



DOCUMENTO REFUNDIDO

**DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA
REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR.
ZONA 1 Y ZONA 2**



UNIVERSIDADE DA CORUÑA



Ayuntamiento de A Coruña
Concello da Coruña



Índice

DOCUMENTO BASE	5	LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ÁMBITOS INSTRUMENTALES	98
A. ANÁLISIS DE EXPERIENCIAS EN OTROS ÁMBITOS PORTUARIOS	6	INTRODUCCIÓN	99
A.1. INTRODUCCIÓN.....	7	A. ESTRATEGIAS GENERALES.....	100
1. EXPERIENCIAS RECOGIDAS EN EL FORO TECENDO LITORAL	7	A.1. PRINCIPIOS BÁSICOS.....	101
2. EXPERIENCIAS EN CIUDADES MEDIAS ESPAÑOLAS	12	A.2. OBJETIVOS GENERALES	106
3. EXPERIENCIAS EN CIUDADES MEDIAS EUROPEAS	25	B. ESTRATEGIAS PARA CADA ESPACIO PORTUARIO	114
B. LA ORDENACIÓN DE LOS TERRENOS PORTUARIOS DE A CORUÑA	39	B.1. ZONA 1. MUELLES DE BATERÍA Y CALVO SOTELO	115
B.1. INTRODUCCIÓN.....	40	1. ESPACIO PORTUARIO: AVENIDA DO PORTO	117
B.2. PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE A CORUÑA (PUEP).....	40	2. ESPACIO PORTUARIO: MUELLE DE TRANSATLÁNTICOS	118
B.3. PLAN ESPECIAL DE LAS ZONAS DE SERVICIO (PEZOS)	41	3. ESPACIO PORTUARIO: MUELLE DE BATERÍA.....	119
B.4. MODIFICACIONES DEL PLAN ESPECIAL EN EL ÁREA DE LA MARINA Y EL PARROTE	43	4. ESPACIO PORTUARIO: MUELLE DE CALVO SOTELO.....	121
B.5. EL CONVENIO DEL 2004 Y EL PLAN DIRECTOR DEL 2006	44	FICHAS ZONA 1	123
B.6. EL PLAN ESPECIAL DE TRANSFORMACIÓN BATERÍA/ CALVO SOTELO (ZONA 1)	51	AVENIDA DO PORTO	125
B.7. PLAN GENERAL DEL 2013.....	52	MUELLE DE TRANSATLÁNTICOS	130
C. LÍNEAS Y CRITERIOS DERIVADOS DE ANTERIORES DOCUMENTOS	56	MUELLE DE BATERÍA	135
C.1. INTRODUCCIÓN.....	57	MUELLE DE CALVO SOTELO	140
C.2. LÍNEAS O CONCLUSIONES DEL DOCUMENTO DE TECENDO LITORAL	57	SÍNTESIS ZONA 1	145
C.3. CRITERIOS PARA LA ELABORACIÓN DE ALTERNATIVAS	62	B.2. ZONA 2. MUELLES DE SAN DIEGO Y PETROLERO	149
C.4. PROPUESTA DE CORUÑA FUTURA. PROYECTO CIUDAD	63	1. ESPACIO PORTUARIO. ESTACIÓN DE MERCANCÍAS DE SAN DIEGO	151
C.5. LECTURAS DEL CONCURSO DE IDEAS	65	2. ESPACIO PORTUARIO: MUELLE DE SAN DIEGO.....	153
D. BASES PARA LA DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS	77	3. ESPACIO PORTUARIO: MUELLE PETROLERO	155
D.1. INTRODUCCIÓN.....	78	FICHAS ZONA 2	157
D.2. ESCENARIOS ALTERNATIVOS AL CONVENIO DEL 2004	79	ESTACIÓN DE MERCANCÍAS DE SAN DIEGO	159
D.3. PROBLEMÁTICA DE LA ORDENACIÓN DE LA ZONA 1. MUELLES DE BATERÍA Y CALVO SOTELO.....	81	MUELLE DE SAN DIEGO	164
D.4. LOS ESPACIOS DE TRANSICIÓN.....	84	MUELLE PETROLERO	169
D.5. PROBLEMÁTICA DE LA ORDENACIÓN DE LA ZONA 2. ESTACIÓN DE MERCANCÍAS Y MUELLES DE SAN DIEGO Y PETROLERO	86	SÍNTESIS ZONA 2	174
D.6. CARACTERÍSTICAS QUE TENDRÍAN LAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS.....	90	C. ÁMBITOS INSTRUMENTALES.....	178
E. ANEXO. CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE O CONCELLO DE A CORUÑA E A UNIVERSIDADE DA CORUÑA PARA A "DEFINICIÓN DUNHAS LIÑAS ESTRATÉXICAS PARA A REORDENACIÓN DA FACHADA LITORAL DA CIDADE DA CORUÑA"	92	C.1. FUNCIONALES.....	180
		1. INTRODUCCIÓN.....	180
		2. PROBLEMÁTICA Y OBJETIVOS DEL TRÁFICO DE CRUCEROS EN EL PUERTO DE A CORUÑA	181
		3. TRÁFICOS FUTUROS EN EL PUERTO INTERIOR.....	185
		4. ESCENARIOS ALTERNATIVOS DESDE EL PUNTO DE VISTA PORTUARIO.....	190
		5. EL TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL	191
		6. MARCO DE REFERENCIA DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.....	191
		7. REORDENACIÓN DEL TRÁFICO EN LA AVENIDA DO PORTO.....	195
		8. VIABILIDAD DE UN SERVICIO DE CERCANÍAS APOYADO EN UNA LÍNEA ENTRE LA ESTACIÓN DE SAN DIEGO Y BETANZOS	197
		PROPUESTA DE TRAZADO DE UN SERVICIO DE CERCANÍAS APOYADO ENTRE LA ESTACIÓN DE SAN DIEGO Y BETANZOS.....	199

C.2.	URBANÍSTICOS.....	201
1.	INTRODUCCIÓN	201
2.	CRITERIOS PARA LA ZONA 1	203
3.	CRITERIOS PARA LA ZONA 2.....	204
4.	PLANTEAMIENTOS PREVIOS ZONA 2.....	205
5.	PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO PARA LA ZONA 2.....	207
C.3.	ECONÓMICOS Y DE GESTIÓN	209
1.	INTRODUCCIÓN	209
2.	OBJETIVOS Y ORIENTACIONES GENERALES.....	210
3.	CARACTERÍSTICAS DE LA ENTIDAD INSTRUMENTAL (EI).....	210
4.	VIABILIDAD FINANCIERA Y VALORACIÓN DE COSTES Y BENEFICIOS	211
5.	LA PROBLEMÁTICA DE LA DISTRIBUCIÓN TEMPORAL DE INGRESOS Y GASTOS.....	219
6.	ANÁLISIS ECONÓMICO O GENERACIÓN DE VALOR SOCIAL.....	219
C.4.	SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.....	221
1.	INTRODUCCIÓN	221
2.	PRINCIPIOS Y PRIORIDADES ESTRATÉGICAS PARA LA SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DE LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR	222
3.	PRINCIPIOS Y BASES PARA UNA ESTRATEGIA DE DESARROLLO SENSIBLE AL AGUA DE LA TRANSFORMACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR.....	230
4.	DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE Y AZUL	244
5.	ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO	244
C.5.	JURÍDICOS.....	246
1.	INTRODUCCIÓN	246
2.	HOJA DE RUTA JURÍDICA PARA LA TRANSFORMACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS.....	246
3.	TEXTO PROPUESTA DEL PROTOCOLO ZONA 1	247
4.	TEXTO PROPUESTA DEL PROTOCOLO GENERAL.....	256
5.	ADDENDA SOBRE LAS OPCIONES INSTITUCIONALES DEL "ENTE PÚBLICO".....	260
C.6.	PARTICIPACIÓN PÚBLICA.....	262
1.	INTRODUCCIÓN	262
2.	OBJETIVOS DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN LOS PROCESOS PUERTO-CIUDAD.....	262
3.	CARACTERÍSTICAS DE LOS PROCESOS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.....	263
4.	MODOS O GRADOS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA	263
5.	EVALUACIÓN DE LOS RESULTADOS DE PARTICIPACIÓN, Y DISEÑO Y ORGANIZACIÓN DEL PROCESO.....	264
6.	APLICACIÓN AL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR DE A CORUÑA	264
D.	EQUIPO	267

DOCUMENTO BASE

A. ANÁLISIS DE EXPERIENCIAS EN OTROS ÁMBITOS PORTUARIOS

A.1. INTRODUCCIÓN

Como apoyo a la definición de unas Líneas Estratégicas para la reordenación del espacio portuario interior de A Coruña, se incluye aquí un breve análisis de la experiencia de otros ámbitos portuarios, para buscar sugerencias que sirvan para orientar las incertidumbres que afectan a la reordenación del puerto interior, y que en el Apartado C centramos en:

- La necesidad de modificar el convenio del 2004, con la delimitación de contenidos que tendría el nuevo convenio.
- La búsqueda de una solución a los problemas de financiación de la Autoridad Portuaria como consecuencia de la deuda contraída por la construcción del puerto exterior.
- Las fórmulas de gestión de los terrenos portuarios desafectados, que afectarían también a otras infraestructuras, actividades productivas y equipamientos de la ciudad.

A la definición de contenidos servirían estas líneas estratégicas, que pretenden ser concretas en las Zonas 1 y 2, delimitadas en el convenio del 2004, con la posibilidad de acometer actuaciones a corto plazo (incluso sin esperar a la firma de un nuevo convenio), a medio y largo plazo, que necesitarían de un nuevo convenio y una nueva planificación para desarrollarlo.

Más allá de declaraciones en la prensa, con motivo del debate que se originó en nuestra ciudad en los últimos años en torno al destino de los terrenos del puerto interior, el único análisis con que contamos en estos momentos, es el capítulo 2 del documento “Tecendo Litoral. Investigación e diálogo sobre o futuro da Coruña e os seus peiraos”, elaborado entre octubre del 2017 y abril del 2018, encargado por el Ayuntamiento de A Coruña, como apoyo al Foro Ciudadán Tecendo Litoral, celebrado el 27 y 28 de abril del 2018.

Nos remitimos por tanto en primer lugar a este documento, para ampliar después las experiencias a otros ejemplos que creemos que se adaptan mejor al caso de A Coruña.

1. EXPERIENCIAS RECOGIDAS EN EL FORO TECENDO LITORAL

Del análisis de experiencias de transformación de los frentes portuarios, establecen dos grandes grupos.

- Un primer grupo apoyado en grandes operaciones urbanísticas de transformación de los anteriores suelos portuarios, en suelos residenciales y terciarios, con una fuerte densidad de viviendas y oficinas, en un momento económico de demanda concreta, que dotan de centralidad a los nuevos barrios (por su localización y densidades), con elementos positivos en la creación de espacios públicos al borde del mar. En este grupo se sitúan operaciones apoyadas en el modelo americano, de Baltimore, Boston, Toronto, Buenos Aires, en el que se incluye el europeo de Canary Wharf en Londres.
- En un segundo grupo, se sitúan operaciones que califican de más integradoras, con mayor o menor presencia de desarrollos inmobiliarios, y una presencia significativa de grandes equipamientos, y la puesta en valor del espacio público, como una nueva señal de identidad de la ciudad, en la que se sitúan ejemplos emblemáticos como Barcelona, Bilbao, Hamburgo, Ámsterdam o Liverpool, destacando que fueron posibles en una situación económica favorable, asociados a grandes inversiones de iniciativa pública, con la colaboración de la iniciativa privada.

