior gallego.

En cambio, el **índice de envejecimiento** es **moderado**, sugiriendo una pirámide poblacional menos regresiva, con una base intermedia activa suficientemente ancha. El saldo natural es negativo en todos los municipios analizados, siendo el aporte migratorio el que lo sostiene. Y la presencia de población extranjera es incipiente, con margen de crecimiento para la renovación social y económica del área.

## 2. Vivienda

El área de Vigo enfrenta **desafíos estructurales** profundos en materia de vivienda.

El **encarecimiento** sostenido de los **precios**, la **limitada disponibilidad** de **suelo** urbanizable, la presión sobre el parque de alquiler y las carencias en el parque público de vivienda son problemas clave.

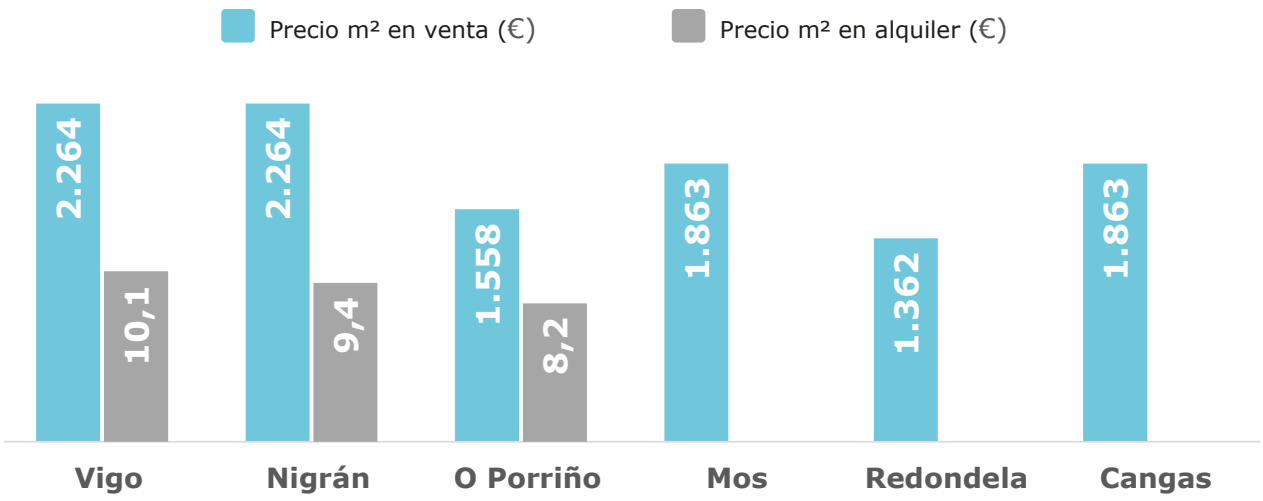
También la **suburbanización** y la **presión inmobiliaria** presentan problemas, ya que desplaza el crecimiento residencial a municipios colindantes, generando presión sobre el espacio público, la movilidad y la preservación de la calidad de vida urbana. La presión inmobiliaria, especialmente en el centro y zonas costeras, genera procesos de exclusión residencial y segregación socioespacial.

Así como las elevadas proporciones de **segundas residencias** y de **viviendas vacías.** Los municipios periféricos cuentan con altas proporciones de segundas residencias (Mos 46%, Nigrán 42%) y viviendas vacías (Mos 28,6%, O Porriño 20,3%), señalando la ineficiencia del parque habitacional. A este respecto, Vigo presenta un perfil más estable (23% segundas residencias, 7,3% vacías).

Con una incidencia desigual de las **viviendas sociales**, con Vigo liderando en reserva de vivienda social protegida (24%), triplicando a otros municipios como Nigrán, Redondela o Cangas (8%).

En cuanto al **envejecimiento** del **parque edificado**, el 84% de las viviendas en Vigo tienen más de veinte años, lo que implica importantes retos en términos de rehabilitación, eficiencia energética y adaptación al nuevo marco normativo europeo.

**Precio medio por m² en venta y alquiler**




*Fuente: portal inmobiliario Idealista.com 2024*

## 3. Movilidad y transporte

La movilidad urbana y metropolitana interna en esta área está fuertemente condicionada por una excesiva **dependencia del vehículo privado**. El **parque móvil** es **elevado** en Vigo (51,7 vehículos/100 hab.) y aún mayor en municipios como Mos (74,8).

Por lo que resulta evidente la necesidad de reforzar el **transporte público**, desarrollar soluciones intermodales e impulsar políticas activas de movilidad sostenible. El desarrollo de carriles bici es testimonial en la mayoría del área.

En cuanto al **ferrocarril**, **Redondela** juega un papel fundamental en el transporte ferroviario de media distancia. Vigo también es terminal ferroviaria de referencia, pero sin servicios de cercanías en el área.

**Cangas** lo compensa con una relevante **conexión diaria marítima** con Vigo, donde el puerto y el aeropuerto de Peinador son pilares esenciales de su conectividad externa. La integración prevista en el Corredor Atlántico de alta velocidad hacia Ourense y Oporto es crucial para optimizar su competitividad logística.

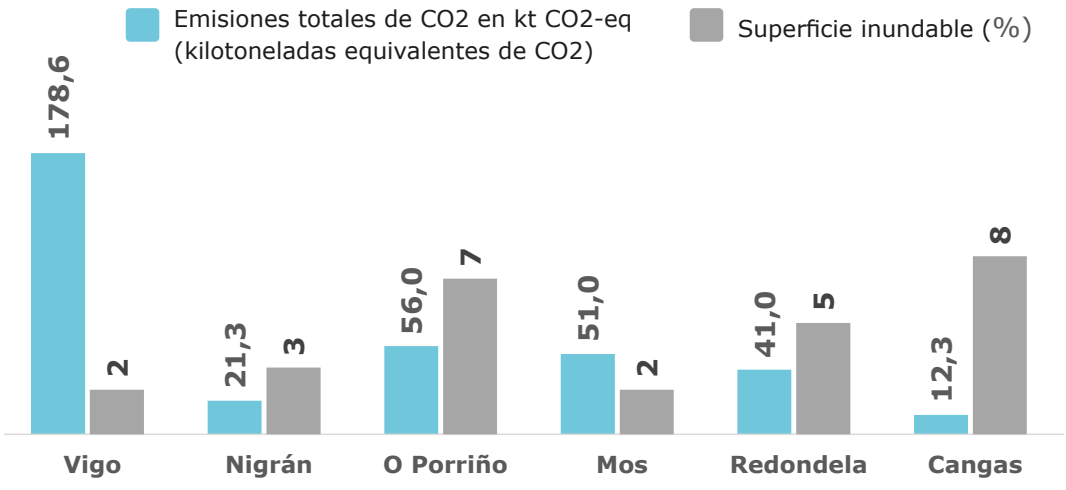
## 4. Sostenibilidad ambiental

Los niveles de $SO_2$ y $NO_2$ en Vigo y, a falta de datos, presumiblemente en el área, se sitúan dentro de los **estándares europeos** de referencia. Los niveles de PM 2.5 también son aceptables, aunque mejorables.

Vigo tiene **altas emisiones** antropogénicas de **CO2** (178,6 kilotoneladas anuales), reflejo de su peso económico e industrial.

En cuanto a **riesgos climáticos** diferenciados, **Cangas** presenta una mayor exposición a incendios e inundaciones, sugiriendo una exposición ambiental diferenciada que merece atención en las estrategias locales de adaptación climática.

### Emisiones de CO2 y riesgo de inundación por municipio




*Fuente: Fundación Matrix, 2021 y Sistema Integrado de Datos Municipales, Gobierno de España, 2023*

## 5. Estructura económica y empleo

Vigo se consolida en este informe como el **principal motor económico**, **industrial** y **logístico** de Galicia y uno de los epicentros urbanos más dinámicos del noroeste ibérico. Su influencia se extiende más allá de los límites autonómicos y estatales, insertándose en redes económicas europeas.

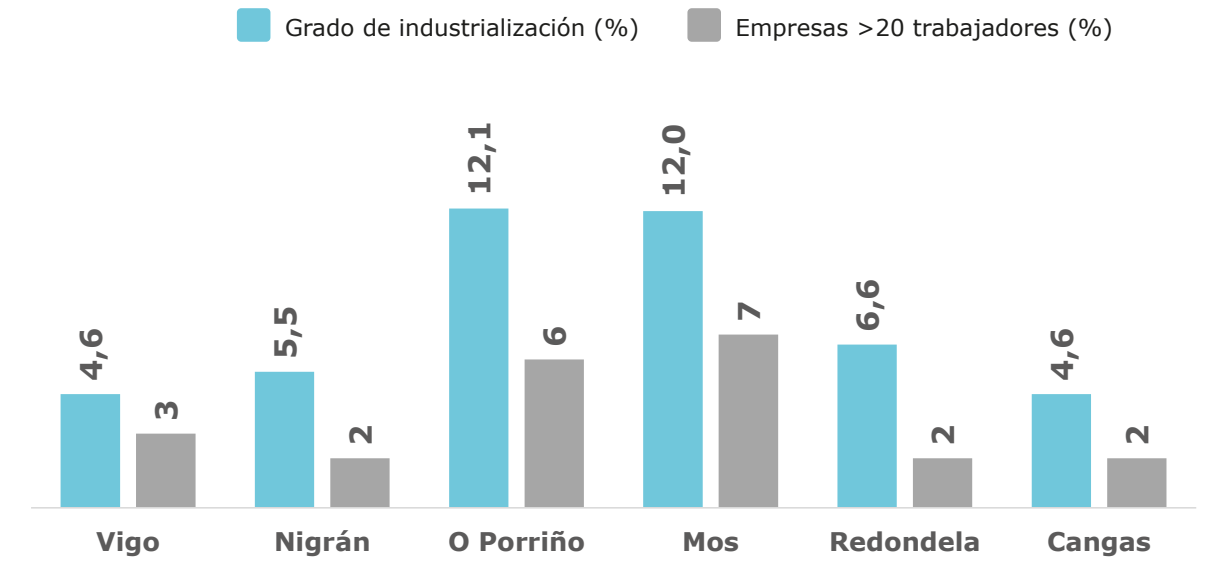
Vigo concentra el **13%** del **PIB gallego**, siendo el primer municipio de Galicia en generación de riqueza. Presenta una de las **tasas de actividad laboral** más **elevadas** de Galicia (57,6%) y una tasa de ocupación del 50,8%. A pesar de esto, la **tasa de paro** (11,8%) está muy por encima de la media europea, indicando un núcleo estructural de desempleo.

La **base productiva** de Vigo es un **modelo híbrido** que combina la fuerza industrial tradicional (automoción, naval, logística portuaria) con la expansión de servicios avanzados, innovación tecnológica y sectores emergentes.

La presencia de **multinacionales** como Stellantis (antigua PSA Peugeot-Citroën) y la actividad del Puerto de Vigo (uno de los más activos del Atlántico europeo en tráfico de contenedores y pesca fresca) refuerzan su papel en las cadenas de valor industriales.

**Sectores** como la biotecnología marina, la investigación pesquera y las TIC, impulsados por **instituciones** como el Consorcio Zona Franca y la Universidade de Vigo, evidencian un dinamismo que refuerza su capacidad de adaptación a las nuevas economías del conocimiento.

