

Á CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE E ORDENACIÓN DO TERRITORIO

, en representación da
PLATAFORMA EN DEFENSA DA ENSEADA DE SAN SIMÓN, con domicilio a efectos de
notificacións en Cño. do Pousiño, nº 6 Redondela (C.P. 36.812 - Pontevedra),
comparezo e DIGO:

Que, por medio do presente escrito, formulo as seguintes **SUXERENCIAS Ó BORRADOR DO PXOM DE REDONDELA**, en virtude do periodo de consulta pública:

PRIMEIRO.- As asociacións, colectivos e veciños que forman parte da citada piataforma de Redondeia atopámonos plenamente dacordo cos seguintes obxetivos ambientais e urbanísticos que sinala o borrador do PXOM:

- "Recuperacion e posta en valor do patrimonio natural".
- Lograr unha "*mobilidade sostible*", "*tecendo o territorio con sendas verdes e eixos peonís*".
- "*Restauración ambiental da fronte de costa*" e que esta se converta nun "*verdadeiro corredor e nexo de unión entre os distintos núcleos principais de Redondela*".

SEGUNDO.- Sen embargo, a franxa litoral entre Chapela e a vila de Redondela está de facto ocupada por industrias e vivendas particulares que impiden o tránsito peonil. Polo que consideramos que é prioritario e estratéxico que o PXOM planifique e realice a reserva de solo necesaria, así como todas as medidas necesarias, para que se poida restaurar a mobilidade peonil pola costa.

TERCEIRO.- Pola outra banda, o bosque autóctono costeiro foi prácticamente eliminado, salvo nalgúns puntos que ainda quedan pequenos bosques con carballeiros, sobreiras e outras árbores autóctonas. Polo tanto tamén é prioritario identificar estas zonas e protexelas: declarándoas Espazos Naturais de Interese Local (ENIL), que están en íntima relación co espazo protexido da Enseada de San Simón, xa que os ecosistemas son un todo interrelacionado. Ademais, estes pequenos bosques ou zonas con vexetación son de interese precisamente porque quedan moi poucos espazos naturais, ou seminaturais, no litoral desta zona tan urbanizada e industrializada. (Poden verse fotografías das árbores singulares da zona de Rande, dentro do documento achegado como nº 4).

Ademais deses pequenos bosques existen tamén outros espazos libres que non están xa ocupados de facto con edificacións ou instalacións. Tamén deben protexerse, de forma firme e sin excepcións, todos estos espazos ainda libres, para poder aumentar e rexenerar a paisaxe de costa coa expansión dos citados bosques de litorais ata estes espazos. Polo tanto deben prohibirse calquer nova construción e instalación, entre a estrada N-552 e a costa, por ser unha zona moi saturada pola presión urbanística e industrial. Tamén débese establecer a obriga de plantar arborado autóctono nestes terreos litorais, con independencia da súa titularidade, para compensar así as agresións cometidas do resto do espazo xa ocupado por instalacións industriais. A aplicación desta medida minimizaría o impacto das industrias actuais e serviría de zona refuxio para fauna e flora.

Respecto das edificacións e instalacións industriais actuais, existentes na

franxa litoral de Redondela, é preciso recoñecer o seu **gran impacto negativo sobre o espazo natural da Rede Natura 2000**. Tal evidencia debe terse en conta na redacción do PXOM. Debe ponderarse tamén o feito de que moitas destas empresas non necesitan estar na fronte litoral para o seu funcionamento. Hoxe en día existen numerosas opcións nos polígonos industriais da zona, que están ben comunicados (Mos, Porriño, Porto Seco de Vigo, etc.); polo que a reubicación é perfectamente posible. Quizais no momento no que se instalaron algunas destas empresas non había tantas opcións, pero hoxe sí que hai alternativas. Por exemplo, AUCOSA ten o seu competidor HACENOSA, en Porriño e a sua fábrica de fariñas funciona perfectamente sen necesidade de estar o lado da costa.

Por outra banda, debe terse en conta os exiguos beneficios que moitas destas empresas aportan ó concello. Por exemplo, AUCOSA, só da unha decena de postos de traballo. Polo que a reubicación non sería un perxuicio dende o punto de vista económico e social. Máis ben todo o contrario, xa que **nunha parte do gran solo que ocupan estas empresas poderían ser adicados a outros usos, como os deportivos e turísticos, que sexan compatibles coa recuperación da paisaxe de costa e xeren recursos económicos más repartidos, ó tempo que xeren espazos e servizos de calidade para os veciños**.