El escenario económico actual (y futuro), de contención de la inversión pública y caída de la demanda inmobiliaria, hace imposibles este tipo de operaciones (en las que se apoyaba el convenio del 2004), y menos en ciudades medias como A Coruña, por lo que se establecen distintos criterios para la selección de ciudades que sirvan de referencia en relación a la GESTIÓN.

- Ciudades que se apoyan en la forma jurídica de creación de Consorcios, para la gestión de los terrenos portuarios.
- Ciudades con otros modelos diferentes de gestión pública diferente de los Consorcios.

En relación a la IDENTIDAD Y LA MEMORIA DEL PUERTO.

- Ciudades que mantuvieron parte de las actividades portuarias blandas en contacto con la ciudad.
- Ciudades que integraron el patrimonio histórico portuario en los nuevos espacios públicos y equipamientos.
- Ciudades que apostaron por la rehabilitación de barrios del entorno, integrando las intervenciones en el frente marítimo en otros ejes territoriales de relación transversal con el frente marítimo.
- Ciudades que mantuvieron usos productivos en torno al espacio portuario.



Fig. 1. Docklands de Londres. Canary Wharf (C.N.)



Fig. 2. Puerto de Liverpool (C.N.)

En relación a los USOS.

- Ciudades que apostaron por usos mixtos en los espacios portuarios.
- Ciudades que solo apostaron por los usos terciarios.
- Ciudades que apostaron por usos residenciales con criterios sociales y una presencia importante de vivienda pública.

En función de estos criterios se seleccionaron nueve ciudades, en las que se analizaban sus características, en términos de superficie, habitantes, densidad, gestión, financiación presupuesto, y se analizaba después su aplicación a A Coruña. El interés que podrían tener para la transformación de los terrenos portuarios de A Coruña, solo se expresaban de forma genérica, sin propuestas concretas. Así:

- *Vancouver. Granville Island, Canadá*, se destacaba la recuperación de las antiguas estructuras industriales de madera, la mezcla de usos (culturales, de innovación, marinos, recreativos, la mejora del transporte público marítimo, el diseño de espacios de coexistencia entre peatones, bicicletas y vehículos a motor, la apuesta por mercados con la venta de productos locales, la autogestión de la deuda, con la contención de los alquileres.
- *Puerto de Brest, Francia*. La apuesta por un gran polo de investigación e innovación, apoyado en la economía azul (energías renovables marinas, mineras, construcción naval limpia, investigación marina, turismo sostenible) que supongan un motor económico para toda la región, con una coordinación entre administraciones, y con la creación de un Parque Científico y Tecnológico, generador de empleo a nivel regional.
- *Seúl, Cheong Gye Cheon*, con la utilización del eje lineal del río, como una oportunidad para la rehabilitación ambiental y económica, con la supresión de una vía de alta capacidad, unida a la mejora del transporte público, considerando su aplicación en la ría de A Coruña, en torno a la continuidad por la ría del Burgo y el río Mero.
- *Vancouver, False Creek, Canadá*, como apuesta por barrios con altas densidades residenciales (250 viv/Ha), mezcla de usos, con altos porcentajes de vivienda pública y el esfuerzo por la participación pública y el consenso.
- *Puerto de Pasaia, País Vasco*, como ejemplo de regeneración urbana, apoyado en usos económicos blandos, y una apuesta por el patrimonio industrial náutico, en un proceso dirigido por un Plan Director, realizado después de descartarse la construcción de un puerto exterior. El Plan Director se planteó el objetivo de conectar las zonas este y oeste de la ciudad en las que se habían desarrollado

las actividades portuarias, con un mantenimiento de las actividades tradicionales como la pesca y el comercio. En Pasaia se apostó también por una comunicación metropolitana por ferrocarril y por la convivencia entre usos blandos y actividades portuarias.



Fig. 3. Puerto de Pasaia (C.N.)



Fig. 4. Puerto de Pasaia (C.N.)

- En el *Puerto de Barcelona* se apostó por un Plan Estratégico del borde litoral, en un contexto de urbanismo adaptativo, y la apuesta por conectar los barrios del entorno con el frente litoral, apoyándose en la definición de Áreas de Nueva Centralidad, a partir de mediados de los 80, concretadas en el frente litoral por la construcción de la Villa Olímpica con los juegos del 92, y la regeneración de playas, el saneamiento, la construcción de paseos marítimos y la ronda litoral, apoyados en una fuerte inversión pública, fundamentalmente por parte de la Administración Central.
- En *Bilbao*, se redactó también un Plan Estratégico, gestionado por la Sociedad Bilbao Ría 2000, al que se fueron adaptando las distintas intervenciones, con el objeto de cambiar el modelo productivo de la ciudad, después de la construcción del puerto exterior y la liberación progresiva de los terrenos portuarios en torno a la ría del Nervión, con una apuesta por los equipamientos, los espacios libres y las infraestructuras viarias como el ferrocarril, financiando estas inversiones con la venta de terrenos portuarios para la construcción de viviendas.
- Del *Puerto de Mahón* se destaca la transformación del borde portuario anterior, a partir de la construcción del puerto exterior en Ciudadela, con la integración de usos en torno al borde histórico de la ciudad.
- Del *Puerto de Saint Nazaire*, se destaca la transformación apoyada también en una visión estratégica a escala regional, como ejemplo que podría ser extrapolable al Golfo Ártabro de A Coruña Ferrol, con un elemento de identidad inicial en la recuperación del edificio de la base de submarinos alemanes.

De estas experiencias derivan prácticas sobre futuros usos del borde litoral, que podrían ser aplicables a A Coruña en relación.

- *Al patrimonio industrial y la identidad local*, con la rehabilitación de elementos patrimoniales, considerados para otros usos, y la recuperación de la memoria material e inmaterial de la litoralidad de A Coruña.
- *A las actividades productivas y a los usos*, manteniendo las actividades pesqueras y los usos blandos en el puerto interior, mezclando y diversificando los usos (culturales, de innovación, productivos, marinos, recreativos, residenciales, tecnológicos, industria blanda).
- *A la gestión y coordinación del proyecto*, al permitir un urbanismo adaptado a la finalización de las concesiones, en un escenario de sostenibilidad económica, con proyectos autofinanciables a partir de la inversión inicial, buscando la coordinación administrativa, y manteniendo el control público de

las concesiones.

- Al diseño del proyecto, procurando un diseño centrado en las personas, logrando un porcentaje de vivienda social, creando transversalidades con los barrios adyacentes, desarrollando un proyecto en varias escalas con una visión estratégica.



Fig. 5. Puerto de Barcelona (C.N.)

- Respecto a la sostenibilidad, con diseños adaptados al cambio climático, procurando altas densidades residenciales y abriendo cursos de agua soterrados.
- Respecto a la movilidad, incrementando los servicios de transporte marítimo, conectando con ferrocarril el área metropolitana.



Fig. 6. Puerto de Barcelona. Port Vell (C.N.)

El documento hacía además referencia a la oportunidad que la transformación de los terrenos portuarios tenía para la localización en la ciudad de nuevos usos relacionados con *la economía azul* (acuicultura, turismo marítimo y costero, biotecnología marina, energía marina, recursos minerales marinos) y *verde* (textil, construcción, alimentación).

Como conclusiones se consideraba importante la contribución del puerto al mantenimiento de las actividades productivas de la ciudad, como en el caso de la pesca, buscando la localización de nuevas actividades relacionadas con las ciencias de la salud, las industrias culturales, el textil, la construcción verde y los servicios tecnológicos de ingeniería, la alimentación ecológica con marcas de calidad, los TICs, la logística, considerando necesario la generación de un clima de confianza entre Administraciones y una seguridad jurídica y económica, de cara a la consolidación e implantación de nuevas actividades, con el establecimiento de un órgano gestor integrador.

El sometimiento de estas reflexiones a un proceso de participación pública, con entrevistas individuales y colectivas derivaba en unas conclusiones que se reflejaban en el capítulo 3 relativas.

- Al mantenimiento de elementos patrimoniales: las grúas del puerto, el edificio de la anterior lonja, el edificio mareomotriz, todo lo relacionado con las redes.

- A las dotaciones y actividades que se deben localizar en los diferentes muelles, en donde Bateria y Calvo Sotelo, deben cumplir una función dotacional y de espacio público, con espacios que sean accesibles al conjunto de los ciudadanos, mientras que San Diego, tiene que ser entendido como un polo de innovación económica, con usos híbridos, que no se entiendan solo como un polígono empresarial, ni como parte de un barrio sin una actividad económica específica.
- A la movilidad, como un tema esencial que debe resolver el futuro de los terrenos portuarios, dando una respuesta al transporte de cercanías, siendo también una oportunidad para la recuperación del transporte marítimo, ligado a la memoria del puerto, considerando el marco metropolitano, a la mejora de la conectividad peatonal y ciclista.

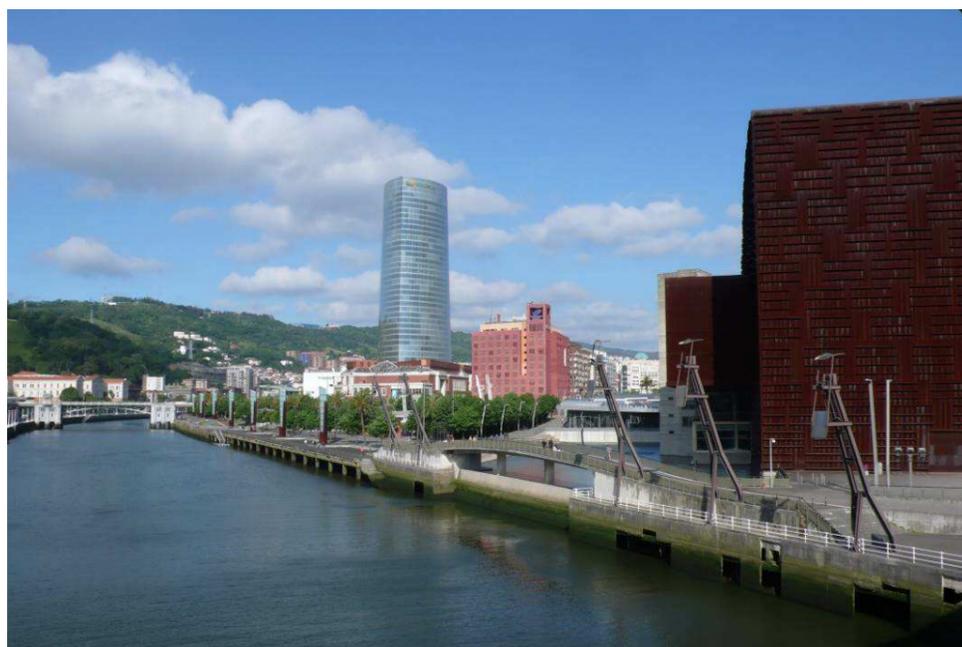


Fig. 7. Puerto de Bilbao (C.N.)



Fig. 8. Puerto de Mahón (C.N.)

- A la sostenibilidad, para integrar los terrenos portuarios en corredores verdes, a nivel de área metropolitana, llegando hasta la ría del Burgo, y analizando la calidad de las aguas para la localización de nuevos usos ligados a la lámina del agua, existiendo un consenso de que los usos que se implanten en los terrenos portuarios deben ser limpios, en donde la pesca debe de seguir siendo un sector estratégico para la ciudad, con la introducción de nuevos usos ligados a la economía verde y azul, buscando complementariedades con otros puertos cercanos como el de Ferrol en relación al tráfico de contenedores.
- A los usos sociales, con la posibilidad de impulsar centros de interpretación ligados a los oficios del mar, y potenciar el uso cívico de la lámina de agua.
- A la gestión y titularidad de los terrenos, en donde existe un consenso generalizado de que los terrenos deberían mantenerse de dominio público, considerando que Puertos del Estado, debería condonar la deuda del puerto, y que los usos futuros sean atractivos para la iniciativa privada, por los costes económicos de la transformación de los terrenos portuarios.