### Industrialización y peso de las empresas grandes




*Fuente: Informe nacional de Empresas tech e Innovadoras, 2024*

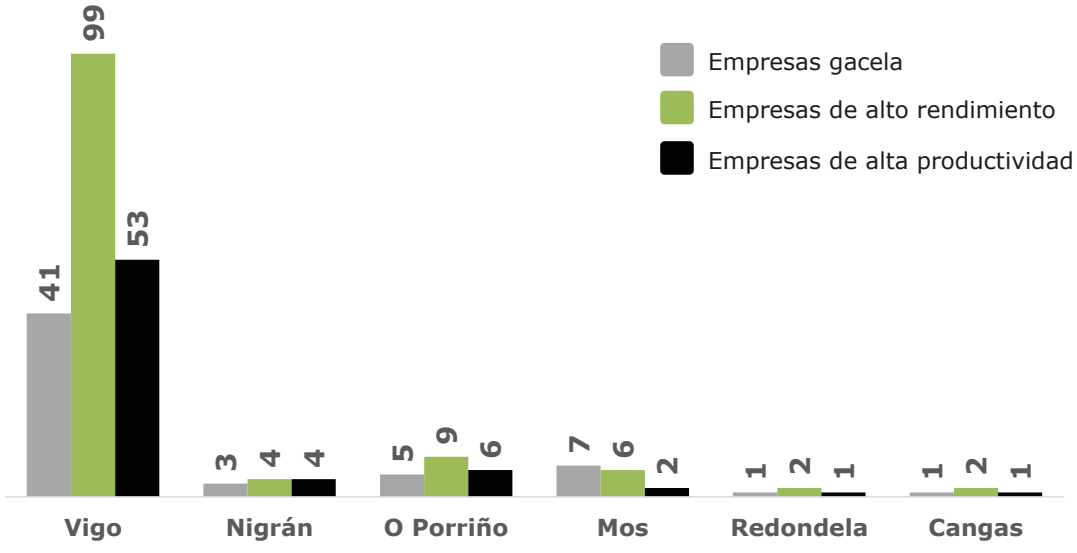
## 6. Innovación y tecnología

Vigo lidera el **ecosistema digital** del **sur de Galicia**, con 54 empresas tecnológicas activas y 745 empleos directos. Sin embargo, presenta una **brecha de género** significativa en la fundación de empresas (19% mujeres fundadoras). Por lo que, en este caso, se puede hablar de un ecosistema tech en consolidación.

Vigo también concentra un número significativo de **empresas gacela** (alto crecimiento) y de alto rendimiento, evidenciando un ecosistema emprendedor activo, especialmente en los sectores industrial, logístico y de servicios avanzados.

A pesar de ser un epicentro industrial, Vigo tiene un **grado de industrialización** relativamente **modesto** en su territorio (4,6%), inferior al de Mos o O Porriño, que funcionan como espacios industriales complementarios. La estructura empresarial de Vigo está fuertemente atomizada, aunque ligeramente superior a la de municipios vecinos en cuanto a empresas con más de 20 asalariados. Por tanto, estamos ante una especialización industrial asimétrica y de atomización empresarial.

### Empresas innovadoras por municipio




*Fuente: Informe nacional de Empresas tech e Innovadoras, 2024*

## 7. Turismo

El modelo turístico de Vigo no depende exclusivamente de la estacionalidad, ni de la playa, ni del turismo patrimonial, sino que articula una **propuesta basada** en la **conectividad**, la **escala metropolitana** y la **multifuncionalidad urbana**.

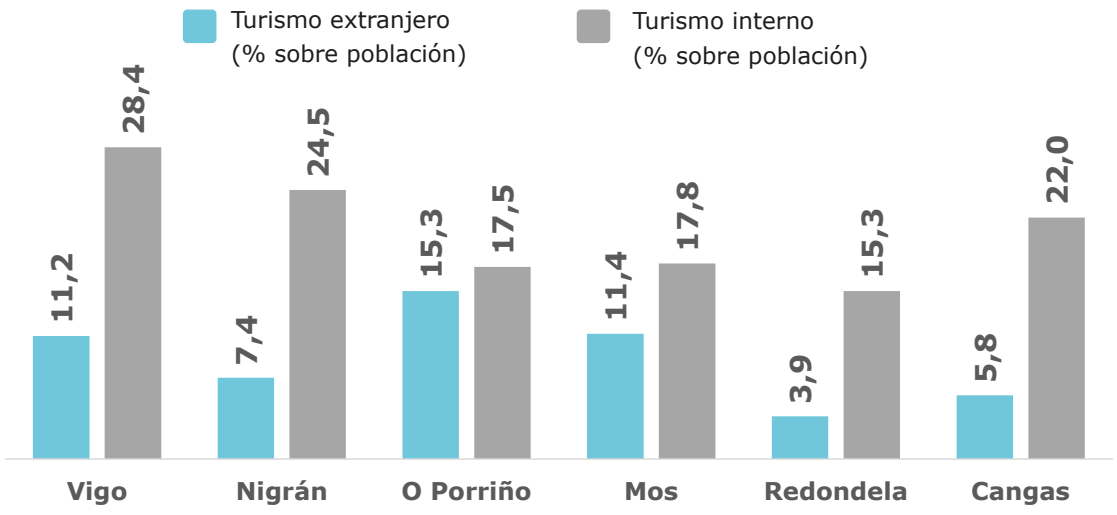
El sector turístico ha experimentado un **crecimiento sostenido** y una diversificación de perfiles en esta zona, sumando a los activos tradicionales (Islas Cíes, Casco Vello, puerto, gastronomía) la organización de eventos.

Con un patrón de visita corta y con predominio del **turismo nacional**. La **estancia media** es de 2,1 días, sugiriendo un modelo de *city break*. El **turismo interno** (nacional) es muy elevado (anualmente, 28,4% de la población municipal). Sin embargo, desde los últimos años Vigo se está **consolidando** como **destino turístico**, llegando incluso a liderar en turismo extranjero (11,25% respecto a la población municipal), fuerte del impulso de la marca ciudad en el extranjero y su proximidad con Portugal, lo que la convierte en un destino frecuente para los viajeros del país vecino.

Asimismo, se observa una alta densidad en **viviendas turísticas**, ya que Vigo alberga 1.493, liderando Galicia en volumen absoluto, aunque representan solo el 1% del parque residencial total. La presión se siente más en el parque activo de alquiler o venta.

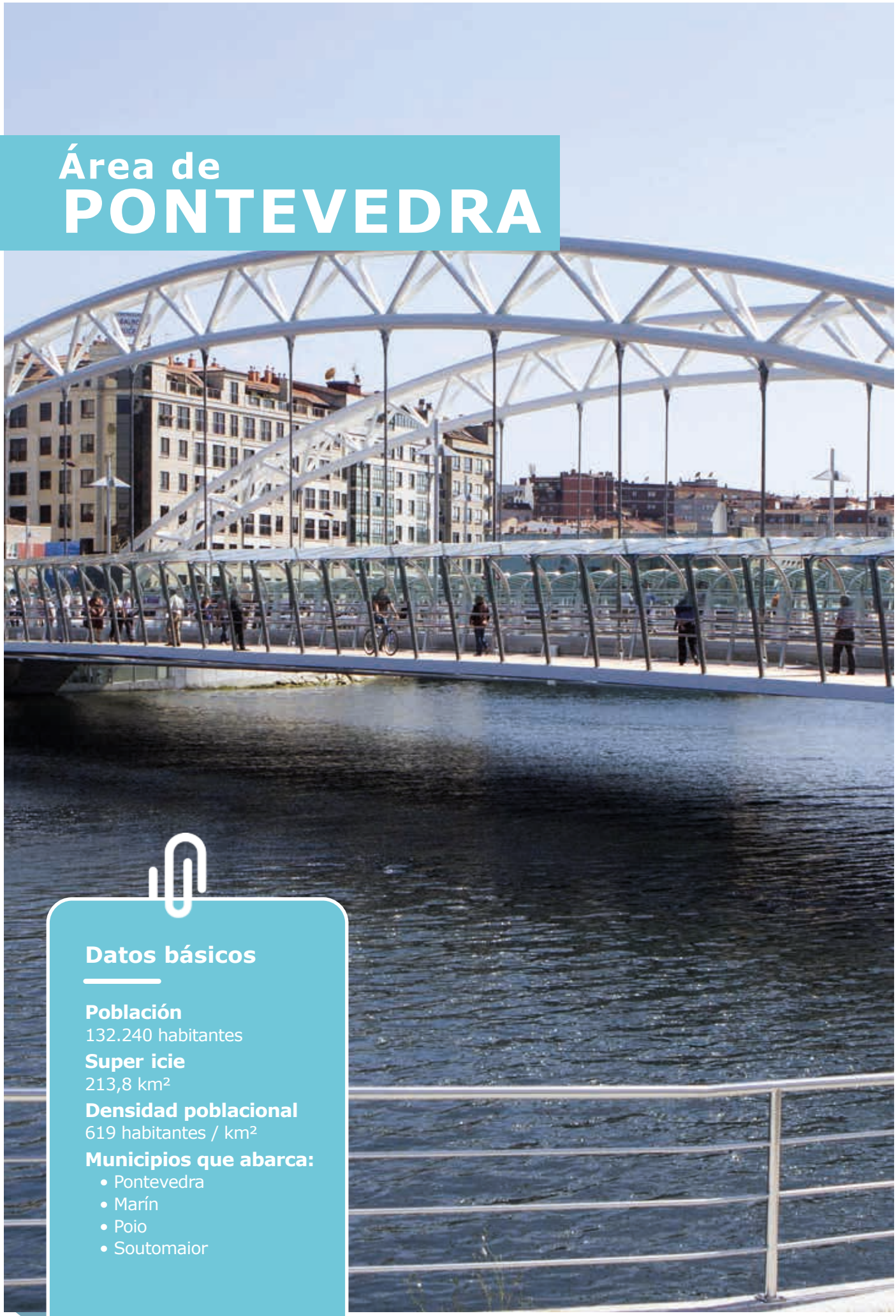
Por último, Vigo concentra el 31% de los **pasajeros turísticos** desembarcados en **puertos gallegos**, actuando como un dinamizador turístico y vector estratégico a través de los cruceros.

### Turismo interno y extranjero por municipio




*Fuente: INE, 2024*

# Área de PONTEVEDRA



## Datos básicos

**Población**
132.240 habitantes

**Super icie**
213,8 km²

**Densidad poblacional**
619 habitantes / km²

**Municipios que abarca:**

- Pontevedra
- Marín
- Poio
- Soutomaior

# Referente y modelo de éxito

Una visión multifacética del área urbana de Pontevedra destaca por su capital como **modelo de ciudad** media europea en **urbanismo sostenible**, movilidad peatonal y **calidad de vida** urbana. De hecho, Pontevedra es reconocida internacionalmente por su urbanismo sostenible y modelo peatonalizado, que se consolida como un "laboratorio avanzado de innovación urbana".

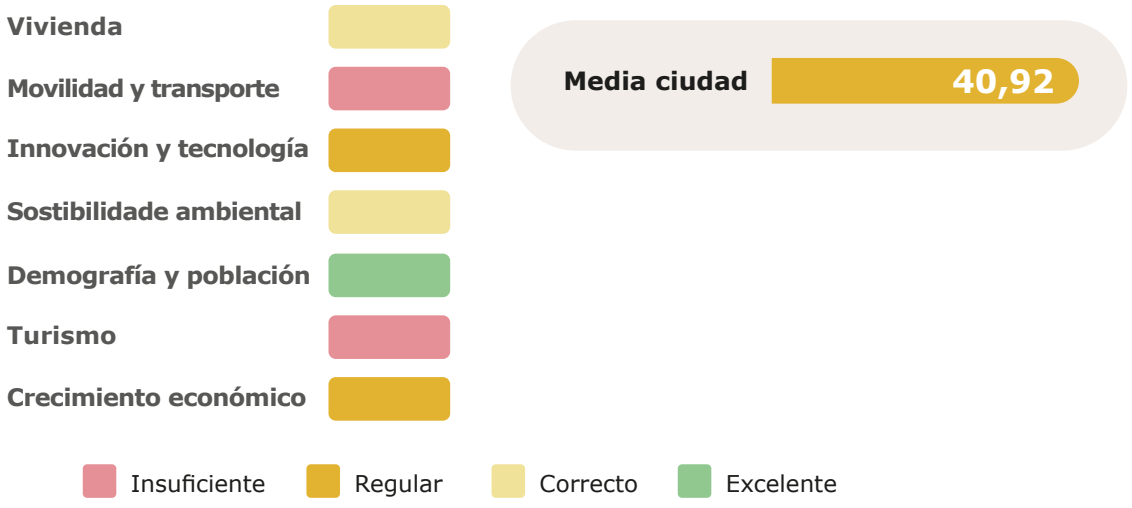
El informe subraya que Pontevedra ha logrado un modelo de éxito en urbanismo sostenible y calidad de vida a escala humana, que la posiciona como un **referente**. Sin embargo, para consolidar su desarrollo y el de su área de influencia, es fundamental abordar **desafíos estructurales** como el envejecimiento demográfico, la debilidad del transporte público metropolitano, la presión en el mercado de la vivienda, las elevadas emisiones de CO2 y la necesidad de diversificar y dinamizar la estructura económica del conjunto del área urbana.