Nos grandes espazos libres que deixarían estas empresas cabería destinar gran parte do solo á rexeneración de bosques e zonas axardinadas e adicar outra parte do solo a outros usos, nos que se permita a instalación, por exemplo, dunha escola de vela e algúns pequenos negocios de hostelería, rodeados e integrados dentro destas novas zonas verdes. Estos novos usos sí estarían relacionados co mar e serían compatibles coa protección da paisaxe; xa que poderíase **condicionar toda nova instalación dotacional ou turístico-hostelera a cumplir uns esixentes requisitos de diseño que garantan a súa integración na paisaxe**. Como por exemplo, construcións retranqueadas e baixas, con teitos verdes, con xardineiras nas fachadas e pantallas vexetais laterais e frontais que mimeticen e agochen a súa presenza preto do borde litoral.

Por todo o anterior, **debe prohibirse todo uso e actividade industrial actual que non necesite, de forma indispensable, estar na fronte costeira para o seu funcionamento**. Para facilitar a reubicación das empresas e transición hacia un modelo más sostible deberíase permitir nos actuais espazos industriais usos dotacionais e turísticos relacionados coa hostelería. Para permitir así o desenvolvemento dun sector que se basee, precisamente, no coidado e potenciación do atractivo da costa.

Por outra banda, **dado que estas industrias están literalmente pegadas a un Lugar de Interese Comunitario**, tamén debe prohibirse **toda actividade que xenere emisións de augas residuais**, pois estas afectan a fauna, as aves, pero tamén a calidade do mexilón e doutras especies.

Cabe recordar que as autorizacións ambientais permiten un determinado nivel de emisións e residuos contaminantes. Estos niveis legalmente aceptados en lugares normais, deben ser considerados non aceptables en lugares literalmente colindantes con espazos naturais protexidos pola lexislación. Polo que unha correcta planificación urbanística debe valorar e realizar un cordón de seguridade para evitar que o único LIC do concello se vexa afectado por actividades industriais que poden ubicarse en calquera outra parte.

O LIC non só é o activo ambiental máis importante do Concello, se non que tamén é un activo económico e turístico que non está correctamente protexido e xestionado. **Establecer un PXOM que aposte fortemente pola reconversión e a recuperación do litoral suporía, o mesmo tempo, potenciar as posibilidades de**

desenvolvemento económico do concello.

CUARTO.- Para recuperar a mobilidade peonil costeira, debe facerse valer tanto o dominio público máritimo-terrestre como as zonas de servidume de paso ó longo costa e de acceso a ela.

Como propondremos más adiante é perfectamente posible restaurar a conectividade entre a praia de Penedos, no centro urbano de Chapela e a Vila de Redondela.

No primeiro tramo a ocupación do litoral é producida polos muros e xardíns de vivendas unifamiliares. Os muros de contención de moitas vivendas están tan ó borde da costa, que impiden facer un sendeiro que permita o tránsito, sen facer máis ocupación da zona de rochas. O que se debe evitar para volver a causar novos danos o ecosistema e a paisaxe.

A solución ideal sería obrigar ós propietarios a retranquear os muros, pero como iso pode ser unha tarefa difícil e costosa proponse que a lo menos se planifique a realización dunha senda peonil por riba dos muros de contención. Isto conllevaría só unha mínima intervención, concretamente:

1. Abrir unha pequena cancela nos extremos da finca para que ós peatóns poidan cruzar a finca xusto pegado á costa, exclusivamente.

2. Nos casos nos que parte da parcela non esté sobre dominio público terrestre, se non sobre terrenos privados polos que cabe exercitar a servidume legal de paso costeiro, poderíase adoptar a solución tomada nos chamados "camí de ronda", en cataluña. Nestes casos puxérонse nas cancelas abertas ao efecto para permitir o paso público unha lenda similar á seguinte:

"En aplicación da lei de costas, permítense o tránsito para cruzar esta propiedade privada, exclusivamente pola zona delimitada que está ó máis pegado á costa.