2. EXPERIENCIAS EN CIUDADES MEDIAS ESPAÑOLAS

El Foro Tecendo Litoral estaba orientado hacia la identificación de nuevos usos que podrían localizarse en los terrenos portuarios, como contraste con aquellos previstos en el convenio del 2004. Las experiencias de transformación de los terrenos portuarios, a partir de los años 80 en España, eran reducidas a los ejemplos de Barcelona, Bilbao, Mahón y Pasaia (o Pasajes). En realidad las experiencias en nuestro país en las casi cuatro últimas décadas de apertura de las ciudades al mar a costa de los anteriores terrenos portuarios, que han quedado obsoletos por su centralidad, para las actividades comerciales e industriales, son ya muy amplias, y algunas de ellas pueden servir de referencia al caso de A Coruña, aunque las experiencias de cada puerto o ciudad son singulares, tanto en las demandas de las Autoridades Portuarias, como en las demandas de los Ayuntamientos, con implicaciones en otras infraestructuras viarias y ferroviarias de la ciudad, por la nodalidad histórica de los puertos, con agentes implicados que tienen que ver con el tejido social y empresarial de la ciudad.

Fue en los años 80 aquí, en España (frente a la separación anterior), cuando la Constitución del 78, al atribuir competencias concurrentes en los espacios portuarios, encargándose el Estado de la Planificación y Explotación Portuaria en los puertos de interés general, y las Comunidades Autónomas de la Ordenación de Territorio, apoyándose en los Ayuntamientos, con la posibilidad de ordenar la Zona de Servicio de los Puertos en los Planes Generales, cuando se empezaron a producir los primeros conflictos entre Administraciones, que no se resolverán, al menos jurídicamente, hasta la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y Marina Mercante.



Fig. 9. Puerto de Saint Nazaire (C.N.)

Esta ley obligaba a los Planes Generales a identificar la Zona de Servicio de los Puertos como Sistema General Portuario, y su desarrollo a través de Planes de Utilización de Espacios Portuarios, definiendo los futuros usos y su localización, con el desarrollo urbanístico posterior a través de un Plan Especial, ambos promovidos por la Autoridad Portuaria, pero al ser el Plan Especial, un documento urbanístico, requiere la aprobación final del Ayuntamiento.

La relación entre las Juntas de Obras del Puerto (antecedente de las Autoridades Portuarias) y los Ayuntamientos hasta la Ley de 1992, dio lugar a convenios en los años 80, de cesión de los anteriores terrenos portuarios y de determinados edificios, por su falta de actividad, como en el caso de Barcelona, con el Moll de la Fusta, o en el caso de Gijón, con las dársenas antiguas, para convertirlas en espacios públicos para la ciudad, procesos que se fueron generalizando en los años 90, con vías de servicio anteriores de los puertos y alamedas en terrenos ganados al mar, con intervenciones que adquirirán a finales de esa década la escala de Barcelona, con el Port Vell y la Villa Olímpica; y de Bilbao, con la cesión de los terrenos desafectados a la Sociedad Bilbao Ría 2000, con operaciones singulares de ciudades españolas que seguían la estela de otras ciudades americanas y europeas.

Limitándonos aquí a ciudades medias en España, que es la escala con la que debemos afrontar la transformación de los terrenos portuarios de A Coruña, comentaremos aquí los casos de Gijón, Santander,

en el Cantábrico, Tarragona, Alicante, Málaga y Palma de Mallorca, en el Mediterráneo, y Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Vigo en el Atlántico.

GIJÓN es un ejemplo de integración de los anteriores muelles portuarios al pie del cerro de Santa Catalina, y en el borde de la ciudad histórica, a partir de mediados de los años 80, por medio de un convenio entre la entonces Junta de Obras del Puerto y el Ayuntamiento, canalizado a través de la redacción de un Plan Especial, cuyas actividades portuarias serán abandonadas desde mediados del siglo anterior, con el comienzo de la construcción del puerto del Musel.

Las dársenas entre el dique de Santa Catalina, y el dique curvo, se transformarán en un puerto deportivo, protegido por un nuevo espolón a la entrada del dique de Santa Catalina, al que seguirá el paseo paralelo al centro histórico, y la rehabilitación del edificio de la Rula y, finalmente, a comienzos de los años 90, la construcción de una gran playa artificial, apoyada en un extremo en el dique curvo, y en el otro en un nuevo espigón que delimita un nuevo paseo frente a los Astilleros del Cantábrico, que fueron rescatados por la Autoridad Portuaria.



Fig. 10. Puerto de Gijón (C.N.)



Fig. 11. Puerto de Gijón (C.N.)

Ya, a comienzos del siglo actual, se construyó un estacionamiento subterráneo, debajo del paseo litoral, otorgándose la concesión a una empresa privada, y en los terrenos de los anteriores Astilleros, se construyó un Acuario, también explotado en régimen de concesión, con determinados servicios. Frente al Acuario, se extiende el barrio de Poniente, separado por una plaza lindante con el paseo de la playa, en la que se han conservado parcialmente el pavimento de los Astilleros de la Naval de Gijón. El nuevo barrio residencial, con bloques de viviendas de cuatro plantas que recuerdan la forma de los barcos, se ha convertido en un elemento de centralidad, junto al barrio de la antigua estación de ferrocarril, ambos resultantes de sendos PERI, aprobados a comienzos y mediados de los años 90, como operaciones de renovación urbana de anteriores barrios degradados.

Ha habido, por tanto, una fuerte inversión pública, por parte de la Autoridad Portuaria y la Demarcación de Costas, apoyándose en Fondos europeos, conservándose los terrenos como dominio público portuario, manteniendo su gestión la Autoridad Portuaria, y otorgándose las correspondientes concesiones, para puertos deportivos, aparcamientos subterráneos o determinados equipamientos para la ciudad.

Con estas intervenciones, unidas a la rehabilitación del centro histórico e intervenciones también de los 80, como la reconversión de las anteriores instalaciones del cerro de Santa Catalina, se ha tratado de cambiar la imagen anterior industrial de la ciudad, a partir de la crisis de finales de los años 70, por una ciudad más de servicios, en competencia con Oviedo. La Autoridad Portuaria, ha realizado también

intervenciones sobre el entorno, en compensación a la construcción del puerto exterior, con el parque arqueológico en torno al faro de Campa de Torres, elevado sobre la localización del dique en el extremo del Musel.

SANTANDER, cuyos proyectos de transformación del frente portuario datan de la segunda mitad del XVIII, para la construcción de la nueva población que dirigirá el crecimiento del puerto y de la ciudad, tiene una relación privilegiada con el mar, en torno al Paseo Pereda y la dársena de Puertochico, reconvertida de puerto pesquero en puerto deportivo ya a mediados del siglo anterior. El Muelle, como se reconoce el frente de la ciudad, con las manzanas regulares alineadas, y la transformación a comienzos de siglo de la urbanización del Muelle y del Paseo Pereda, es un elemento de identidad de la ciudad que a diferencia de otras ciudades portuarias no ha sido transformado por nuevos rellenos o nuevos muelles, quizás por los condicionantes de la canal de acceso a las instalaciones portuarias al fondo, en torno a los muelles de Raos.

Hoy Santander puede ponerse como ejemplo de colaboración interadministrativa, después de décadas (al menos desde los años 80), de discrepancias entre la Jefatura de Obras del Puerto y el Ayuntamiento (incluido el Gobierno Regional), a pesar que desde los años 80 el puerto ha intentado poner en valor su historia en relación al crecimiento de la ciudad, con publicaciones y exposiciones.

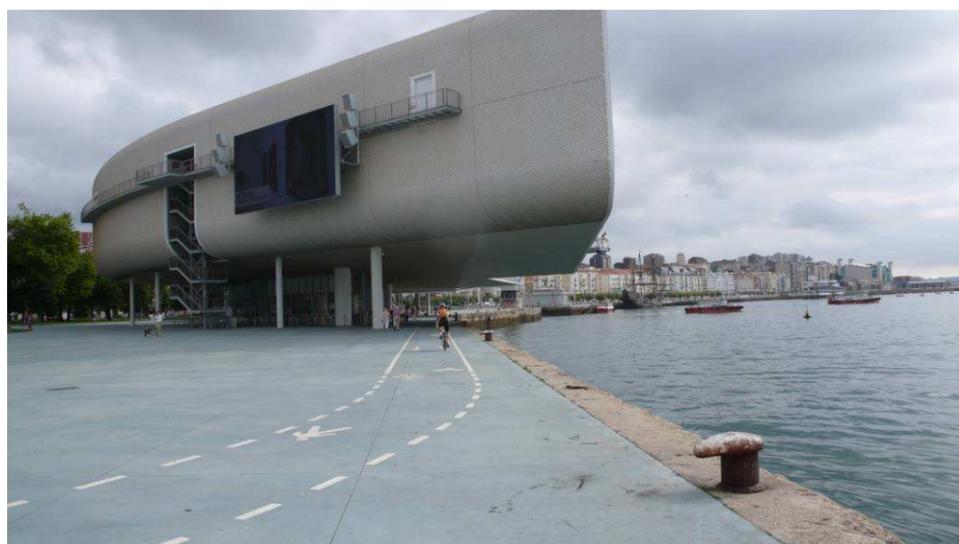


Fig. 12. Puerto de Santander (C.N.)



Fig. 13. Puerto de Santander (C.N.)

La solución administrativa de colaboración vino del “*Protocolo General de Intenciones para la Reordenación urbanística del Frente Marítimo Portuario de Santander*”, firmado en abril del 2010, por la Autoridad Portuaria, el Ayuntamiento de Santander, el Gobierno de Cantabria, Puertos del Estado y el Ministerio de Fomento, para impulsar la reordenación de unos 5 km de la fachada marítima, en una extensión de unas 60ha, con competencias concurrentes de las distintas administraciones, en donde la generación de empleo derivada de la actividad portuaria, es fundamental, no solo para Santander, sino para toda la región.

El Protocolo intentaba coordinar la planificación integral del frente marítimo, con una hoja de ruta de los intereses de las distintas administraciones implicadas, buscando la autosuficiencia financiera, y estableciendo pautas de intervención en los distintos muelles, con un planteamiento inicial, que fue desarrollándose a través de la creación de un Grupo de Trabajo, con el apoyo de colaboradores externos, que, en un periodo de 10 meses, dieron lugar a tres documentos:

- Un Convenio interadministrativo de colaboración para la Reordenación del Frente Marítimo, aprobado en marzo del 2011, que definía las obligaciones de las distintas partes.
- Un Plan Maestro, para la reordenación del Frente Marítimo de Santander, aprobado también en marzo de 2011.
- La creación de un Consorcio Urbanístico, como órgano encargado de la gestión del proyecto, que actúa con facultades delegadas de las distintas Administraciones.

Las intervenciones en la década pasada, se han concentrado en torno a los anteriores Astilleros de San Martín (más allá de Puertochico), con la construcción del Centro Especial de alto Rendimiento Príncipe Felipe, que aprovechó la celebración en 2014 del campeonato de vela ligera, como nuevo equipamiento deportivo.