Paralelamente, el crecimiento del **turismo cultural**, vinculado al patrimonio histórico- artístico, los eventos de proyección internacional y el urbanismo humanizado, se han consolidado como un vector económico en expansión.

La **cooperación intermunicipal** y el desarrollo de estrategias metropolitanas integradas son cruciales para un futuro sostenible e inclusivo de esta área urbana gallega.

## Aportación de Pontevedra

### Resultados por grupo de indicadores



## 1. Demografía y población

Desde una perspectiva demográfica, Pontevedra exhibe un patrón de **crecimiento moderado** pero sostenido, atrayendo población joven y cualificada, que contrasta positivamente con la tendencia al estancamiento o al declive observados en numerosos núcleos urbanos gallegos. Sin embargo, toda el área presenta un acusado **envejecimiento** de la población y una baja inserción en los flujos migratorios internacionales.

El **saldo migratorio** de Pontevedra es **positivo** (+860), mientras que los otros municipios del área tienen cifras marginales. Todos ellos presentan saldo vegetativo negativo (más defunciones que nacimientos). La edad media en el área es cercana a la media europea (44,5 años), pero la proporción de mayores de 65 años fluctúa significativamente. Mientras que la proporción de **población extranjera** residente es **baja** en comparación con la media europea (Pontevedra 5%, Poio 3%).

## 2. Vivienda

El éxito del modelo urbano, la atracción de nuevos residentes y la creciente demanda turística han incrementado la **presión** sobre el **mercado de la vivienda**, tensionando los precios de compra y alquiler, especialmente en el centro histórico y áreas adyacentes. De hecho, los precios de venta de vivienda son más altos en Poio y Soutomaior que en Pontevedra. La escasez de suelo y las políticas urbanísticas también restringen la expansión interna.

De ahí el papel funcional del **área de influencia**, en la que Poio actúa como extensión residencial y turística, Marín como núcleo industrial-portuario y residencial, y Soutomaior como área de expansión residencial con perfil más rural. Estos municipios son esenciales para la articulación del sistema urbano de esta área y también regional.

El 84% de las viviendas en el área urbana tiene más de 20 años. Y el peso de las **segundas residencias** es significativo en los municipios (Poio 34%, Soutomaior 28%, Marín 26%, Pontevedra 22,6%). Aunque la tasa de **viviendas vacías** en Pontevedra es baja (7,2%) en comparación con la media europea (18%).

**Precio medio por m² en venta (€)**

*Fuente: portal inmobiliario Idealista.com 2024*

## 3. Movilidad y transporte

El modelo de **ciudad peatonalizada** de Pontevedra es un éxito reconocido con múltiples **premios internacionales:** *ONU-Hábitat, European Mobility Week Award...* Constituye un caso paradigmático de apuesta decidida por la movilidad sostenible, pero la conectividad interurbana y metropolitana del área presenta **desafíos significativos** debido a la **limitada oferta ferroviaria**, la dependencia de la red viaria para las conexiones estratégicas con Vigo y Santiago y la **ausencia** de un sistema de **transporte público metropolitano robusto** y eficiente.

Pontevedra concentra la mayor superficie de **redes** de **transporte metropolitano** (265,3 hectáreas) y cuenta con 16,5 km de **carril bici.** El **parque de vehículos** por cada 100 habitantes supera la media europea en Marín, Soutomaior y Poio, y se sitúa en valores altos en Pontevedra. Solo el 3% de la población utiliza el **transporte público** para gestiones cotidianas. Y el 36% de los desplazamientos laborales tienen carácter comarcal.

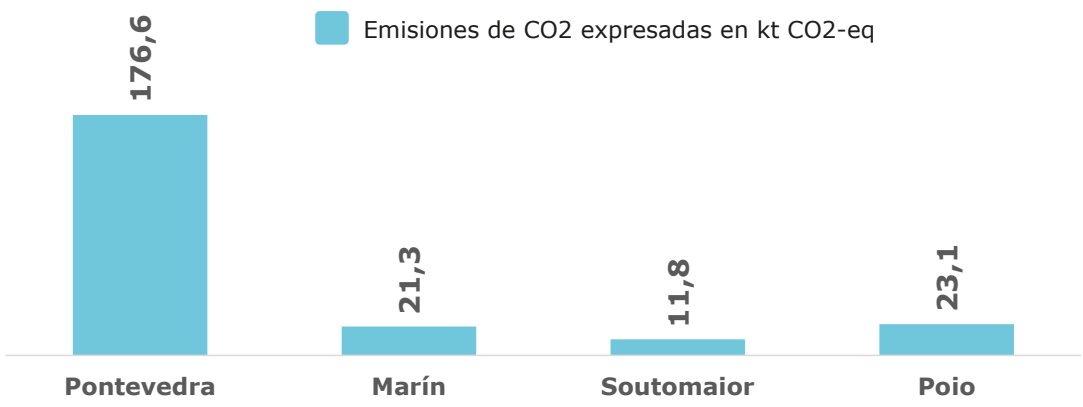
## 4. Sostenibilidad ambiental

El desempeño ambiental del área urbana de Pontevedra revela una **realidad dual**: por un lado, se constata una **calidad del aire** razonablemente **aceptable** y, por otro, se observan desequilibrios notorios en cuanto a **emisiones de gases contaminante**s y vulnerabilidad frente a eventos climáticos extremos.

Las **emisiones de CO2** constituyen el aspecto más problemático del análisis ambiental. Pontevedra encabeza el conjunto comarcal con un total anual de 176,6 kilotoneladas de CO2 equivalente. En cambio, registra niveles de $SO_2$ y PM 2.5 relativamente bajos, pero el $NO_2$ es más alto que en otros municipios del entorno.

Entre el 6% y el 7% de los días anuales presentan condiciones favorables a incendios de tipo alto o extremo en los municipios del área. Y la superficie expuesta a riesgo de inundación es del 1% en los municipios con datos disponibles.

### Emisiones totales de CO2 por municipio




*Fuente: Fundación Matrix, 2021 y Sistema Integrado de Datos Municipales, Gobierno de España, 2023*

## 5. Estructura económica y empleo

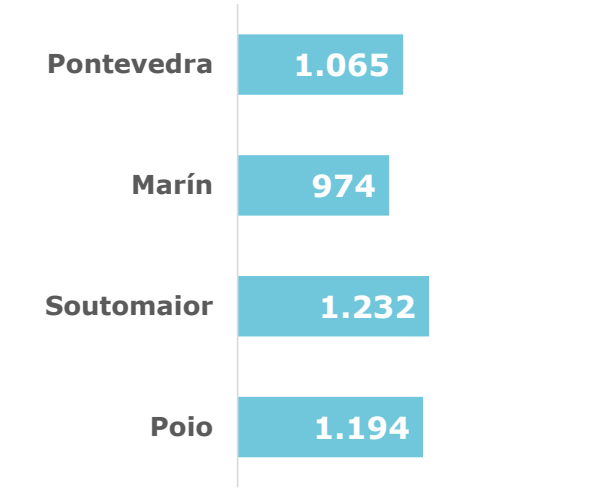
El área urbana de Pontevedra exhibe un **perfil económico** que, si bien está razonablemente **equilibrado**, evidencia **signos de estancamiento estructural** y un margen considerable de mejora.

La estructura productiva de Pontevedra, que genera el **3% del PIB gallego**, se basa principalmente en el sector terciario (administración, servicios jurídicos, educación superior, comercio minorista, servicios personales). Aunque la industria es limitada en el núcleo urbano, el área metropolitana alberga infraestructura logística clave, como el puerto de Marín.

Las **tasas de actividad y empleo** están por **debajo** de la **media europea** y las de desempleo son elevadas, especialmente en Soutomaior (13,09%). La estructura productiva está fragmentada, con baja proporción de suelo industrial y empresas grandes (con más de 20 asalariados), y un bajo grado de industrialización, inferior al estándar europeo.

El **índice de Gini** muestra una **desigualdad moderada**, alineada con la media de la UE. Y las pensiones contributivas están por debajo de la media europea en todos los municipios.

### Pensiones contributivas medias (euros/mes)




*Fuente: Sistema Integrado de Datos Municipales, Gobierno de España, 2023*

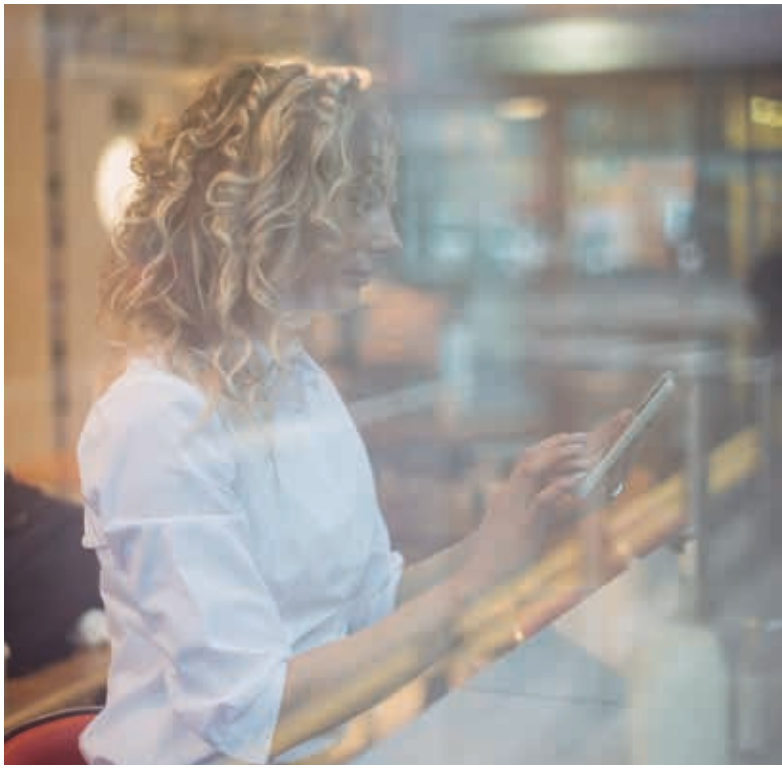
Economía Digital Galicia

## 6. Innovación y tecnología

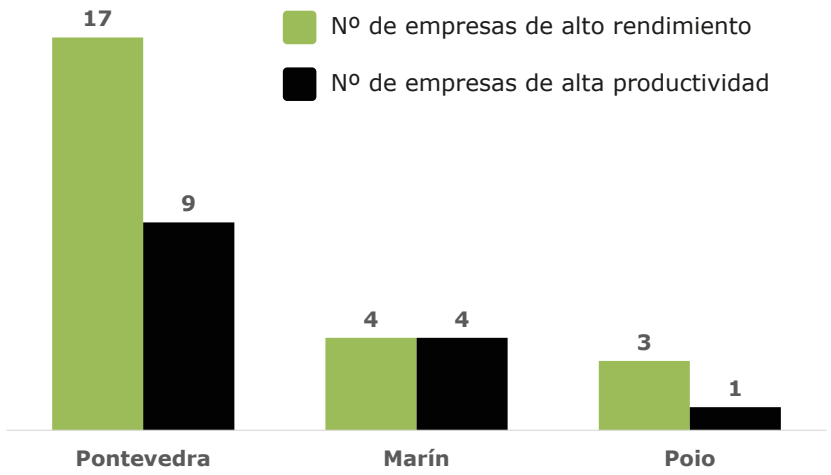
El **ecosistema innovador** del área de Pontevedra ofrece un **perfil desigual**, con una clara concentración de recursos en la capital provincial, con un número notable de empresas tecnológicas y startups, concentrando también la mayoría de las empresas de alto crecimiento y alto rendimiento en el área.