Respete a tranquilidade dos propietarios. Por favor, peche despois de pasar".

3. Cada propietario podería instalar, se quixera, unha verxa, unha barandilla ou un seto ou marcar unha línea para delimitar a zona de paso.

Achégase, como **documento nº 1 e 2**, proposta de sendeiro litoral no primeiro tramo, entre a praia de Penedos e a zona de FRIOYA.

QUINTO.- Para habilitar unha senda dende a zona de FRIOYA ata a praia de Rande hai varias opcións. O PXOM debe configurarse para facilitar a realización desta senda no futuro, establecendo algún tipo de protección dos solos, para facer efectiva esta infraestructura verde peonil.

Achégase, como **documento nº 3**, propostas no segundo tramo litoral.

A primeira opción sería aproveitar o trozo de vía morta que será parte da futura Vía Verde. Pero neste caso, antes de chegar o seu final, no punto que conflue coa vía que segue en servizo) sería necesario establecer un paso elevado para cruzar a vía.

Outra posibilidade, sería levar a senda polos terreos más elevados que existen o carón da vía vella. Esta opción sería más positiva, xa que en vez de ir encaixonado entre os taludes da vía, se transitaría por unha zona máis alta con vistas á ría. No citado mapa nº 3, pode apreciarse unha zona verde, que debería catalogarse a lo menos parte como dotacional, non só para establecer a ruta se non para recuperar unha zona de bosque. Pois o PXOM debe de buscar a forma de compensar as graves agresións á paisaxe, coa recuperación de arborado nas partes que ainda queden libres, para así tentar restaurar a conectividade ecolóxica das zonas naturais agora illadas.

SEXTO.- Tramo entre a zona de Rande e Meirande. A zona de Rande debería ser **obxecto de especial protección**, xa que é das poucas zonas naturais que quedan. Ademáis existen nesta zona algúns árbores singulares que deberían ser catalogados e ser obxecto de protección especial, polos seus valores intrínsecos e polos valores paisaxísticos, xa que están no mesmo borde do litoral con fermosas vistas a ría e as Cíes, conformando un conxunto moi especial. Independentemente da titularidade dos terreos o PXOM debe establecer a obrigatoriedade de reforestar esta zona con arborado autóctono, nas zonas nas que non queden especies autóctonas e nas zonas afectadas polas obras da ampliación da ponte de Rande.

Achégase, como **documento nº 4**, un mapa con propostas no terceiro tramo litoral e na segunda páxina do mesmo documento nº 4, achéganse fotografías do sendeiro naturalizado entre impresionantes sobreiras e árbores autóctonas na zona preto de Rande.

Entre as dúas praias de Rande sería moi doado establecer conexión peonil, pero o PXOM debe asegurar e planificar para que se poida levar a cabo.

SÉPTIMO.- Entre o Museo Meirande e a explanada do cargadoiro de mineral Duchess **aínda se conserva unha zona verde**, cun sendeiro peonil. Na prensa publicouse que **nesta zona hai proxectos da autoridade portuaria que suporían desnaturalizar esta zona e consumar unha nova ocupación do solo**. O PXOM debe evitar tal circunstancia, xa que non se xustifica unha nova agresión nunha zona tan castigada.

Tras consultar ós transitarios e a outros axentes do sector portuario, **extráese a conclusión de que o Porto de Vigo non precisa de máis espazo para acumular contenedores no borde litoral**. Dado que hai moita más importación que exportación o normal é que na terminal de descarga se acumulen máis contenedores vacíos que cheos.

As normas de loxística sinalan que nas zonas portuarias só se debe acumular o que xusto vai ser cargado ou o que acaba de ser descargado. Dado que tan só é preciso un stock moi reducido de contenedores vacíos na terminal, as "bases de estocaxe" de contenedores deben habilitarse noutras zonas fóra dos portos. Existen numerosos polígonos

industriais con boas comunicacions, polo que as empresas que adicanse a alugar espazos para almacenar o "estocaxe" das navieiras poden recurrir a estos espazos; Tal é como sucede noutros portos do mundo. De feito, vaise a aumentar a oferta de espazos loxísticos, xa que o denominado "Porto Seco de Vigo" que conta cunha "plataforma loxística", está a piques de entrar en funcionamento, xa que acaba de publicarse que xa se rematou a autovia desde a A-52 hata o Porto Seco (salida 291 Lira-Plisan).