- La rehabilitación del dique de Gamazo, en los terrenos también de los anteriores Astilleros, con la rehabilitación también de la casa de bombas, y la ordenación de un parque con una plaza elevada, proyectado por FAO.
- La construcción del Centro Botín, terminado en el 2017, proyectado por Renzo Piano, y con la reordenación de los Jardines del entorno por parte de Cristina Iglesias, y financiado por el Banco de Santander.
- Con la intervención recientemente realizada en el entorno de la Estación Marítima, dando continuidad a los espacios públicos anteriores en torno al Muelle de Maliaño, financiado por la Autoridad Portuaria.
- Recuperación del entorno de la dársena del barrio pesquero, financiada por el Ayuntamiento, buscando la continuidad de los paseos más céntricos, para integrar este barrio en la ciudad, y completar el frente marítimo según un proyecto de Arup, que se encargó también del Plan Maestro.



Fig. 14. Puerto de Santander (C.N.)



Fig. 15. Puerto de Santander (C.N.)

El citar a algunos de los autores de los proyectos, es porque la formalización final de los proyectos arquitectónicos y de espacios públicos, es fundamental para que los ciudadanos se sientan identificados con ellos.

En **TARRAGONA**, a finales de los años 80, se redactó un Plan Especial de Reforma Interior del Frente Marítimo Portuario y Ferroviario, que incluía propuestas como la creación de un nuevo puerto deportivo, en el espaldón del Dique de Levante; la comunicación a través de un paso subterráneo para los camiones, de los barrios de Serrallo y el Puerto, la elevación del ferrocarril (principal barrera de la ciudad con el mar), que será descartada, demandando el Ayuntamiento el soterramiento del ferrocarril, que será recogido en el Plan General de 1994, pero que todavía no se ha producido. Esta operación estaba asociada a la desafectación y recalificación de los terrenos para uso residencial, equipamientos y uso terciario, que todavía no se ha producido, por desencadenarse entonces un debate sobre el carácter especulativo de la operación, llegando entre el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria, a convocar en 1995 un concurso de ideas que serviría de base a la redacción de un Plan Especial, teniendo como caballo de batalla el soterramiento del ferrocarril, a lo que se dio una solución parcial a través de una pasarela que conecta el casco histórico de la ciudad, con la playa y el puerto deportivo, terminada en el 2018.

El interés mayor que tiene para nosotros lo realizado en el puerto de Tarragona, para integrarlo en la ciudad, se relaciona con las intervenciones realizadas en el Muelle de Costa y el Muelle de Pescadores,

integrando el barrio de Serrallo (al que se accede después de atravesar inferiormente la vía del ferrocarril), con un estacionamiento subterráneo en los terrenos portuarios ganados por los muelles, para después acceder peatonalmente a los cuatro tinglados paralelos al muelle, que fueron rehabilitados a finales de los 80, convirtiéndolos en una marca cultural de la ciudad de Tarragona, gestionados por la propia Autoridad Portuaria, desde el llamado Centro de Estudios Marítimos y Actividades del Puerto, que organiza desde exposiciones hasta visitas escolares.

La última intervención, a finales de los años 90, fue la rehabilitación de un gran almacén de 2000 m², reconvertido en el Museo del Puerto de Tarragona, en donde además de albergar la historia del puerto, relaciona a los visitantes con grúas históricas, embarcaciones, faros etc., diseminados por la zona portuaria, como un museo también al aire libre. Iniciativas, por tanto, de la Autoridad Portuaria para la preservación del Patrimonio marítimo y portuario.

El Muelle de Costa, en el lado protegido del Muelle de Levante, se complementa con el puerto deportivo en el otro lado, con sus equipamientos comerciales y de restauración ligados a los deportes náuticos, y la posibilidad desde los mismos de continuar por la ladera de Tarragona hasta el anfiteatro, integrando el patrimonio cultural del puerto con el de la ciudad.



Fig. 16. Puerto de Tarragona (C.N.)



Fig. 17. Puerto de Tarragona (C.N.)

En el caso de **ALICANTE**, también la Autoridad Portuaria acometió a finales de los años 80, la redacción de un Plan Especial, que se aprobó en 1992, y que recogía en torno al Muelle de Levante, la localización de 13. 000 m² de usos comerciales, una marina deportiva, con 1200 atraques, y un aparcamiento público de 800 plazas, otorgando la Autoridad Portuaria la concesión a una inmobiliaria que se encargaba del diseño, con una edificabilidad de 0, 56 m²/m². Así mismo, en el Muelle de Poniente, se recogía un uso comercial de 70. 0000 m², que luego se redujo a 42. 000 m², con el actual centro comercial Panoramis.

Los muros de piedra de la dársena interior, con sus escaleras de bajada, delimitan hoy un espacio público en torno a los anteriores muelles, con un paseo de palmeras, que conforma la imagen de la relación entre el puerto y la ciudad, y una plaza elevada en el arranque del muelle de Levante, bajo la que se disponen locales comerciales. Desde la plaza elevada se puede continuar el paseo por la parte superior del dique, en la que se ha ganado un paseo en voladizo, con unas vistas a la dársena interior por un lado y a la playa por el otro.

Se trata, por tanto, de una intervención dirigida desde finales de los años 80 por la propia Autoridad Portuaria (sin intervención por tanto del Ayuntamiento, más allá de la aprobación del Plan Especial), en la que se produce el contacto entre los terrenos portuarios y la ciudad, del mismo modo que en otros puertos de ciudades intermedias en el Mediterráneo, en los que los usos lucrativos, son los deportivos, comerciales y los estacionamientos subterráneos, a través de concesiones, en las que las Autoridades

Portuarias conservan el dominio público de los terrenos en los que se localizan, con ejemplos que están presentes también en Castellón y Cartagena, con la singularidad en este caso de las instalaciones militares del XVIII, cerradas a la ciudad.

En el puerto de Alicante, destaca el edificio de la Aduana, con dos plantas, proyectado a principio del siglo XX por el ingeniero de caminos, c y p, Prospero Lafarga, al comienzo del Muelle de Levante, como contraste con los nuevos locales comerciales, y la rehabilitación que se hizo de la lonja del Pescado, del mismo autor, y planta en doble U, que muestra la importancia de la rehabilitación de edificios con un valor patrimonial, como imagen de los nuevos espacios portuarios.

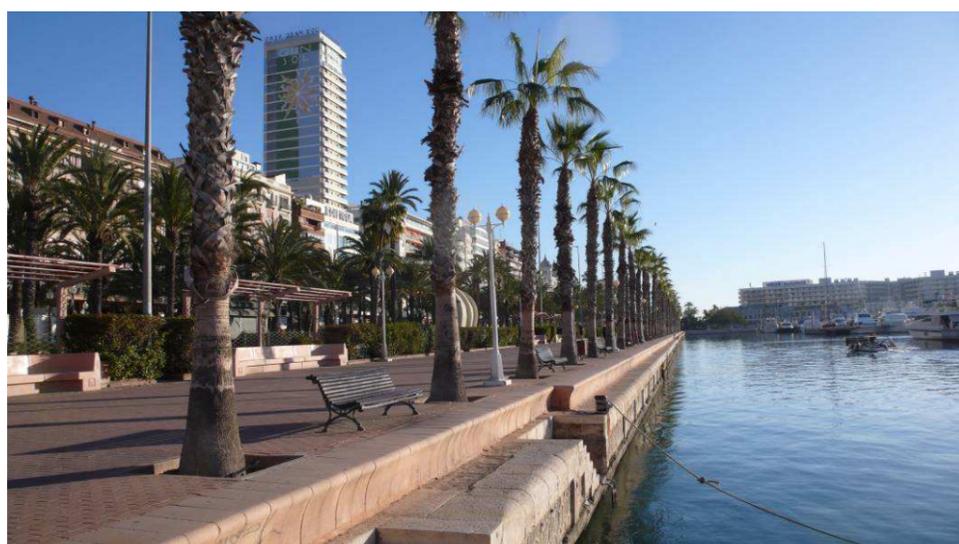


Fig. 18. Puerto de Alicante (C.N.)



Fig. 19. Puerto de Alicante (C.N.)

MÁLAGA sigue el modelo de otros puertos andaluces, como Almería, en los que las intervenciones en el siglo XIX, conforman rellenos que dieron lugar a parques, como elementos de transición con la ciudad histórica (éste será también el caso del malecón de A Coruña), en los que se fueron localizando los principales edificios administrativos de la ciudad y del puerto, como ocurrirá en Málaga con el Paseo de la Farola. Frente a estas nuevas fachadas de la ciudad, se localizará también la carretera nacional, apoyándose en los terrenos ganados al mar, que recorre el litoral Mediterráneo, y que a partir de los años 60 demandará aparcamientos en el frente marítimo, y que en los 80 y 90 se convertirán en subterráneos.

En Málaga, el Muelle 2, paralelo al Paseo de Os Curas, y el Muelle 1 al de La Farola, como elemento de transición con el barrio de La Malagueta, delimitan el plano del agua de la dársena, que aparecía ya desde los años 80 como una oportunidad para abrir la ciudad al mar, frente al borde del puerto, realizándose a finales de esta década un Plan Especial, que incluía la cesión de los terrenos portuarios más céntricos de la ciudad, que el puerto no necesitaba como consecuencia de la prolongación del Muelle de Levante, y el desplazamiento de las actividades portuarias a la zona de San Andrés. La falta de acuerdo entre el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria, dará lugar a un concurso internacional, ganado por Jerónimo Junquera y Liliana Obal, con una propuesta de palmeral (prolongación del parque)

y una pérgola paralela al muelle, en la que se integra un aparcamiento subterráneo, una estación marítima, un museo y un espacio didáctico como Aula del Mar.

El convenio realizado después entre el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria, dio lugar a las obras realizadas, en las que destacan, además del Palmeral, los edificios acristalados y la gran pérgola que corre paralela al muelle del paseo de La Farola, en el que se ha evitado la localización de embarcaciones deportivas, y en el que atracan solo de forma singular los megayates. En el otro muelle, sin embargo, la transición con el barrio de la Malagueta (fundamentalmente transformado a través de torres de viviendas y de oficinas) las embarcaciones deportivas se alinean a lo largo del muelle, estando ocupados los terrenos portuarios por cafeterías, restaurantes, instalaciones al servicio de las actividades náuticas, con un paseo superior sobre el mar, desde el que se tiene una relación especial con el plano del agua de la dársena. Este plano, a diferencia del Atlántico y el Cantábrico, no cambia con el nivel de las mareas, por lo que la relación con el agua en estos puertos es muy directa. En el extremo del paseo, elevado sobre las instalaciones comerciales, se sitúa el faro, pudiéndose prolongar el paseo por el propio dique de abrigo, que estos puertos mediterráneos aparecen abiertos al público. Al inicio de la prolongación del Dique de Levante se construyó en una importante terminal de cruceros que opera desde 2008 y se amplió en 2012 y que tiene capacidad para operar hasta cinco buques de gran eslora simultáneamente, y más de medio millón de pasajeros anualmente. Esta ha significado que Málaga sea segundo puerto base tras Barcelona.

En el resto de los puertos andaluces como Almería, Algeciras o Motril, aunque se han cedido espacios de los muelles más céntricos para el uso ciudadano, con paseos a veces arbolados de transición con las láminas de agua, el cierre del dominio público de los recintos portuarios, apoyado en problemas de seguridad para las terminales de carga de mercancías, se hace muy presente, como borde del espacio público con la ciudad.