Pontevedra alberga **19 empresas tecnológicas**, incluyendo 7 startups, generando 210 empleos especializados. El **36%** de las **startups** en Pontevedra tienen **mujeres fundadoras.**

Mientras que los municipios del entorno presentan una actividad muy limitada a este respecto.



### Empresas de alto rendimiento y alta productividad



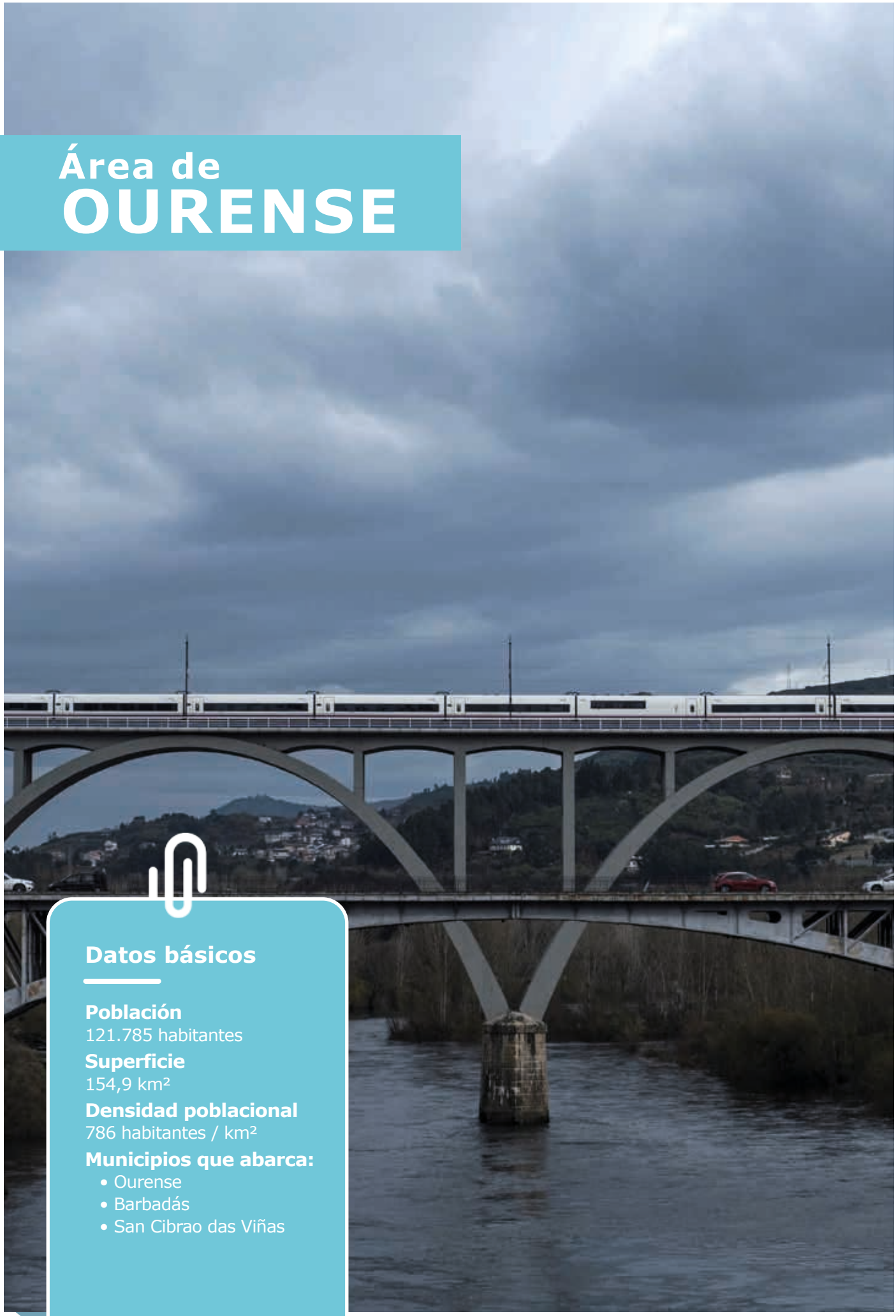

*Fuente: Informe Económico e de Competitividade Galicia 2024*

## 7. Turismo

El turismo en el área urbana de Pontevedra muestra un **perfil moderado** o de baja intensidad, pero activo. Incluso, el **turismo cultural y patrimonial** (entiéndase: museo de Pontevedra, monumentos como el Convento de Santa Clara, etc. y casco viejo) es un vector económico en expansión en Pontevedra (por el carácter del Museo que va mucho más allá del ámbito local o comarcal o la reciente adquisición por parte del Concello y la Diputación de monumentos como Santa Clara) y las diferentes iniciativas que ambas entidades están llevando a cabo en la ciudad desde hace años.

La **estadía media** hotelera se sitúa en **1,91 días**, una cifra algo inferior a la de otras capitales urbanas gallegas, lo que sugiere un modelo de turismo de paso. Con un mayor peso del turismo interno, destaca **Marín** como un punto central para el turismo portuario, aglutinando la mitad del total de **tráfico turístico** por **puerto** en el área. Pontevedra tiene **259 viviendas turísticas** (1,1% del parque total de viviendas). El turismo extranjero representa un porcentaje modesto de turistas por cada 100 habitantes.

# Área de OURENSE



## Datos básicos

**Población**
121.785 habitantes

**Superficie**
154,9 km²

**Densidad poblacional**
786 habitantes / km²

**Municipios que abarca:**

- Ourense
- Barbadás
- San Cibrao das Viñas

# Una integración supramunicipal

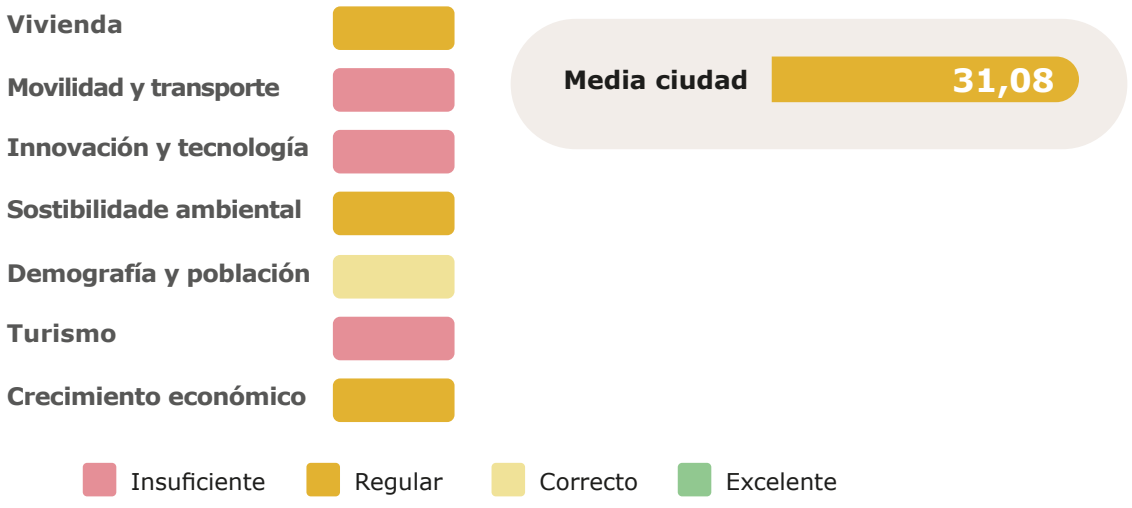
Ourense constituye, junto con Lugo, una de las dos **capitales provinciales** del **interior** de Galicia. A diferencia, presenta una configuración urbana más próxima al **modelo metropolitano:** su tejido urbano no se limita al término municipal, sino que se expande en forma de continuidad física y funcional hacia los municipios colindantes de **Barbadás** y **San Cibrao das Viñas**.

Esta **integración** no es únicamente territorial, sino que se materializa en términos económicos, residenciales, educativos e industriales, conformando una realidad metropolitana de facto, aunque no reconocida administrativamente.

**Ourense** también ejerce una centralidad evidente en el sureste gallego, tanto como **nudo de comunicaciones** entre el eje atlántico y la meseta ibérica como por su condición de cabecera institucional, comercial y universitaria del conjunto de la provincia.

## Aportación de Ourense

### Resultados por grupo de indicadores



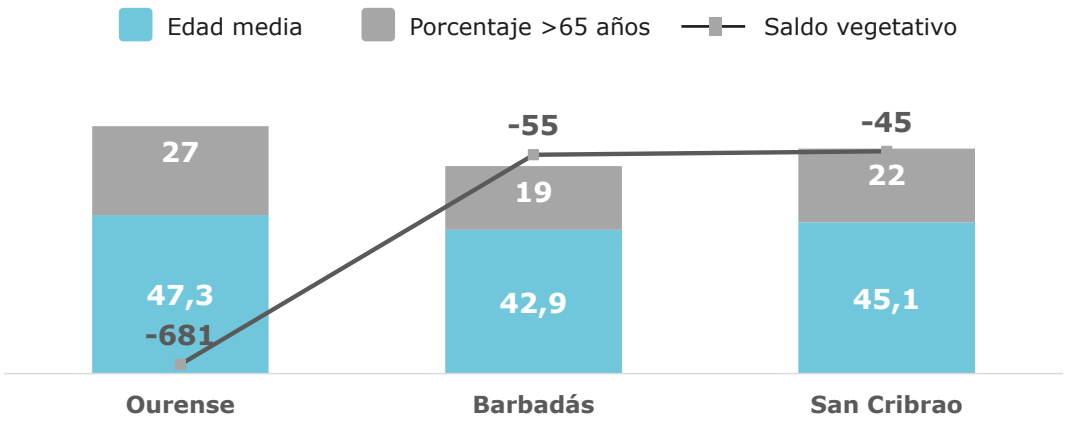
## 1. Demografía y población

El área urbana ourensana experimenta **tendencias demográficas** del **interior gallego**: **estancamiento, envejecimiento** poblacional significativo y una ligera **pérdida de peso relativo** en el sistema urbano gallego. La atracción de población joven hacia municipios limítrofes como Barbadás responde a lógicas residenciales.

La ciudad de **Ourense** concentra el **90% de la población** del área urbana, con más de 104.000 habitantes. Barbadás tiene 11.163 y San Cibrao 5.730 habitantes. La **edad media** en Ourense es de **47,3 años**, una de las más altas del sistema urbano gallego. El porcentaje de **mayores de 65 años** es del 26,5%. También la capital ourensan tiene un **8%** de **residentes foráneos**, por encima de la media gallega.

El Instituto Galego de Estatística anticipa una **caída del 3% en la población** de la comarca de Ourense de aquí a 2038.