Polo tanto, non se xustifica que o Porto de Vigo pretenda almacenar contenedores, non só ó lado do mar, se non nun lugar tan sensible como é o L.I.C. Ensenada de San Simón.

Se o Porto de Vigo non precisa deste espazo e simplemente quere darlle un uso podería apostar por outros usos respetuosos co medioambiente e a paisaxe. Polo que o PXOM podería permitir nesta explanada usos dotacionais, hosteleiros, deportivos e/ou para concertos; Sempre a condición que se rexenere o bosque litoral en gran parte do terreo e as construccions e instalacions que se realicen quedan completamente mimetizadas entre as zonas verdes.

Por outra banda, o antigo cargadoiro de metal tamén é un elemento peculiar que merecería ser conservado e adicado a usos múltiples e interactivos: sala de exposicions, restaurante, ampliación do museo Meirande, auditorio para pequenos concertos, etc.

OITAVO.- Tramo entre Meirande e a Portela. Neste traxecto hai zonas de interese: espazos naturais ou naturalizados e un elemento etnográfico e histórico como é unha antiga fábrica de pedra. Achégase, como **documento nº 5**, propostas no cuarto tramo litoral.

Dado que no tramo anterior, entre o vello cargadoiro e os recheos con actividades industriais, ainda no caso de habilitar un paso por detrás das empresas este será de costas ó mar.

Para compensar ese longo traxecto degradado e pouco atractivo, o PXOM debería calificar o solo, da citada fábrica antiga, como dotacional e establecer un espazo público.

A continuación deste antigo recheo existe unha zonas seminaturais con bosques que chegan ata auga, interrumpidos en poucas ocasión por muros dalgúnhas fincas. Polo que esta parte non ten dificultade para lograr restaurar o tránsito peonil.

Volvemos a resaltar que tan importante é a mobilidade peonil como a rexeneración dos bosque autóctonos costeiros, polo que o PXOM deberá incluir restriccions e obrigas ós propietarios destas franxas costeiras.

NOVENO.- Tramo entre a Portela e a Vila de Redondela. Este tramo é o único que xa se completou. A continuación deste sendeiro ata conectar a Vila de Redondela con Chapela debe ser considerado un obxectivo prioritario e estratéxico; Por dúas razóns:

- Pola a cantidade de poboación de Chapela, que a converte no segundo núcleo máis importante do municipio, despois da vila. Polo que é esencial facilitar a mobilidade de tanta poboación, tradicionalmente afastada da centralidade e dos servizos da Vila.

- Porque a única alternativa para comunicarse peonilmente (ou con bicicleta) coa Vila é unha estrada nacional con denso tráfico de turismos e tamén de vehículos pesados.

O anterior, non é óbice para que o PXOM faga valer, tanto o dominio público máritimo-terrestre como as zonas de servidume de paso ó longo costa, para permitir que os cidadáns teñan acceso peonil ininterrumpido ata Cesantes e a zona Soutoxusto.

DÉCIMO.- O PXOM debe planificar e ordenar os usos correctos do solo, polo que debería prohibir a instalación de industrias que non precisen estar literalmente na costa para poder funcionar. Tampouco se debería deixar a posibilidade de instalacións de empresas que supoñan un impacto visual importante e/ou un foco de contaminación para o L.I.C. colindante.

No caso de que excepcionalmente se permita a continuación dalgunha actividade industrial, debe **condicionarse tal continuación a que as emisións sexan neutras e a que adopten varias medidas de mimetización**, como por exemplo:

a) Elixindo cores oscuras (verde, marrón, por exemplo), pero nunca branco.

b) Mediante a plantación dalgúns árbores e vexetación perimetrais que fagan de pantalla vexetal.

c) Nas paredes exteriores das naves tamén poderían plantarse enredadoras e nas borduras dos teitos instalar xardineiras con poñer plantas colgantes. Se non se pode ou non é recomendable por enredadoiras directamente nas paredes das naves, cabería deseñar unhas estructuras metálicas ancladas á fachada pero cunha separación de algo máis de medio metro, o que permitiría que crecesen plantas trepadoras e facilitaría a poda (de ser precisa) e o manteñemento xeral das paredes exteriores.