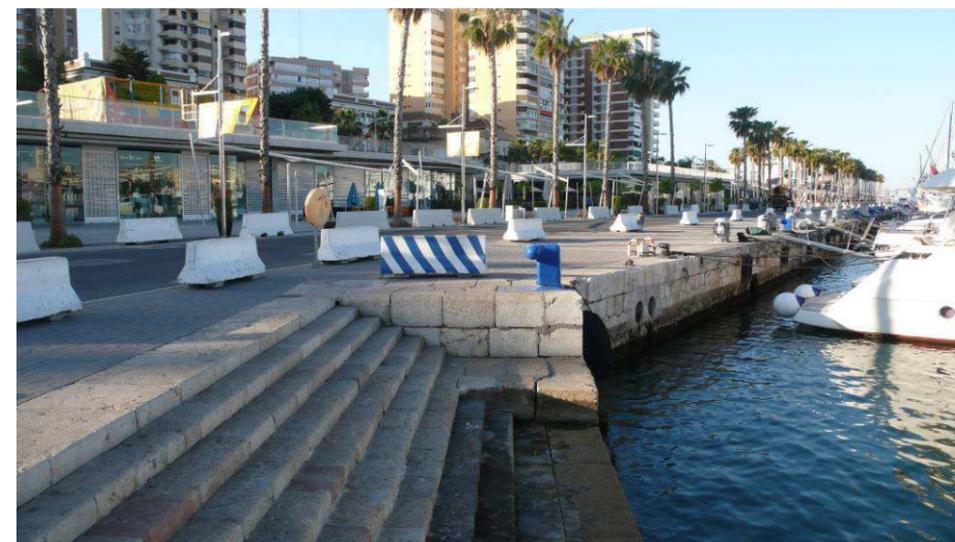


Fig. 20. Puerto de Málaga (C.N.)



Fig. 21. Puerto de Málaga (C.N.)

En *PALMA DE MALLORCA* se ha ido actuando a través de proyectos puntuales, para mejorar las relaciones entre el centro histórico de la ciudad y los terrenos portuarios, con intervenciones en las murallas, como la de Martínez Lapeña y Elías Torres, y el paseo marítimo que sigue paralelo a la avenida del litoral, al estar destinadas las zonas portuarias entre el muelle de Levante y la ciudad a puerto deportivo, y al tráfico de pasajeros, con una pequeña dársena al comienzo del muelle de Levante, en donde coexisten con las actividades pesqueras. El tráfico de mercancías se concentró en el otro extremo, en torno al muelle de Poniente, en donde se localizan también terrenos del Ministerio de Defensa y el histórico faro de Porto Pi.

Las intervenciones más recientes han ido en la misma línea, con la construcción de la nueva Estación Marítima, en el Dique del Oeste, terminada en el 2018, con una superficie edificada útil de 9280 m² y servicios anexos, al servicio del tráfico de cruceros, con un presupuesto de 12,4 millones de euros, en sustitución de la anterior estación marítima, construida a primeros de los años 60. Los cruceros turísticos se han convertido hoy (al menos antes de la pandemia) en la imagen del frente urbano portuario, por su escala en contraste con el paisaje urbano de la ciudad, como ha ocurrido también recientemente en el caso de A Coruña, con dos o tres cruceros atracados al mismo tiempo.



Fig. 22. Puerto de Palma de Mallorca

Las estaciones marítimas se sitúan hoy, por tanto, en la frontera entre el puerto y la ciudad, con demanda de accesos y aparcamientos, como si fueran pequeños aeropuertos, a los que se unen las medidas de protección, los servicios de aduana, las limitaciones de acceso, y la posibilidad de disponer de usos complementarios ligados al ocio o al comercio. Nada de ello lo encontramos en el pequeño edificio residual a comienzos del Muelle de Trasatlánticos en A Coruña, por lo que la demanda de una nueva estación marítima, y su nueva ubicación, es un aspecto que tendrán que definir estas líneas estratégicas.

En *LAS PALMAS DE GRAN CANARIAS*, el llamado Puerto de la Luz, ha ido creciendo en torno al ismo de Santa Catalina, desde el extremo norte de La Isleta, en forma de nuevas dársenas, orientadas de Norte a Sur, abrazando el desarrollo urbano de la ciudad, con un borde urbano separado por una gran avenida, en forma de carretera urbana, limitada exteriormente por el cierre del puerto.

La presión urbana del puerto sobre la ciudad, hizo que ya en 1992, se firmase un convenio entre la Autoridad Portuaria, el Ayuntamiento y el Gobierno Autónomo, con el objeto de trasladar las actividades más molestas y peligrosas, en torno al área de Santa Catalina, a otras zonas más alejadas, soterrando la entrada al puerto, y conectando peatonalmente el muelle de Santa Catalina con su entorno, el parque próximo y la playa de Las Canteras. El convenio fue seguido de un Plan Especial que se aprobó en 1993, que incluía además la rehabilitación del barrio de Santa Catalina.



Fig. 23. Puerto de Las Palmas de Gran Canaria (C.N.)

En el muelle de Santa Catalina, se localiza un centro de ocio y comercial (El Muelle), de 39000 m², inaugurado en el 2003, y en su extremo inferior se localiza el gran intercambiador de transporte de la isla (de autobuses interurbanos y urbanos) en terrenos ganados al mar, de forma subterránea, sobre el que se localiza una plaza, en conexión peatonal con el muelle de cruceros, a través de lo cual se relacionan con el resto de la ciudad.

En el 2002 se firmó un nuevo convenio, para redactar un Plan Especial, que focalizaba su intervención en la llamada “La Gran Marina”, entre el muelle de Santa Catalina y el muelle Pesquero, todo ello en suelo de dominio público portuario, para cuyo desarrollo la Autoridad Portuaria, redactó un “ Plan de Acción Puerto- Ciudad”, aprobado en el 2004, con el objeto de liberar la zona de concesiones, con el traslado de las actividades a otras zonas portuarias, y con la intervención en la autovía marítima, deprimiendo la vía y alineando el cerramiento del puerto, con la creación de una marina náutica, la recuperación del espejo del agua y la urbanización del entorno, con zonas de ocio.

Al servicio de estos planes se convocó un Concurso de Ideas Internacional, con propuestas dispares, que se quedaron en maquetas, pero que se tradujeron después en septiembre del 2013 en un plan urbanístico sobre terrenos portuarios, junto a los muelles de Sanapó y Wilson, que se ha ido materializando parcialmente, con la inauguración de un nuevo parque, un nuevo acuario y la pasarela sobre la marina, para dar continuidad al circuito peatonal, que estaba en la propuesta de César Pelli, para la “Gran Marina”.

A pesar de ello, las relaciones entre la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento, han sido conflictivas, con críticas al centro comercial “El Muelle”, por su fuerte ocupación, e incluso al Acuario, y a la propuesta de la Autoridad Portuaria para construir un astillero para la reparación de Megayates, con una altura de 24 m.



Fig. 24. Puerto de Las Palmas de Gran Canaria. Muelle de Santa Catalina. Intercambiador de Transporte

En **SANTA CRUZ DE TENERIFE**, debido a las fuertes profundidades a poca distancia de la costa, el puerto se ha ido extendiendo a lo largo de la franja litoral, con una mezcla de usos, desde los industriales, al transporte de graneles, contenedores y pasajeros, separado de la ciudad por el cierre y la carretera que recorre este borde, que además de servir al tráfico urbano, sirve de conexión a las distintas dársenas del puerto, desde el barrio de San Andrés y la playa de Las Teresitas, al norte, a la dársena de los Llanos y el Parque del Auditorio, al sur.

En torno al extremo del puerto, próximo al barrio de San Andrés, se concentran los astilleros y las actividades pesqueras, con las dársenas dedicadas a estos usos. En el otro extremo, en torno a la dársena de Los Llanos, los contenedores, y en el medio, las instalaciones para el transporte de pasajeros por parte de tres compañías (La Transmediterránea, Fred Olsen y Naviera Armas), que compiten en el tráfico entre islas, con barcos como los jetfuel de la Transmediterránea que alcanzan los 80 km/hora, cada una de las cuales tiene su propia terminal.



Fig. 25. Puerto de Santa Cruz de Tenerife. (JMQ)

La estación de ferris se sitúa junto a la plaza de España, de donde parte el llamado muelle de Enlace, que hace de transición con las mercancías y contenedores del puerto, por un lado y el tráfico de pasajeros por otro. Frente a la plaza de España, y en un extremo del muelle de enlace, se construyó una explanada de 360 m de largo por 120 m de ancho, en la que se localizan hoy las intervenciones de apertura de la ciudad a los terrenos portuarios. En torno a los terrenos portuarios se han ido desarrollando instalaciones industriales, apoyadas en los barrancos que desembocan en el puerto, que se extiende durante casi 9 km por la franja litoral.

El Plan General de 1992, ya recogía la posibilidad de intervenir sobre el borde céntrico de la ciudad, con equipamientos urbanos, recogiendo propuestas de la Comisión Puerto-Ciudad que se había formado un año antes, en las que se recogía también la construcción de una nueva estación de Jet-foil y una nueva estación marítima, junto a la recalificación de la dársena de Anaya, en el área de San Andrés, para lo que en 1997, se redactó un avance del Plan Director del Litoral de San Andrés, para resolver la relación del barrio con el frente marítimo, con la integración del propio viario perimetral. Las intervenciones programadas se extienden incluso hasta la propia playa de Las Teresitas, una playa artificial proyectada por Iribarren a comienzos de los años 60.

En el mismo año 1993, la Autoridad Portuaria convocó un concurso restringido de ideas para la ordenación del muelle de Enlace, invitando a firmas de prestigio internacional como Arata Isozaki, OMA,

Foreign Office Architects, Herzog & de Meuron, y Cruz y Ortiz, cuyo fallo de jurado recayó en Herzog & de Meuron, pero reconociendo también el valor de las otras propuestas.

La intervención incluía el soterramiento de la carretera litoral frente a la Plaza de España, cubriéndola, e integrando el espacio ganado en forma de plaza mirador, la construcción del nuevo muelle de Carnaval, como límite de una nueva marina deportiva, junto al muelle de Enlace; la construcción de una nueva estación marítima en este muelle cubierta por una plaza elevada, a semejanza de la que FAO proyectó para Yokohama, y un área destinada al ocio y al comercio. El Plan Especial que ordenaba estas intervenciones se aprobó en el 2006.

Una intervención reciente y de interés para el puerto de a Coruña, se refiere a la reutilización de dos tinglados del puerto como terminal de cruceros, situados en el muelle de Ribera, próximos al Club Náutico y a la estación de jet-foil. Los tinglados estaban formados por pórticos metálicos con una altura libre de 6,70 m, cubiertos de placas onduladas de fibrocemento, que se reconvirtieron en la estación marítima actual de cruceros, adosándoseles tres núcleos principales de distribución de servicios de los pasajeros, con escaleras mecánicas y ascensores, y con vestíbulos de entrada y salida.



Fig. 26. Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Nueva Terminal de Cruceros (JMQ)



Fig. 27. Puerto de Santa Cruz de Tenerife. Interior de la nueva Terminal de Cruceros (JMQ)

En **VIGO** el ensanche (o nueva población) de García Olloqui, de los años 80 del siglo XIX, dejó la alameda de Montero Ríos, como espacio público de transición con los terrenos ganados al mar, en el límite del centro histórico, determinando un nuevo barrio con una gran centralidad. Este nuevo frente urbano fue transformado con los muelles recogidos en el "Anteproyecto de Mejora del Puerto de Vigo", de Eduardo Cabello en 1919, del que se derivará un nuevo muelle en el Arenal, construido a mediados de los años 20, perpendicular al borde litoral, y el muelle de Trasatlánticos en el Berbés, construido en los años 40. Después, en los años 60, se construirá el muelle del Comercio, y en los 80 la nueva dársena deportiva, ocupando las instalaciones marítimas el frente histórico de la ciudad.

Para intervenir sobre este espacio se firmó en 1992 un Convenio de Colaboración entre la Junta de Puerto y Ría de Vigo, el Ayuntamiento de Vigo y el Consorcio de la Zona Franca de Vigo, con el triple objeto de ampliar la parte de los jardines y de ocio de la Alameda, reordenar el tráfico rodado, crear un centro comercial para actividades de ocio, que atrajese a los ciudadanos a la nueva zona, en el que se establecía la financiación de las obras necesarias por parte del Consorcio de la Zona Franca, y la amortización del coste por parte de la Junta de Obras del Puerto, durante 50 años, con los ingresos de

explotación económica de la zona, encargándose el Ayuntamiento de la aprobación del Plan Especial correspondiente, y de la conservación de las obras durante 50 años.