### Perfil demográfico




*Fuente: Sistema Integrado de Datos Municipales, Gobierno de España. 2023*

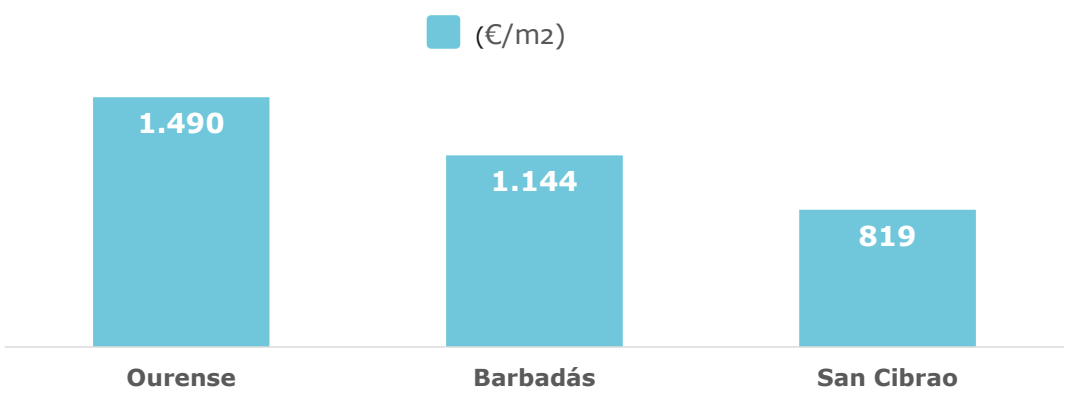
## 2. Vivienda

El **mercado** de la **vivienda** en esta área se caracteriza, por un lado, por una elevada presencia de **segundas residencias** y **vivienda vacía**, un **parque inmobiliario antiguo** y **precios moderados** en comparación con otras zonas urbanas gallegas. Por otro, Barbadás y San Cibrao actúan como áreas residenciales complementarias, con precios más bajos.

El porcentaje de **segundas viviendas** es notablemente alto: 33% en Ourense, el 35% en Barbadás y hasta el 42% en San Cibrao. Y el porcentaje de viviendas vacías en Ourense es del 14,3%.

El **precio medio** de la vivienda en Ourense es de 1.490 €/m². En Barbadás, 1.144 €/m² y en San Cibrao 819 €/m². Mientras que la antigüedad de este parque inmobiliario supone que el 85% de las viviendas de la provincia tienen más de 20 años.

### Precio medio de compra de vivienda




*Fuente: portal inmobiliario Idealista.com 2024*

## 3. Movilidad y transporte

La movilidad en el área está marcada por una **alta tasa** de **motorización**, especialmente en los municipios periurbanos, lo que sugiere una dependencia significativa del **coche privado.** San Cibrao das Viñas tiene una tasa de 83,2 vehículos por cada 100 habitantes, una de las más elevadas del área urbana gallega.

Ourense dedica 216,5 hectáreas dedicadas a **infraestructuras de transporte**, cifra muy superior a la media europea estimada (55 hectáreas). Pero la **red ciclista** es **limitada**, ya que solo cuenta con escasos 5 km. de carril bici. Y solo el 10% de los desplazamientos dentro del municipio de Ourense se realizan mediante transporte público.

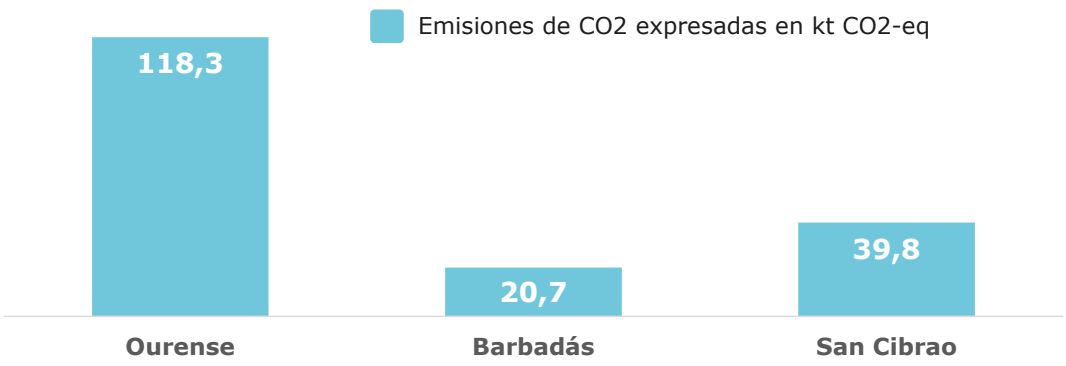
No obstante, el **transporte público** en Ourense capital tiene un papel destacable. De hecho, Ourense se consolida como un **nodo ferroviario clave**, especialmente con la llegada de la alta velocidad (AVE), reforzando su conexión regional y estatal. En 2024, Ourense registró 1.125.971 viajeros en trenes AVE y 1.079.893 personas usuarias de servicios ferroviarios de media distancia.

## 4. Sostenibilidad ambiental

La **calidad del aire** en esta área es generalmente **aceptable**, pero existen presiones por el **tráfico motorizado** ($NO_2$) y emisiones difusas de $CO_2$ en las que Ourense alcanza 118,3 kilotoneladas equivalentes, considerablemente superior a Barbadás (20,7) y San Cibrao (39,8). Mientras que el nivel de $SO_2$ en Ourense es bajo (2,6), también el nivel de PM2.5 (7,7) y el de $NO_2$ (16) está dentro de los márgenes de seguridad, pero sugiere presión.

Asimismo, el área presenta una alta exposición al **riesgo** de **incendios forestales,** pues Ourense registra un 16% de días anuales con peligro alto o extremo. La capital también tiene zonas vulnerables a **inundaciones**, ya que presenta un 4% de superficie municipal potencialmente inundable.

### Emisiones totales de CO2 por municipio




*Fuente: Fundación Matrix, 2021 y Sistema Integrado de Datos Municipales, Gobierno de España, 2023*

## 5. Estructura económica y empleo

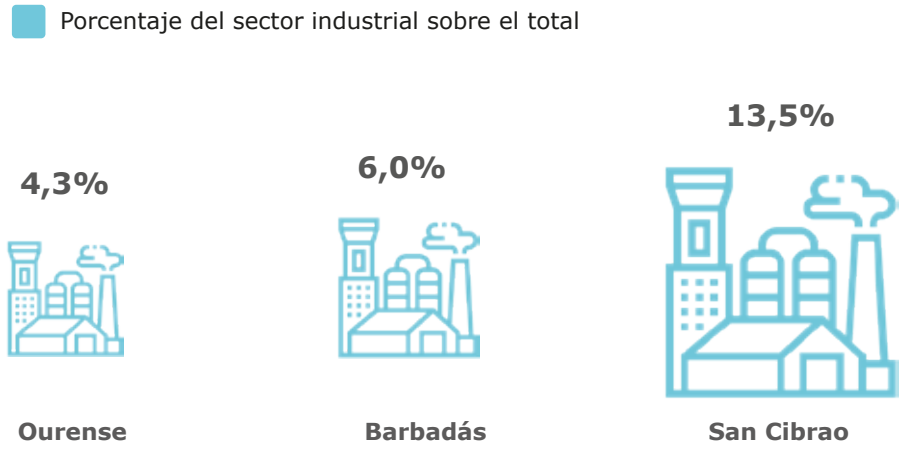
La economía de esta área combina un **fuerte sector terciario** (administración, comercio, educación, sanidad), con un **potente polo industrial** concentrado principalmente en el **polígono** de **San Cibrao das Viñas**, con empresas de carácter exportador. De hecho, el grado de industrialización de San Cibrao (13,5%) casi es el doble de la media gallega y supera con creces al resto de municipios del área (Ourense 4,3%, Barbadás 6%).

A escala municipal, Ourense representa un 4% del total **PIB gallego** y destina un 12% del territorio a polígonos industriales. Pero solo el 2% de las empresas ubicadas en Ourense tienen más de 20 personas asalariadas. En San Cibrao es el 7%.

El área también presenta **tasas de actividad y ocupación variables**, con tasas de paro comparativamente elevadas: 9,5% en Ourense, 7,7% en Barbadás y 7,4% en San Cibrao, todas por encima del promedio europeo (6,1%).

Mientras que la **distribución de la renta** es **homogénea**, con un índice de Gini (desigualdad de rentas) del 32% en Ourense (valores ligeramente por encima de la media europea de 29,6%), 28% en Barbadás y 27% en San Cibrao. Aunque las **pensiones medias** son **bajas** en comparación europea (1.285 €): Ourense 1.083 €, Barbadás 894 €, San Cibrao 907 €.

### Peso del sector industrial



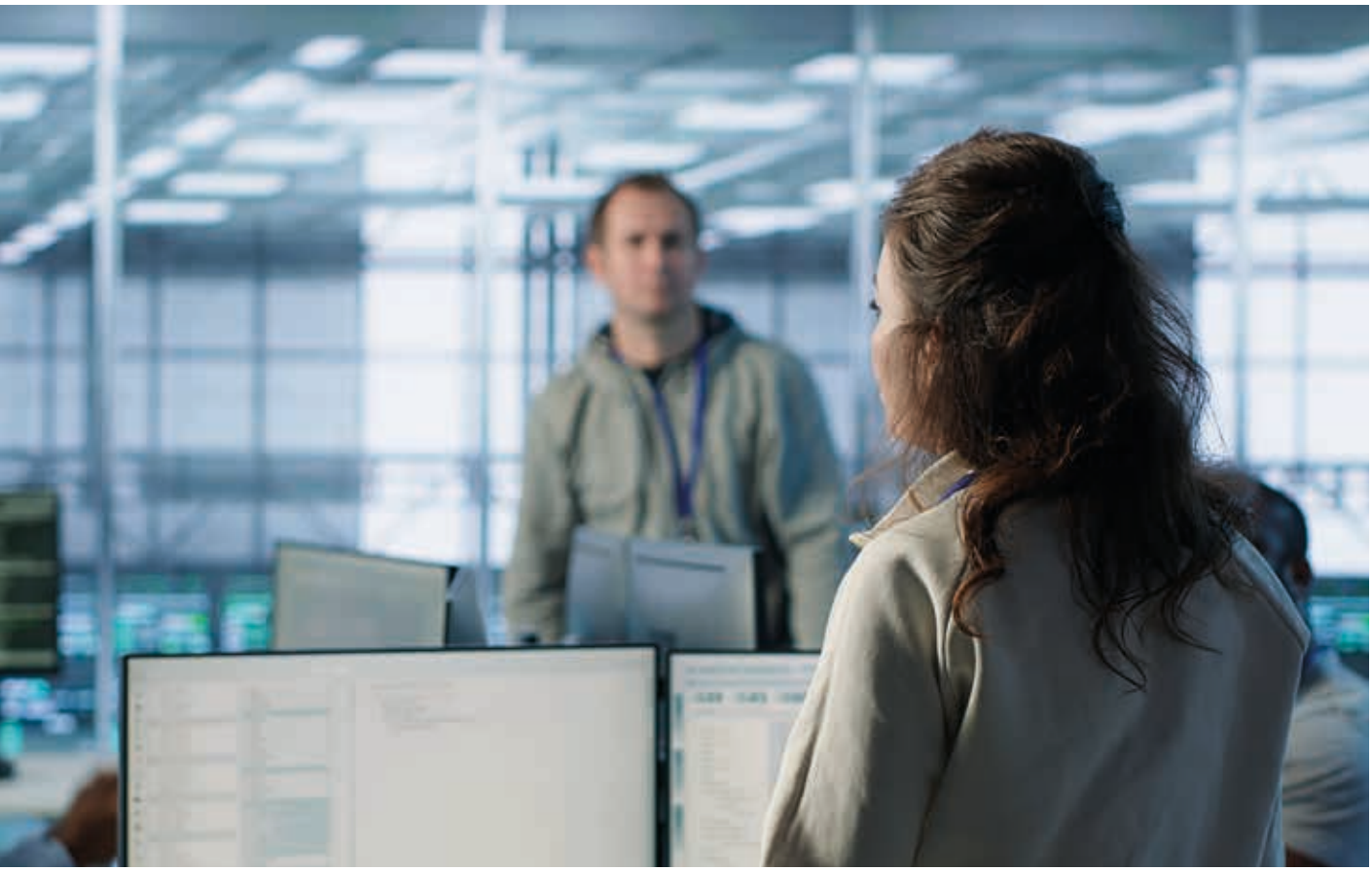

*Fuente: Sistema Integrado de Datos Municipales, Gobierno de España, 2023*

Economía Digital Galicia

## 6. Innovación y tecnología

Aunque el volumen de **empresas tecnológicas** es **reducido**, Ourense concentra la mayoría de la actividad tecnológica del área, que presenta un número destacable de **empresas** de **alto crecimiento** y **rendimiento**, sugiriendo un potencial de escala.