Por todo o anterior,

SOLICITASE.- Que se teña por presentado este escrito e se acorde incluir, as propostas descritas no corpo deste escrito, na redacción do PXOM. Concretamente:

- O PXOM debe **tomar todas as medidas xurídicas posibles para asegurar a materialización dun sendeiro peonil polo borde litoral**; establecendo as reservas de solo e as reservas de uso dotacional necesarias para que a comunicación peonil se poida realizar sen excepción e sen disolución de continuidade por todo o litoral do concello. Ainda que é estratégico e prioritario o tramo entre a parroquia máis poboada (Chapela) e o centro da Vila; pero tamén é importante entre esta e a praia de Cesantes.

- **Protección dos espazos non ocupados de facto** con construccions ou instalacións, **no borde litoral. Prohibindo de forma total novas ocupacións entre a estrada nacional e a costa.** Tan só se deben permitir novas construccions nas zonas nas que actualmente existen industrias. Nestes espazos, non ocupados de facto, debe establecerse a obliga de plantar arbores autóctonas (con independencia da titularidade dos terreos) para lograr a rexeneración do bosque e paisaxe litoral.

- **Prohibir calquer industria no borde litoral, que contamine e/ou que supoñan un impacto visual.**

- **Prohibir calquer uso industrial que non teña relación directa, necesaria e indispensable co mar**, é dicir, que necesiten estar xunto o mar para o seu

funcionamento.

- Para facilitar a reubicación das industrias instaladas no litoral, deberíase permitir **nas construccions e instalacions xa existentes a edificación de novas instalacions para usos dotacionais, usos turísticos, hosteleros e deportivos**, como escolas de vela e outros deportes náuticos. Reservar, parte do solo, dos grandes espazos libres que deixarían estas empresas, para destinalo a zonas verdes nas que se rexenere o bosque litoral con zonas axardinadas e adicar outra parte do solo a usos turísticos, culturais e deportivos; nos que se permita a instalación, por exemplo, dalgúns pequenos negocios de hostelería **como hoteis e restaurantes**, sempre rodeados e integrados dentro destas novas zonas verdes.

En todo caso, deberíase condicionar toda nova instalación dotacional ou turístico-hostelera a cumplir uns esixentes requisitos de diseño que garanticen a súa integración completa na paisaxe.

- Obrigar a que nas vivendas e nas naves industriais se apliquen **medidas de mimetización**, que limiten ao máximo o impacto visual causado. No sucesivo, no deseño das naves comerciais e industriais, debería terse en conta o impacto visual e paisaxístico das mesmas e ser obligatoria a instalación de "teitos verdes ou vexetais" e outras medidas de mimetización sinaladas anteriormente.

En Redondela, a 12 de setembro de 2018.

Presidente da Plataforma en Defensa da Enseada de San Simón.