Previamente, en 1991, un equipo de arquitectos había realizado para la Autoridad Portuaria una propuesta de ordenación, que sirvió de base para la convocatoria de un concurso restringido de ideas, que fue fallado en diciembre de 1993, en el que se adjudicó a Esteve Bonell, el edificio institucional de la Xunta, a Andrés Perea, la piscina del Club Náutico, y a Guillermo Vázquez Consuegra, los espacios públicos y los edificios dotacionales. Al estudio de ingeniería Apia XXI, se le adjudicó el proyecto del túnel subterráneo que conecta las zonas portuarias de Bouzas y de Guixar, liberando del tráfico la Avenida de Montero Ríos y convirtiéndola en peatonal.

La intervención posterior se ha ido realizando por fases, y algunos elementos como el muelle con pavimento de madera que rodeaba el puerto deportivo, mostraban, hasta su caída, problemas de conservación. De la intervención realizada, el Consorcio de la Zona Franca de Vigo ha publicado dos libros, el primero con título "Abrir Vigo al mar. Proyecto de recuperación urbana de beiramar central" (1995, conjuntamente con el COAG), y otro ilustrado con las obras realizadas por Guillermo Vázquez Consuegra, con el título "Frente Marítimo de Vigo" (2008), por las que recibió el Premio Nacional de Arquitectura.

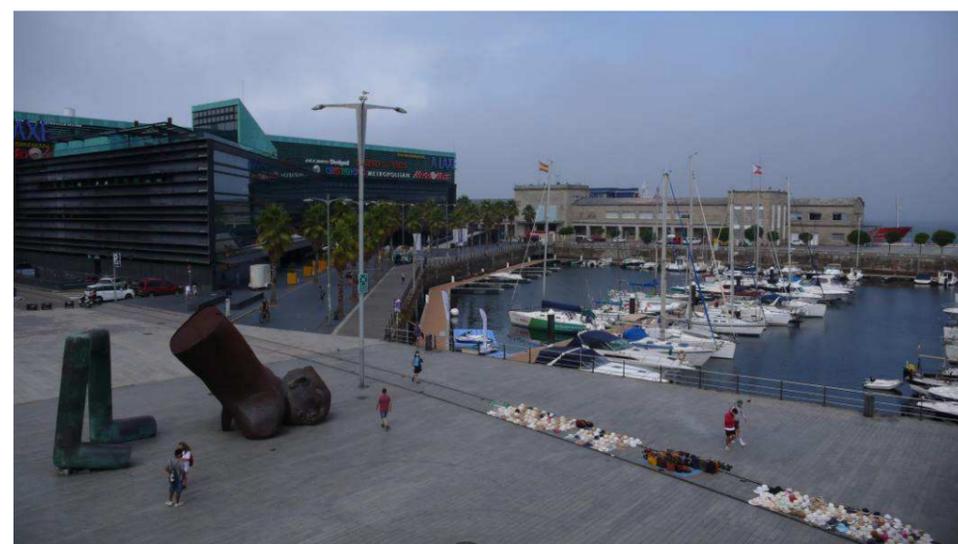


Fig. 28. Puerto de Vigo (C.N.)



Fig. 29. Puerto de Vigo (C.N.)

Las intervenciones realizadas muestran la importancia del soterramiento del tráfico, que anteriormente hacía de borde de separación, con mezcla de tráfico urbano y del tráfico portuario, la importancia de los elementos de urbanización (que incluyen la jardinería, los pavimentos, los elementos del alumbrado, los bancos, las pérgolas), la potenciación del recorrido paralelo o sobre los muelles, con su potencial paisajístico, el equilibrio de espacios que tienen que tener las marinas entre los barcos y el plano del agua. En este proyecto se recurre además a edificios relacionados con el ocio y la hostelería, como el que bordea la plaza de la Estrella al lado de la estación marítima, o a edificios que alberguen servicios náuticos, como el que se sitúa al otro lado de los jardines de Elduayen, cuya cubierta es una plaza escalonada inclinada, en forma de edificio-plaza, conocido como Estación de Ría.



Fig. 30. Puerto de Vigo (C.N.)



Fig. 31. Puerto de Vigo (C.N.)

Como hemos visto en el resto de las ciudades, es constante la presencia de centros comerciales, con una presencia excesiva, que genera problemas paisajísticos, con lo que se les suele localizar en espacios de borde con el resto de la ciudad, con una búsqueda de la continuidad de recorridos peatonales y la disposición de estacionamientos subterráneos próximos.

Al mismo tiempo es recurrente la propuesta de nuevas estaciones marítimas, y el mantenimiento de edificios anteriores relacionados con las instalaciones náuticas, como memoria del lugar y contraste entre la modernidad de la nueva arquitectura y las edificaciones anteriores.

Las intervenciones en ciudades medias españolas comentadas, no agotan las intervenciones posibles, pero en todas ellas aparece una recurrencia en los tipos de intervención en los proyectos de integración puerto- ciudad, desarrollados dentro del dominio público portuario, fruto del acuerdo con otras administraciones, pero en las que tienen un protagonismo importante las Autoridades Portuarias en su desarrollo y gestión, que necesitan la aprobación urbanística de los Ayuntamientos.

Cuando no se mantiene el dominio público portuario de los terrenos en los que se llevan a cabo estas intervenciones, por considerarlos innecesarios para las actividades portuarias, ha sido frecuente la desafectación de estos terrenos, y la cesión a los Ayuntamientos, como espacios públicos para las ciudades, en forma de viales, plazas, jardines, de los que se encarga el Ayuntamiento de la conservación.

En el caso de operaciones urbanísticas más complejas, como las de Bilbao, Barcelona o Valencia, las Autoridades Portuarias se apartan de la operación, y es el Ayuntamiento, con la implicación también de la Administración Autonómica, el que lo lidera, en Consorcios Urbanísticos presididos por el propio alcalde o alcaldesa, limitándose la Autoridad Portuaria a ceder los terrenos.

Desde el punto de vista de los usos, las decisiones sobre la construcción de nuevas estaciones marítimas, por el aumento del tráfico de pasajeros (antes de la pandemia), la localización de centros comerciales ligados a las nuevas marinas, para atraer a la población de la ciudad a los nuevos espacios públicos, la conservación de elementos patrimoniales, grúas o tinglados que pueden ser rehabilitados para nuevos usos actuales relacionados con actividades culturales (como en el caso de Tarragona), e incluso para actividades relacionadas con el propio tráfico de pasajeros (como en el caso de Tenerife), es frecuente.

Al mismo tiempo se pone de manifiesto la importancia de las soluciones viarias, que resuelven la barrera del borde especializado anterior, con soluciones de soterramiento parcial o total del tráfico, asociadas a la propia ordenación del tráfico del entorno, en busca de la continuidad de los itinerarios peatonales. Igualmente tiene gran importancia lo relativo al transporte público, no solo por la necesidad de reordenar las líneas anteriores, sino por la posibilidad de utilizar espacios portuarios para la construcción de estaciones intermodales, como en el caso de Gran Canarias, de una mayor centralidad que las existentes con los autobuses, conectando el transporte urbano con el metropolitano.

3. EXPERIENCIAS EN CIUDADES MEDIAS EUROPEAS

Dentro del Foro Tecendo Litoral, y también a lo largo de anteriores documentos redactados acerca de la transformación del Puerto Interior, se hacía referencia a distintas experiencias internacionales relacionadas con procesos llevados a cabo en ciudades tanto europeas como norteamericanas. Estas experiencias estaban fundamentalmente orientadas a poner de manifiesto los distintos modelos de referencia en los que basar estrategias y actuaciones de cara a la transformación del Puerto Interior de A Coruña. En particular, en el Foro Tecendo Litoral se hacía hincapié en modelos en los que la reorientación de los espacios portuarios poseía una clara tendencia hacia la implantación de nuevos usos productivos, más que la generación de nuevos espacios residenciales, y en los que, además, había existido una cierta participación, tanto de la comunidad como de las instituciones con competencias sobre los terrenos portuarios.

Sin embargo, muchas de las experiencias recogidas en el Foro Tecendo Litoral, y en otros documentos anteriores, hacían referencia a ciudades y procesos cuya extrapolación directa al caso de A Coruña se antoja complicada, bien debido a la escala de la ciudad, bien debido a la escala de la transformación prevista de los espacios portuarios, o bien debido a puntos de partida en cuanto a los usos actuales, muy distintos de los presentes en el Puerto Interior de A Coruña. En este sentido, y valorando las aportaciones realizadas en el documento del Foro Tecendo Litoral, se ha procurado incorporar a este documento otras experiencias complementarias y que pueden presentar una mayor semejanza con el caso de A Coruña.

Las transformaciones de los espacios portuarios interiores en las ciudades identificadas a lo largo de Europa, no han estado exentas de conflictos entre las ciudades y los puertos, aunque en muchas ocasiones también han mostrado una notable confluencia entre los intereses y los objetivos de ambos, sobre todo cuando afrontar los retos funcionales, económicas, ambientales y sociales actuales y futuros exige una respuesta coordinada de la Administración municipal y portuaria. De este modo, las transformaciones de los espacios portuarios interiores se han configurado como operaciones estratégicas complejas y multifuncionales, que buscan una mayor integración con la ciudad para usos tanto urbanos como portuarios, mediante distintos desarrollos portuarios, urbanísticos y cívicos, que representan una oportunidad tanto para la Ciudad como para el Puerto, y buscan establecer un nuevo modelo de relación entre ambos, y en particular entre la ciudad y la lámina de agua portuaria.

De este modo, y teniendo en cuenta que tanto los objetivos como los puntos de partida de cada ciudad son muy diferentes, se han identificado una serie de experiencias en ciudades medias europeas

que pueden mostrar una cierta similitud con A Coruña en cuanto a población, razones, necesidades y objetivos de la transformación de sus terrenos portuarios.

De estas ciudades será posible extraer una serie de referencias en cuanto a las estrategias y actuaciones desarrolladas y a la conformación de los procesos de transformación portuaria, sobre todo respecto a su gobernanza.

Entre las ciudades identificadas se encuentran casos cuya razón de ser es fundamentalmente funcional, dada la obsolescencia de los terrenos portuarios para los requisitos de la logística y del tráfico marítimo actual, siendo preciso el desarrollo de nuevos espacios portuarios alejados de la centralidad urbana de la ciudad. Otros casos identificados son ciudades en las que la razón esencial para la transformación portuaria es mucho más profunda y está relacionada con la crisis de su base económica, en gran medida relacionada con actividades ligadas al tráfico marítimo, como la construcción naval o la existencia de bases militares navales, que conduce a la presencia de terrenos portuarios de elevada centralidad y conectividad que generan oportunidades para la incorporación de nuevas actividades productivas buscando modificar la base económica de la ciudad.

En todo caso, bien por una o bien por otra razón, todos estos procesos se han presentado como oportunidades para recuperar los frentes portuarios y generar una nueva relación de la ciudad con el mar, recualificando los espacios de la fachada portuaria de estas ciudades y creando transversalidades hacia los centros históricos.

A continuación, y con las limitaciones mencionadas, en las siguientes líneas se realizará una breve descripción focalizada de algunas de las transformaciones portuarias realizadas en las últimas décadas en ciudades medias europeas. Entre los casos analizados se encuentran Malmö, Aarhus, Bremerhaven, Kiel, Amberes, La Haya, Cardiff, Plymouth, Bari y Trieste.