Así, en 2024, Ourense registraba 4 empresas tecnológicas (la mitad startups), generando 40 empleos en el sector. Pero también presenta un 0% de fundadoras mujeres en empresas tecnológicas, mientras que Barbadás alcanza el 20%. Asimismo, Ourense alberga 14 empresas gacela (de alto crecimiento) y Barbadás tiene 4.



## 7. Turismo

El turismo en Ourense es de **carácter** más **moderado** que en otras capitales gallegas, centrado en el **visitante nacional** y **regional**, con estancias cortas. El **turismo termal** es un activo clave. La proporción de viviendas turísticas es baja, evitando problemas de turistificación.

La **estancia hotelera** media en Ourense es de **1,8 días** debido, sobre todo, al turismo interno, como indica el índice sobre población: Ourense 35,4%, San Cibrao 43,9% y Barbadás 9,6%. Más el turismo extranjero: Ourense 3%, San Cibrao 10,4% y Barbadás 1,6%. Con una proporción residual de viviendas turísticas: 0,5% en Ourense, 0,1% en Barbadás y San Cibrao.

# Área de LUGO

## Datos básicos

**Población**
108.210 habitantes

**Superficie**
621,3 km²

**Densidad poblacional**
174 habitantes / km²

**Municipios que abarca:**

- Lugo
- Outeiro de Rei
- O Corgo

# El atractivo de la isla urbana

El área urbana de **Lugo** se presenta como una **singularidad** dentro del sistema urbano gallego. A diferencia de las otras seis ciudades principales de Galicia, Lugo **no conforma** una **conurbación ni continuidad urbana** significativa con municipios colindantes. Esta característica distintiva se debe en parte a la gran extensión del propio término municipal, que permite absorber tanto el núcleo urbano central como áreas periurbanas y rurales dentro de sus límites administrativos. Lugo opera como una **"isla urbana"** en medio de un territorio predominantemente rural, siendo un caso único en el mapa urbano gallego.

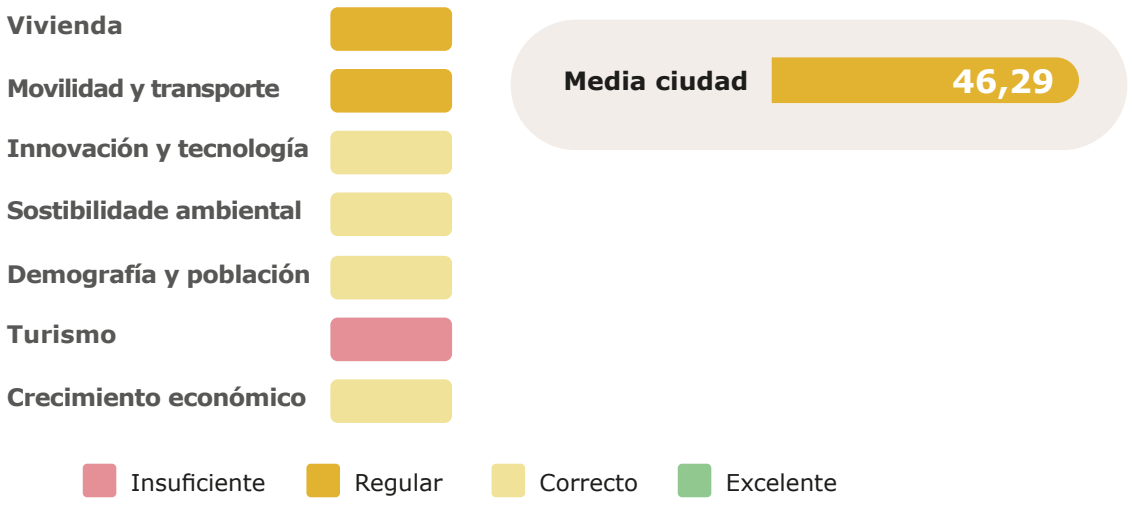
Aunque Lugo es la **capital administrativa y funcional** de la provincia, concentrando servicios públicos, educación universitaria, sanidad especializada y comercio, ha experimentado una pérdida sostenida de población en las últimas décadas debido al **envejecimiento** y a la **emigración**. El área urbana presenta un marcado envejecimiento poblacional y un saldo vegetativo negativo, con baja capacidad de compensación demográfica por migración extranjera.

Sin embargo, su rol capitalino le otorga un **atractivo relativo** para la población joven y sectores económicos como la economía del conocimiento, la logística y los servicios. El **mercado de la vivienda** se caracteriza por **precios asequibles**, un alto porcentaje de segundas residencias y una elevada antigüedad del parque, ofreciendo oportunidades para políticas de rehabilitación y habitabilidad no especulativas.

Aunque la **calidad del aire** es **aceptable**, las elevadas emisiones de $CO_2$ según diversas fuentes (principalmente el transporte por carretera) y el incremento de riesgos por cambio climático son desafíos ambientales importantes.

## Aportación de Lugo

### Resultados por grupo de indicadores




**Media ciudad** **46,29**

Para la delimitación del área urbana a efectos del informe, se han seleccionado únicamente los municipios de **Outeiro de Rei** y **O Corgo**, debido a su elevada funcionalidad compartida con la capital en términos de movilidad, servicios y vínculos económicos. No obstante, la relación con estos municipios es mucho **menos intensa** que lo que podemos observar en las demás áreas metropolitanas gallegas, y otros municipios cercanos presentan una dinámica más autónoma o rural. La **dependencia** del **vehículo privado** es alta, con un bajo uso del transporte público y una conectividad ferroviaria limitada, a pesar de la significativa dependencia funcional cotidiana entre Lugo y su entorno.

La **estructura económica** muestra **fragilidad** y dependencia del sector público, con un **tejido empresarial débil** y una baja industrialización, aunque Outeiro de Rei y O Corgo presentan patrones diferentes. Lugo tiene una base innovadora y tecnológica creciente, destacando notablemente por el alto porcentaje de mujeres fundadoras en startups tech, lo que representa una ventaja competitiva potencial.

Con un **turismo discreto y estable**, centrado en patrimonio y cultura, con baja presión sobre la vivienda y una fuerte vinculación con el turismo nacional.

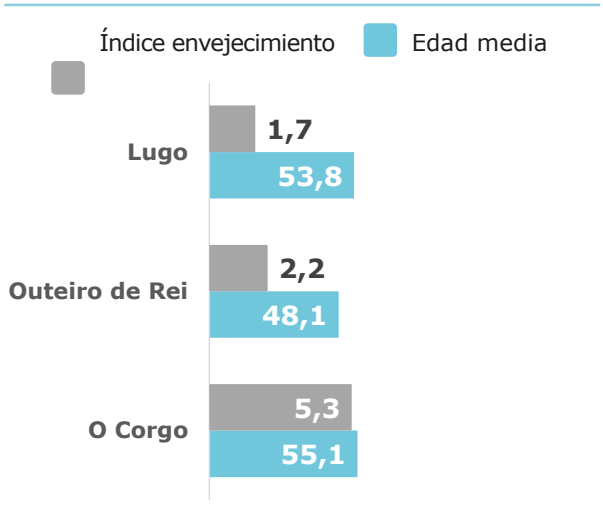
Esta especificidad de Lugo exige **políticas urbanas y territoriales adaptadas**, considerando desafíos como la dispersión, el acceso a servicios rurales, la movilidad intermunicipal de baja densidad y la gestión eficiente de un municipio extenso. Se postula que esta singularidad puede ser una ventaja competitiva si se gestiona con visión estratégica ya que, aunque la estructura económica está anclada en el sector terciario, también cuenta con una fuerte vinculación orgánica con el entorno rural, especialmente en la agroindustria y la logística agroalimentaria.

## 1. Demografía y población

Lugo tiene una **estructura demográfica singular**, ya que no configura un área urbana en sentido estricto, pero tiene dinámicas urbanas concentradas en la capital. Con cerca de 100.000 habitantes, Lugo es una de las principales ciudades gallegas por población, pero con un **efecto metropolitano limitado** sobre sus vecinos. Outeiro de Rei (5.367 hab.) y O Corgo (3.379 hab.) presentan baja densidad y escasa integración urbana. Es decir, el 3,68% de la población gallega en grandes núcleos urbanos reside en Lugo; mientras que Outeiro de Rei (0,2%) y O Corgo (0,12%) tienen muy bajos niveles de urbanización.

La **edad media** es **elevada** en los tres municipios (Lugo: 53,8 años; Outeiro de Rei: 48,1 años; O Corgo: 55,1 años), superando la media gallega y europea. El **índice de envejecimiento** también es **alto**, especialmente en O Corgo (>5), evidenciando el carácter demográficamente crítico de buena parte del entorno rural próximo.

**Edad media e índice de envejecimiento**




*Fuente: Sistema Integrado de Datos Municipales, Gobierno de España. 2023. Índice de envejecimiento: ratio que expresa el número de personas mayores de 65 años por cada persona menor de 15 años.*

Además, coherente con el envejecimiento y la baja natalidad, el **saldo vegetativo** es **negativo** en los tres municipios (Lugo: -457). Y la proyección a 2038 prevé una ligera caída (-0,03%) para la comarca, confirmando la estabilización demográfica en torno a valores decrecientes.

En cuanto a **migración**, Lugo presenta un **saldo neto positivo** (+1.626), indicando capacidad de atracción interna. Con Outeiro de Rei y O Corgo registrando flujos positivos limitados a este respecto. También la proporción de población extranjera es extremadamente reducida (Lugo 8%; Outeiro de Rei 1,5%; O Corgo 1,5%), limitando la compensación demográfica por migración y la diversidad cultural.

## 2. Vivienda

El **mercado residencial** de Lugo tiene **precios relativamente contenidos** y no presenta la misma presión que áreas más dinámicas. De hecho, Lugo ofrece uno de los niveles de **precios más asequibles** entre las grandes ciudades gallegas, con un precio medio de compraventa (1.328,67 €/m²) muy por debajo de la media europea; lo mismo que sucede con el precio medio de alquiler (7 €/m²).

Pero un **84% de las viviendas** provinciales tienen **más de 20 años**, evidenciando la necesidad de políticas de rehabilitación, eficiencia energética y renovación urbana. Además, un 34% del parque de viviendas en Lugo son **segundas residencias**; una proporción aún mayor en Outeiro de Rei (37,1%) y O Corgo (41%). Lo que sugiere un área de influencia que funciona en parte como reserva de vivienda vacacional, de fin de semana o infrautilizada.

En cuanto al **tamaño medio** de los **hogares**, en Lugo es de 2,3 habitantes, ligeramente inferior al de Outeiro de Rei (2,5) y O Corgo (2,4), lo que se relaciona con la mayor presencia de hogares unipersonales en la capital. La cual presenta también una tasa de vacancia del 10,8%, reflejando una proporción significativa de viviendas vacías, a pesar de la baja presión inmobiliaria y que la vivienda protegida representa un 10%.