DOCUMENTO N° 2



DOCUMENTO N° 3

CONTINUACIÓN DA SENDA CON ARBORADO ATA AS PRAIAS

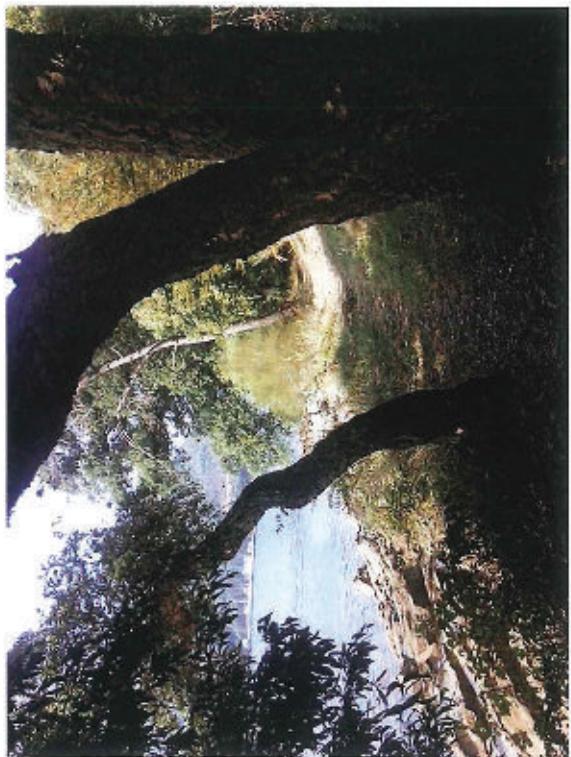
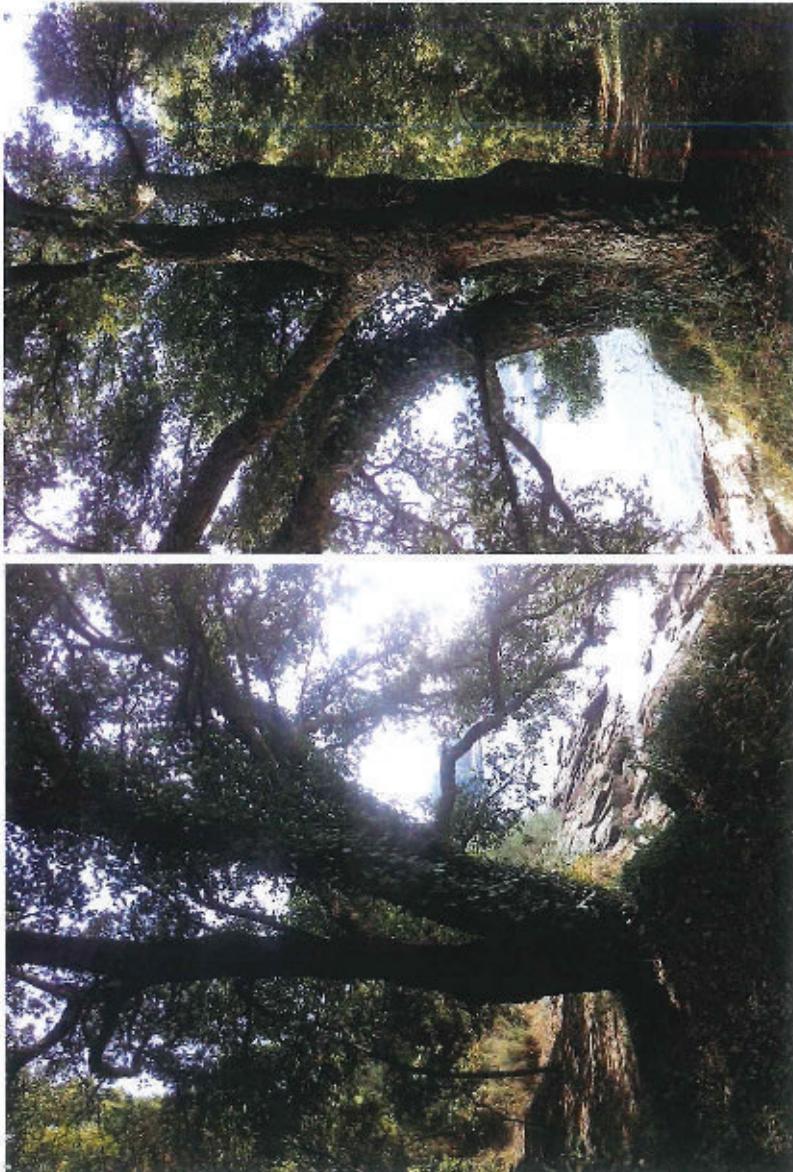