La experiencia de Malmö es necesario relacionarla con las oportunidades que surgen de la implantación de grandes infraestructuras en el entorno y su efecto en el desarrollo económico de la ciudad. Así, si bien Malmö por su localización geográfica ya era un puerto de cierta importancia, la construcción del Puente – Túnel del Öresund ha supuesto la conformación de una importante región urbana transfronteriza con Copenhague, y su continuidad hacia Estocolmo por el Este, que ha dinamizado la economía de la ciudad. Si bien es cierto que el centro histórico de la ciudad de Malmö ya había sido rehabilitado, junto con los canales de su interior, su frente marítimo continuaba ocupado por distintos espacios portuarios, que a finales de la década de 1990 sufrían el declive industrial y las consecuencias de la crisis financiera sueca. Entre estos espacios se encontraban el Western Harbour, ocupado por la industria del automóvil (SAAB) y que ante la crisis y la deslocalización de dicha industria en el año 1996 vende los terrenos al municipio de Malmö.



Fig. 32. Puerto de Malmö (C.N.)



Fig. 33. Puerto de Malmö (C.N.)

De este modo, a partir de 1998 se inicia la recuperación de las instalaciones portuarias situadas al Oeste de la ciudad, primero con la construcción de la Universidad de Malmö y después, a partir del año 2001, con el desarrollo de un nuevo barrio caracterizado por la sostenibilidad urbana. En este sentido, cuando en el año 1996 se designa a Malmö sede de la Exposición Nacional de Vivienda de Suecia se realiza el lanzamiento del proyecto Bo01 – City of Tomorrow, como ámbito de experimentación del desarrollo de un eco-barrio en los terrenos del Western Harbour. Este proyecto se ha caracterizado por su planificación sostenible, la recuperación de los suelos contaminados por la industria, el fomento del transporte público y de los modos no motorizados, y por la gestión de las aguas pluviales y de los residuos sólidos urbanos. En gran medida, el establecimiento inicial de un Programa de Calidad Urbana, adoptado también por la iniciativa privada, y la certificación mediante distintos sellos del desarrollo urbanístico han sido condicionantes para el éxito de la transformación de los terrenos portuarios de Malmö. Desde el punto de vista espacial, aparte de la búsqueda de una diversidad de densidades, usos y arquitectura, hay que destacar la importancia del Paseo Marítimo y de la implantación un gran parque y de zonas verdes en el ámbito. Por otra parte, el desarrollo gradual de la actuación ha ido permitiendo su adaptación a nuevos retos y cuestiones emergentes.

Entre las principales cuestiones a considerar de la experiencia de Malmö se encuentran tanto su clara apuesta por la sostenibilidad urbana, con proyectos que pueden considerarse incluso como piloto o demostrativos, incluso buscando la certificación de su calidad ambiental (p.ej. Mästhuseen a través del sello BREEAM), como la propia configuración espacial formulada, con mezcla de usos pero buscando una cierta especialización en algunas zonas e incorporando nuevas actividades, entre ellas la Universidad de Malmö en las instalaciones portuarias. De este modo, la ciudad de Malmö ha buscado la generación de un nuevo centro, complementario a su centro histórico, y que busca conectarse con los grandes temas del urbanismo actual, como la sostenibilidad urbana, en todas sus vertientes, el espacio público y el transporte, y la mezcla de usos.

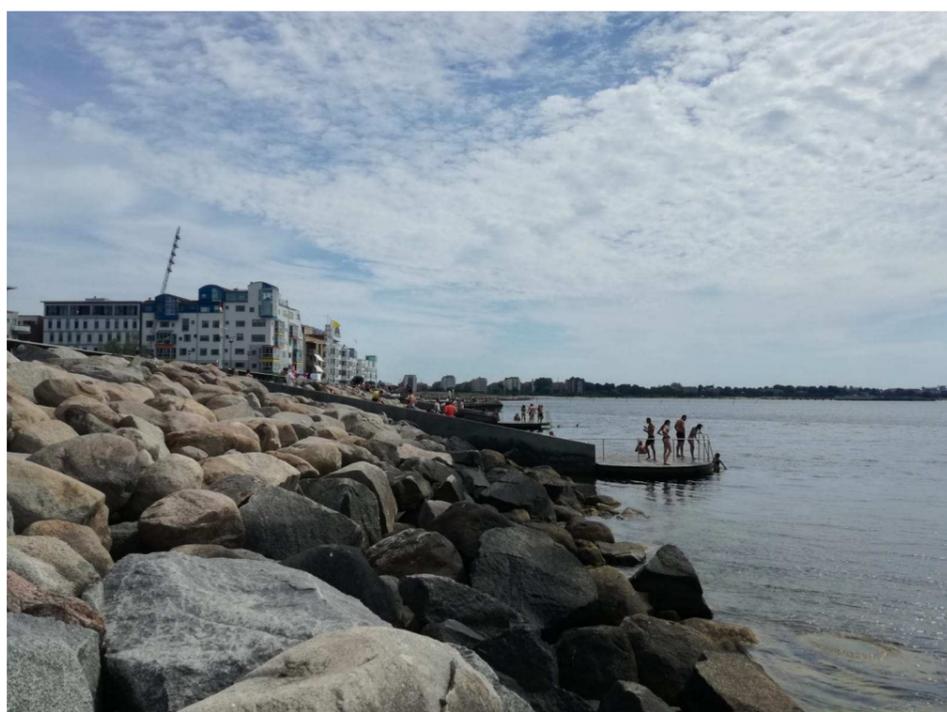


Fig. 34. Puerto de Malmö (GSR)

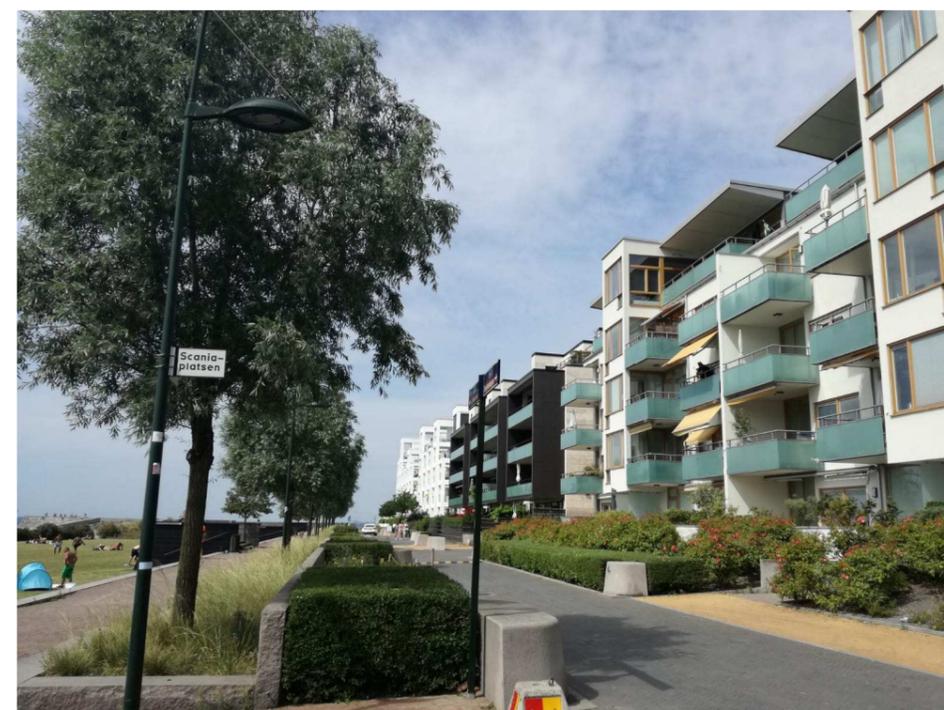


Fig. 35. Puerto de Malmö (GSR)

La transformación de los terrenos portuarios interiores de AARHUS es uno de los proyectos de desarrollo urbano más importantes y de mayor envergadura para dicha ciudad. Su origen data del año 1997 cuando el Puerto, el Condado y la Ciudad de Aarhus adoptaron planes a gran escala para el desarrollo urbano de gran parte de los terrenos portuarios que habían quedado sin uso en las áreas más cercanas al centro de la ciudad, debido al traslado de las actividades a otras áreas con mejores condiciones para el tráfico marítimo.

De este modo, y tras un concurso de ideas, en el que la propuesta ganadora se basaba en un esquema de recreación del borde de la ciudad hacia el mar, en un tramo de cinco kilómetros de áreas portuarias urbanas con la instalación de distintas zonas de baño y un nuevo distrito urbano vital, diverso y atractivo en la zona Norte. De este modo, sobre la base de esta propuesta, el Ayuntamiento de Aarhus adoptó un "MasterPlan para las zonas portuarias urbanas" en el año 2003 y un "Manual de calidad para las zonas portuarias urbanas" en los que se establecen la visión y las directrices generales para la reconversión de los terrenos portuarios. Ambos documentos están basados en dos elementos principales destinados a garantizar una adecuada interacción entre la ciudad, el puerto y la bahía. De este modo,

se proyectó una conexión recreativa Norte – Sur a través de las áreas portuarias urbanas. El otro elemento es una gran plaza portuaria urbana como rotula con el centro de la ciudad, que está flanqueada por dos grandes equipamientos culturales. Al mismo tiempo, se proyectó un tranvía en el eje Norte – Sur como forma de potenciar el transporte público, de modo complementaria al gran eje recreativo.

Más allá de la creación de un nuevo distrito residencial en los terrenos portuarios del Norte de la ciudad de Aarhus, la experiencia de esta ciudad muestra la importancia de la integración de los espacios portuarios centrales con la ciudad a través del espacio público, por una parte, y del establecimiento de itinerarios peatonales y recreativos que permitan la conexión de las distintas zonas y la recuperación del frente marítimo para el uso ciudadano.

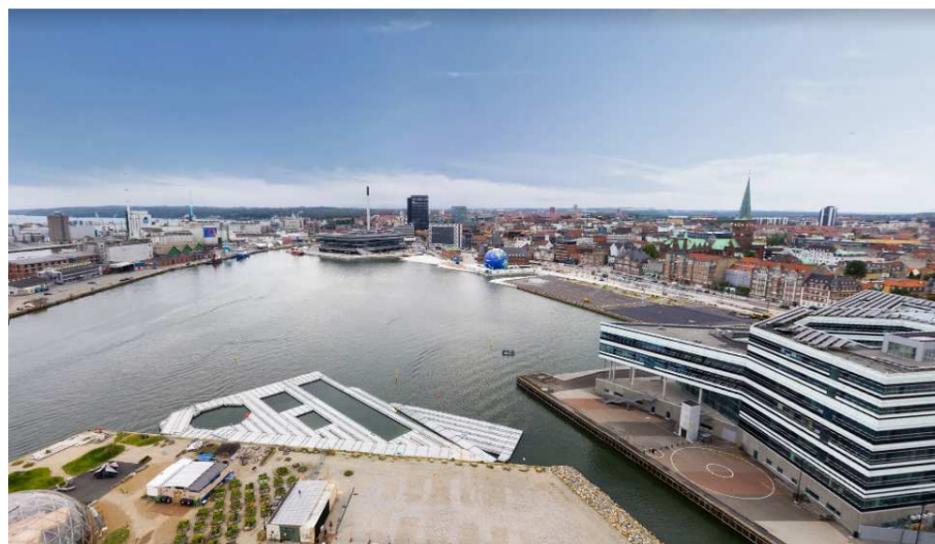


Fig. 36. Puerto de Aarhus (GM)



Fig. 37. Puerto de Aarhus(GM)

En el caso de **KIEL**, cuyo puerto se sitúa en la desembocadura del Canal del mismo nombre, hay que ligarlo con la superación de las barreras que determinadas infraestructuras especializadas suponen en la relación de la ciudad con su borde marítimo. El Puerto de Kiel se desarrolla en ambas márgenes del mencionado Canal, con las instalaciones destinadas al tráfico de mercancías en su margen derecha y los tráficos de pasajeros en la margen izquierda, frente a la ciudad histórica, situándose la Estación Central de Ferrocarril y las vías férreas entre ambos. De este modo, la presencia de unas potentes infraestructuras especializadas se convierte en una barrera que condiciona la relación de la ciudad, ya no sólo con su frente marítima, sino que incluso con parte de los propios espacios portuarios.