Por tanto, parece que existe un **amplio margen** para **optimizar** el uso del stock

existente de **viviendas** en esta área, cuya situación combina precios moderados con oferta envejecida y estructura funcional poco dinámica. Las viviendas vacías y las segundas residencias dificultan una política de vivienda centrada en el acceso y la sostenibilidad, pero abren una ventana de oportunidad para pensar el futuro residencial desde claves no especulativas, más centradas en la calidad, el confort y la habitabilidad.

## 3. Movilidad y transporte

La movilidad responde a la configuración de Lugo como capital provincial aislada en términos urbanos, es decir, a una estructura condicionada. El municipio de Lugo tiene una superficie de **infraestructuras de transporte** de 502,70 ha., superior a la media europea, reflejando su extensión y concentración de funciones. También cuenta con 14 km. de **carril bici**, algo aún discreto, pero con margen de mejora dada la orografía y la demanda.

El **parque de vehículos** por 100 habitantes es de 54,7 en Lugo (ligeramente por debajo de la media europea). En Outeiro de Rei (78) y O Corgo (81,5), las cifras son notablemente mayores, reflejo de la también mayor dependencia del coche en contextos con menor densidad.

El 23% de los **flujos comarcales** por **trabajo** o estudio se dan entre Lugo y sus municipios colindantes, demostrando una dependencia funcional cotidiana a pesar de la discontinuidad física.

Por su parte, el uso habitual del **transporte público** es escaso (4%), muy por debajo de los estándares europeos, debido a carencias estructurales y escasa integración del servicio metropolitano. La red de autobuses interurbanos es amplia, pero con insuficiente frecuencia y coordinación.

Más **limitada** todavía es la **conectividad ferroviaria**. El número de viajeros anuales en alta velocidad (25.055) y media distancia (42.243) es reducido en comparación con otras capitales gallegas. Y la ausencia

de servicios de cercanías es un déficit que afecta a la vertebración territorial del oriente gallego. Donde el 57% de los desplazamientos de transporte público en día laborable en Lugo corresponden a mujeres, evidenciando la necesidad de políticas específicas de transporte con perspectiva de género.

En resumen, Lugo tiene una infraestructura de transporte amplia pero poco optimizada, con fuerte dependencia del vehículo privado. Donde la capital provincial concentra flujos, pero no ha logrado estructurar una movilidad verdaderamente metropolitana sostenible y eficiente.

## 4. Sostenibilidad ambiental

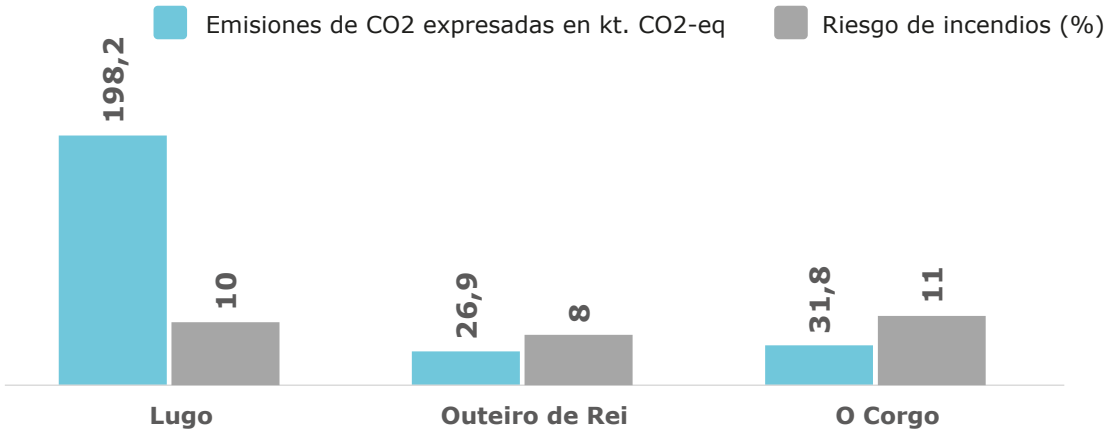
La **calidad del aire** en esta área es **aceptable**, pero el elevado volumen de **emisiones de $CO_2$** y el incremento de **riesgos por cambio climático** son elementos de vulnerabilidad que exigen atención para consolidar un modelo urbano más sostenible y resiliente.

Lugo registra 198,18 kt. de $CO_2$-eq por fuentes difusas, un volumen muy superior al de los municipios vecinos y uno de los más altos entre las ciudades del interior gallego. Esto refleja el peso del transporte, la calefacción y la actividad terciaria, resultando en una huella de carbono elevada en proporción a su rol funcional.

Lo que no impide una **calidad del aire** con niveles general y razonablemente buenos ($SO_2$ y $NO_2$ por debajo de umbrales), acordes con su carácter no industrial. Aunque el índice de PM 2.5 (7,5) requiera seguimiento.

Asimismo, el porcentaje de días adicionales con **peligro de incendio** es significativo (15%), situando el área entre las más expuestas del norte peninsular. Mientras que el riesgo de inundaciones es más contenido (1% en Lugo).

### Emisiones de CO2 y riesgo climático




*Fuente: Fundación Matrix, 2021 y Sistema Integrado de Datos Municipales, Gobierno de España, 2023. Riesgo de incendios (% de días adicionales al año con peligro alto o extremo).*

## 5. Estructura económica y empleo

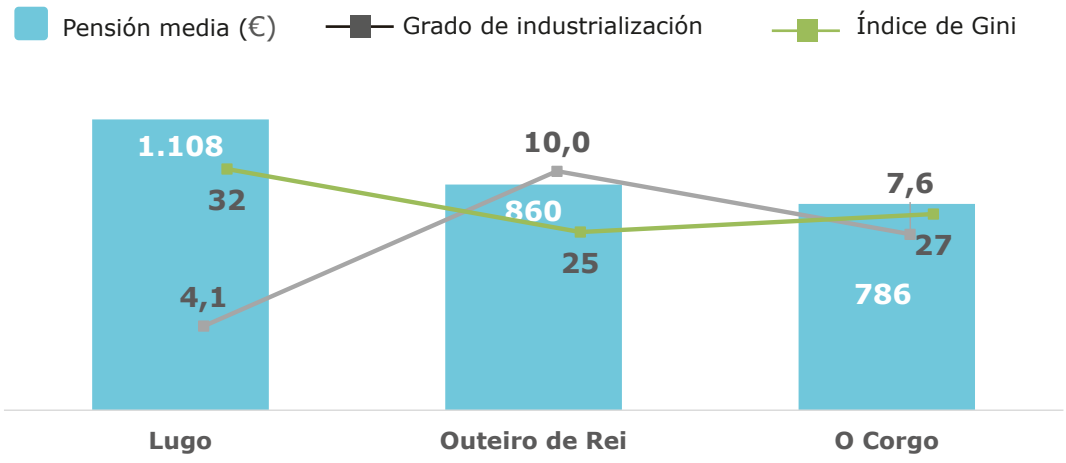
Lugo es un **polo administrativo clave**, pero su estructura productiva muestra signos claros de **fragilidad**, **liderazgo económico limitado** y dependencia del sector público. Su peso en el **PIB gallego** es modesto (**4%**).

Con una **tasa de ocupación** del 55,1% y **paro** del 8,1% en Lugo, en Outeiro de Rei (4,6%) y O Corgo (6,4%) tienen menos desempleo. Solo el 2% de las empresas en Lugo tienen más de 20 asalariados, corroborando la debilidad del ecosistema empresarial lucense, marcado por la atomización. Outeiro de Rei (5%) y O Corgo (1%) muestran patrones diferentes.

El **suelo industrial** es escaso (5%). El empleo en el sector secundario es del 4,1% en Lugo, lejos de ser una economía manufacturera competitiva. Outeiro de Rei (10%) y O Corgo (7,6%) muestran una localización laboral industrial periférica, habitual en otras ciudades gallegas.

En cuanto al **índice de Gini** (32% en Lugo), es algo superior a la media gallega, sugiriendo una **distribución menos equitativa** de la **riqueza**. De hecho, la pensión media en Lugo (1.108 €) es superior a la de Outeiro de Rei (860 €) y O Corgo (786 €), reflejo de la concentración de empleo cualificado en la capital y el perfil rural del entorno.

**Peso del sector industrial en el área de Lugo**




*Fuente: Sistema Integrado de Datos Municipales, Gobierno de España, 2023*

## 6. Innovación y tecnología

Lugo tiene una **dinámica emprendedora** sostenida y capacidad de captación de talento, a pesar de no tener un potente tejido industrial o un gran campus tecnológico. En 2024, Lugo albergaba 23 empresas tecnológicas (13 startups), con 245 empleos en el sector tech, un volumen significativo para un entorno urbano de tamaño medio.

Cuenta con 22 **empresas** que superan estándares de rentabilidad, 18 de alta productividad y 15 empresas gacela (alto crecimiento), indicando un ecosistema con cierto dinamismo, capaz de crecer y consolidarse. Aunque no se integra en los circuitos más visibles de I+D+i, Lugo tiene una **base innovadora creciente**. El reto sigue siendo integrar esta base tecnológica en una estrategia de desarrollo más amplia para retener talento y diversificar la economía local.

En cambio, Lugo destaca por tener la **mayor tasa** de **liderazgo femenino** (55%) en empresas tecnológicas de Galicia, lo que rompe una tendencia estructural de masculinización del emprendimiento innovador.