DOCUMENTO Nº 4

CONTINUACIÓN DA SENDA POR RANDE CON RECUPERACIÓN DO BOSQUE AUTÓCTONO



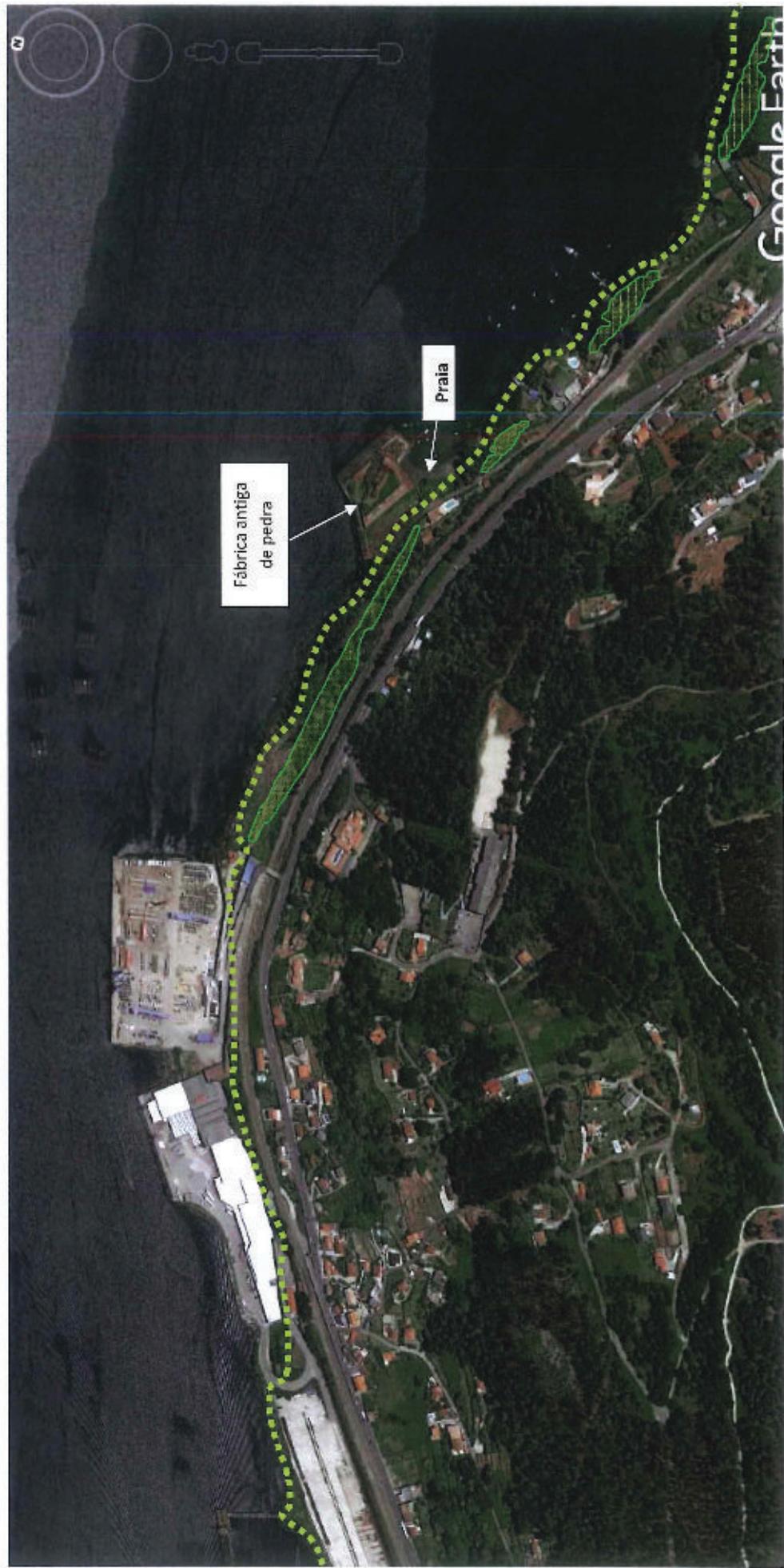
Sendeiro entre impresionantes sobreiras e bosque natural na zona de Rande. Zona ubicada e sinalada no mapa anterior co símbolo seguinte: O



DOCUMENTO N° 5

CONTINUACIÓN DA SENDA POLAS ZONAS MÁIS PRETA Á COSTA,

CONECTANDO OS BOSQUES HOXE ILLADOS ENTRE SÍ



DOCUMENTO Nº 6

CONTINUACIÓN DA SENTA ATA CHEGAR A ZONA DA PORTELA, ONDE XA EXISTE UNHA SENDA QUE COMUNICA CON REDONDELA.
LOGRARÁSE COMUNICAR CHAPELA COA VILA DE REDONDELA POR SENDERO, SENTER QUE TRANSITAR POLA ESTRADA NACIONAL:

(OBTERIANSE DOUS SERVIZOS MULTIFUNCIONAIS: CORREDOR ECOLOXICO ENTRE ZONAS NATURAIS AGORA ILLADAS E FOMENTO DA MOBILIDADE PEONIL)