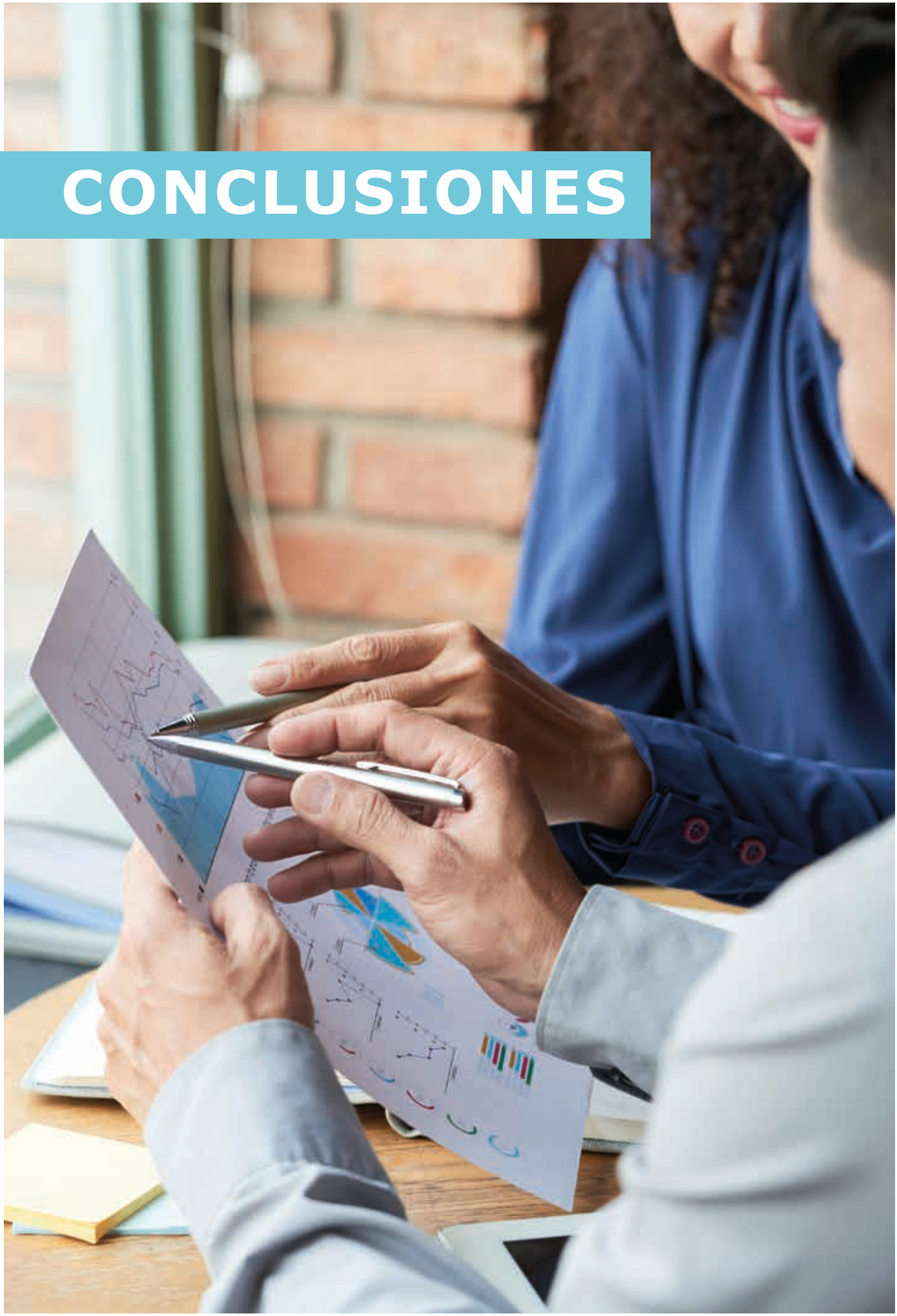
## 7. Turismo

Lugo mantiene una **posición discreta**, centrada en **cultura**, **patrimonio** y turismo urbano, sin presión significativa sobre la vivienda ni masificación. Proyecta una imagen de ciudad tranquila, sin sobresaltos en materia turística, con un modelo que prioriza la estabilidad y la calidad y que puede potenciarse mediante una mayor articulación con el patrimonio y la dinamización cultural.

La **estadía media** hotelera es de 1,85 días, sugiriendo visitas cortas (fin de semana, cultural, profesional). Lo que se traduce o es consecuencia de un **bajo índice de turismo extranjero** (2,7%), una mayor vinculación con el turismo nacional y de proximidad (31,7%) y que Lugo es un destino regional consolidado sin internacionalización acusada. La ausencia de infraestructura portuaria de pasajeros también limita la diversificación.

En cuanto a **viviendas turísticas**, registra 229 (0,4% del parque total, con cifras aún menores en Outeiro de Rei y O Corgo). Una cifra modesta que ayuda a mantener una oferta de vivienda más estable, menos expuesta a dinámicas especulativas.

# CONCLUSIONES



# Contrastes en la urbanización distribuida

La Galicia contemporánea se configura como un **sistema urbano policéntrico** de dimensión europea, en el que un conjunto de ciudades intermedias ejerce funciones complementarias en lugar de quedar supeditadas a una única metrópolis dominante. **A Coruña, Vigo, Santiago de Compostela, Pontevedra, Ourense, Lugo** y **Ferrol** constituyen **nodos funcionalmente diferenciados** que, en conjunto, articulan el territorio gallego y lo insertan en las corrientes más avanzadas de la urbanización postnacional.

Esta configuración **se aleja de modelos centralistas** y subraya una resiliencia estructural basada en la **cooperación entre ciudades.** Asimismo, refleja la **adaptación singular de Galicia** a los marcos de transformación territorial de la Unión Europea, caracterizándose por un equilibrio inusual entre descentralización y especialización funcional.

No obstante, también revela **disparidades persistentes**, especialmente en el **binomio rural- urbano**, donde las zonas periféricas y de baja densidad presentan desafíos singulares en términos de equidad territorial, acceso a servicios públicos esenciales y oportunidades de desarrollo sostenible.

En el **contexto europeo**, Galicia representa un caso ilustrativo de **urbanización distribuida**, con una red de ciudades medianas que actúan como polos de atracción demográfica, económica y cultural, en consonancia con la visión de la Nueva Agenda Urbana de la Unión Europea, capaces de sostener su competitividad sin generar desequilibrios territoriales excesivos.

## Demografía y vivienda

**Vigo** se consolida como la **ciudad más dinámica** desde el punto de vista demográfico. Su capacidad de atracción se explica por el vigor de su economía industrial y logística, así como por su posición estratégica dentro de las cadenas de valor internacionales. Le sigue A Coruña, con un crecimiento sostenido alimentado por los sectores del conocimiento, el comercio y los servicios avanzados. Ambas ciudades, sin embargo, enfrentan retos graves en materia de vivienda: precios tensionados, escasa oferta pública y un parque en transformación constante por la presión turística y la gentrificación o revaloración urbana.

Santiago y Pontevedra mantienen crecimientos más moderados, anclados en la estabilidad que proporciona su especialización institucional, educativa y cultural. La calidad urbana y la accesibilidad a servicios de proximidad constituyen sus principales fortalezas, aunque también padecen tensiones en el acceso a vivienda asequible, especialmente en los núcleos históricos.

Ourense, Lugo y Ferrol, en cambio, se sitúan en una posición demográfica más vulnerable: el envejecimiento, la emigración juvenil y la baja renovación poblacional configuran un cuadro que demanda estrategias específicas de reactivación y repoblamiento.

En las **áreas metropolitanas**, municipios como Oleiros, Narón, Ames o Barbadás amplifican el papel de sus respectivas cabeceras, configurando un sistema de periferias activas que ya no pueden entenderse como simples ciudades dormitorio. La dispersión suburbana y la expansión residencial en estos núcleos refuerzan la idea de un sistema urbano extendido que trasciende con claridad los límites municipales tradicionales.

## Movilidad y transporte

La **jerarquía urbana** se refleja con claridad en las infraestructuras de transporte. **Santiago** se reafirma como el **principal nodo ferroviario gallego**, con una estación

intermodal que aglutina el mayor número de pasajeros de la comunidad autónoma y una conectividad sólida con el eje atlántico y el interior peninsular. Vigo y A Coruña le siguen en volumen y frecuencia de conexiones, aunque sin una red de cercanías integrada que vertebre sus respectivas áreas urbanas.

La **movilidad interurbana** por **carretera** se encuentra fuertemente consolidada entre las principales ciudades del eje atlántico (Vigo-Santiago-A Coruña), pero persisten desequilibrios notables: Lugo y Ferrol siguen siendo los grandes excluidos del sistema ferroviario moderno, sin acceso a alta velocidad y con una oferta de media distancia insuficiente.

El **eje de cercanías** más desarrollado continúa siendo el de la costa norte (FEVE entre Ferrol y A Coruña), que actúa como excepción más que como norma en la articulación del sistema urbano gallego. La apuesta por la movilidad activa y sostenible se encuentra más avanzada en Pontevedra —referente internacional—, mientras que A Coruña y Vigo muestran avances importantes, aunque desiguales en la transformación de sus modelos de transporte.

## Sostenibilidad ambiental

En el ámbito de la sostenibilidad ambiental, **Pontevedra** lidera la **transición ecológica** con una política urbanística orientada a la peatonalización, la mejora de la calidad del aire y la recuperación del espacio público. Le siguen A Coruña y Vigo, que han iniciado con decisión la integración de energías renovables en la gestión urbana, aunque con intensidades distintas según las zonas. Santiago y Ourense desarrollan planes más modestos pero consistentes centrados en eficiencia energética y conservación del medio natural.

En el **otro extremo, Lugo y Ferrol** siguen mostrando importantes debilidades, tanto en el tratamiento de residuos como en la implantación de estrategias de mitigación climática, evidenciando la necesidad de una política regional de cohesión ambiental. La implicación ciudadana y el marco normativo europeo son palancas decisivas en este ámbito, pero el éxito de la transición verde dependerá del compromiso institucional de cada municipio y de su capacidad de colaborar con su entorno metropolitano.

## Estructura económica y empleo

**Vigo** se destaca como el **principal motor económico** del sistema urbano gallego. Su industria de la automoción, la construcción naval y el sector logístico le otorgan una capacidad transformadora incomparable. **A Coruña** ocupa una **posición intermedia,** sustentada en la economía del conocimiento, el emprendimiento digital y los servicios financieros. Santiago articula un ecosistema singular basado en la combinación de funciones políticas, educativas y culturales, con un creciente peso del sector científico- tecnológico.

Pontevedra, Ourense, Lugo y Ferrol configuran una segunda línea de centros urbanos con menor densidad económica, pero con potencial de especialización: Ourense en el ámbito termal y de servicios personales; Lugo, como plataforma agroalimentaria y educativa; y Ferrol, con expectativas aún no realizadas en diversificación industrial y economía azul. Estas ciudades requieren apoyo específico para su transición hacia sectores de alto valor añadido y para afianzar su papel en la economía regional.

## Innovación y tecnología

**Vigo** lidera el **ecosistema innovador** gallego, seguida de cerca por Santiago y A Coruña. La concentración de startups, hubs tecnológicos y nodos de transferencia de conocimiento en estas tres ciudades definen

un triángulo de alto impacto en el que se articula la mayoría del capital humano y de la inversión en I+D+i. Pontevedra, Lugo, Ourense y Ferrol quedan relegadas a una posición secundaria, con estructuras aún incipientes y dependientes del dinamismo de sus universidades y del apoyo institucional para el emprendimiento tecnológico.

## Turismo

**Santiago y Vigo** son los grandes **polos turísticos gallegos**: la primera, por su papel histórico y cultural como meta del Camino de Santiago; la segunda, por su condición de metrópolis portuaria, puerta al Atlántico y destino de ocio y negocio. A Coruña completa el podio con una oferta urbana y museística consolidada. Pontevedra, con su modelo de ciudad habitable y patrimonial, atrae un turismo de calidad creciente. Ourense se posiciona en torno al termalismo, Lugo aprovecha su patrimonio romano, y Ferrol conserva un potencial aún por desplegar en turismo de costa e industrial. El mapa turístico gallego es, por tanto, diverso y policéntrico, lo que refuerza su resiliencia y capacidad de adaptación a las nuevas demandas europeas de sostenibilidad, autenticidad y experiencia.

### Retos de la Galicia urbana

El análisis integrado de las siete ciudades gallegas y sus áreas de influencia constata la existencia de un **sistema urbano policéntrico, resiliente y en evolución**. Vigo, A Coruña y Santiago encabezan el liderazgo funcional, cada una en su especialidad. Pontevedra se consolida como referente urbano en sostenibilidad y calidad de vida. Ourense, Lugo y Ferrol, aunque rezagadas en varios indicadores, representan nodos indispensables para la cohesión territorial y el reequilibrio interno de Galicia.

Los **desafíos** son múltiples y de escala variable: aislamiento ferroviario, envejecimiento demográfico, tensiones habitacionales, desigualdad en la capacidad de innovación, brechas ambientales y necesidad de una mayor gobernanza metropolitana. Galicia posee, sin embargo, una **arquitectura urbana** que la diferencia en el contexto ibérico y europeo: una **red de ciudades** capaces de **competir** y **cooperar**, de **especializarse** y **complementarse**. La clave residirá en transformar esta diversidad en fortaleza mediante políticas públicas inteligentes, inversión estratégica, y una visión común para el desarrollo sostenible de la región en su conjunto.

Economía Digital Galicia

# Atlas Urbano de la SOSTENIBILIDAD en Galicia

TERCERA EDICIÓN
2024

**PATROCINADORES**
**ATLAS URBANO DE LA SOSTENIBILIDAD EN GALICIA**

Deputación DA CORUÑA · Deputación de Lugo · sogama · ESPINA · reganosa · VIAQUA · Iberdrola