El principal proyecto de transformación de la ciudad de Kiel es, por tanto, la reordenación del espacio intersticial entre la ciudad y el puerto, ocupado por la Estación Central y las vías férreas, que suponían una clara barrera para el desarrollo de las relaciones entre la ciudad y el mar, y para la continuidad de la accesibilidad desde esta última a su frente marítima. Con la finalidad de superar esta barrera, la ciudad de Kiel ha desarrollado un proyecto de reordenación de la mencionada zona intersticial, cuyo punto clave se encuentra en el soterramiento de las vías férreas, mejorando al mismo tiempo esta infraestructura, y permitiendo generar una nueva área de desarrollo con distintos usos terciarios y comerciales, relacionados con la administración del Puerto, así como también nuevas zonas residenciales y espacios públicos

Por tanto, el Puerto de Kiel es un ejemplo de que las barreras entre Puerto y ciudad pueden ser superadas, a través de proyectos estratégicos complejos, generando nuevos espacios públicos y la localización residencial y de actividad, que, en última instancia, actúan de conectores entre la ciudad y

su frente marítimo, superando las barreras que impedían, o al menos dificultaban la integración Puerto – Ciudad.

La experiencia de *BREMERHAVEN* hay que situarla en un contexto particular, como es la propia historia de construcción del puerto y la ciudad, con dependencia de la ciudad de Bremen, ya que fue fundada en 1827 como segundo puerto de la ciudad de Bremen, pero situada en terrenos del Estado de Hannover, lo que ha conducido a la existencia de conflictos entre los distintos niveles de la Administración respecto a la ejecución de la transformación de los espacios portuarios. En este sentido, la ciudad posee su propia administración, pero el Puerto depende de la ciudad de Bremen, y es gestionado por una Autoridad Portuaria de total propiedad estatal. En el caso del Bremerhaven, los distintos requerimientos del tráfico marítimo y la ampliación del puerto significó el progresivo abandono y declive de las instalaciones portuarias contiguas al centro de la ciudad.

Aparte de los distintos proyectos formulados para ampliar el Puerto de Bremerhaven, que han encontrado notables problemáticas debido al alto valor ambiental del entorno, los principales esfuerzos de regeneración urbana se han concentrado en el Puerto Viejo contiguo al centro de la ciudad. De este modo, se han desarrollado distintos proyectos, algunos de los cuales financiados a través del proyecto europeo SEAPORT, y que han buscado la revitalización de las áreas portuarias con la introducción de nuevos usos como los residenciales, los turísticos y los recreativos, además de un Parque Tecnológico orientado a las TIC, multimedia y otras actividades relacionadas con el Puerto. Además, se localizaron equipamientos como el Museo de la Emigración Alemana. Dentro de estos proyectos se consideró también el desarrollo sostenible en materia de infraestructuras, la mejora de las conexiones con la ciudad mediante distintos puentes y pasarelas, la implantación de un largo paseo y de zonas verdes, siendo de gran importancia la necesidad de descontaminar los suelos. Por último, la gestión ha tenido una notable colaboración público – privada en algunos de los proyectos.



Fig. 38. Puerto de Kiel. Integración de la Estación de Ferrocarril (GM)



Fig. 39. Puerto de Bremerhaven (B)

La experiencia de Bremerhaven ha de ser considerada desde dos perspectivas completamente distintas: la gestión conflictiva entre distintas administraciones y la necesidad de coordinación, por una parte, y la necesidad de establecer estrategias diferenciadas y complementarias en unas instalaciones portuarias cuyos terrenos precisan en ocasiones de procedimientos de descontaminación dadas sus

actividades anteriores. Así, los conflictos entre Administraciones han obligado a Bremerhaven a recurrir a distintos instrumentos y a la integración en proyectos europeos conjuntos, por ejemplo, del programa URBACT, con el fin de buscar soluciones innovadoras, tanto en cuanto al diseño de los proyectos como, sobre todo, a su gestión y financiación.

En otro orden, las transformaciones de los terrenos portuarios de Bremerhaven han tenido que considerar no sólo el diseño y la formulación de las estrategias necesarias para llevar a cabo la regeneración urbana, sino que también la descontaminación de los suelos, lo cual ha dificultado en ocasiones el desarrollo de los proyectos.

En LA HAYA la transformación de los espacios portuarios hay que ponerla en relación tanto con la obsolescencia de los existentes frente a la cercanía del Puerto de Rotterdam como a la recuperación de todo un frente marítimo costero a lo largo de 'Scheveningen. En este sentido, hay que señalar que 'Scheveningen se trata de la zona, que representa un segundo centro de la ciudad de La Haya, con origen en un pequeño puerto de pescadores y en la implantación en el Siglo XIX de un Balneario. El declive tanto de la pesca como del Balneario a finales de la década de 1990 y principios de los 2000 llevaron a que la ciudad considerase la necesidad de formular un Plan Estratégico para su revitalización.

Así, en el año 2001 se presentaba un MasterPlan de la zona costera de Scheveningen, el cual buscaba configurar un nuevo centro urbano internacional mediante la mezcla de usos hoteleros, terciarios y la implantación de contenedores orientados a equipamientos internacionales, junto con algún elemento cultural icónico. Sin embargo, la industria pesquera aun existente y los vecinos no veían satisfechas sus demandas e intereses, por lo que mostraron una fuerte resistencia. La crisis del año 2008 supuso el abandono de gran parte de este MasterPlan, que fue nuevamente reestudiado en 2010 y 2012. El resultado de estos reestudios fue la reducción de gran parte de las pretensiones, adecuando la escala, y buscando que tanto los visitantes como los vecinos encontraran un puerto y un frente marítimo atractivo durante todo el año. De este modo, se procuró el mantenimiento de la industria pesquera y su actividad, se introdujo vivienda social, aparte de aquella libre, y zonas de equipamiento y terciarias, buscando el equilibrio entre la residencia, el trabajo, el ocio y la actividad comercial. Además, se introdujeron zonas orientadas a los deportes acuáticos. Únicamente dos zonas se han destinado para una cierta experimentación urbanística y arquitectónica, no obstante, reduciendo considerablemente las pretensiones de anteriores planes.

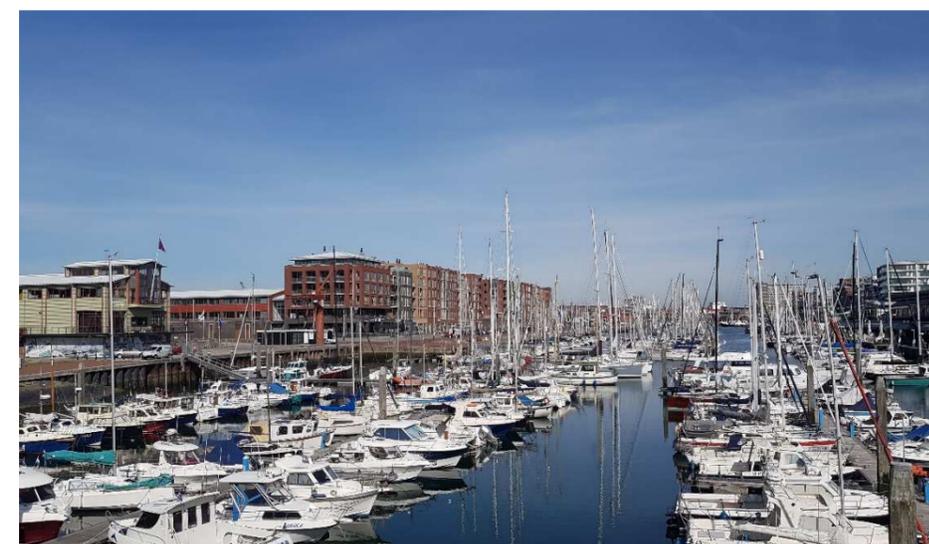


Fig. 40. Puerto de La Haya - Scheveningen (GSR)

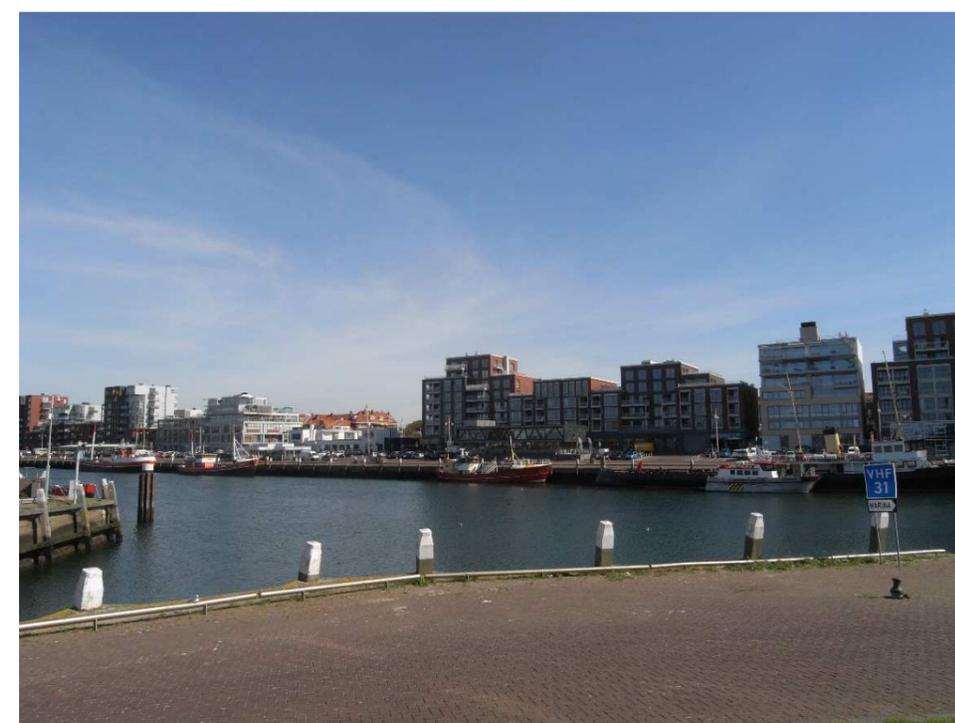


Fig. 41. Puerto de La Haya - Scheveningen (GSR)

De este modo, la transformación de los terrenos portuarios de La Haya o 'Scheveningen ha procurado compatibilizar la introducción de nuevas actividades y usos, incluso los residenciales y de ocio, pero manteniendo al mismo tiempo algunas actividades portuarias ligadas a la pesca, por una parte, junto con la implantación de nuevos equipamientos, por otra. En otro orden, la integración con la ciudad y, sobre todo, con las playas de 'Scheveningen, en particular, con su gran paseo ha sido otro de los puntos más característicos de dicha transformación, en particular en cuanto a la revitalización y a la rehabilitación de elementos patrimoniales.

La transformación de los espacios portuarios interiores de **AMBERES** es la historia de un proceso de largo recorrido en el que han intervenido desde los ciudadanos a técnicos y políticos, con el fin de establecer un marco de referencia común, y que se ha visto sometido a distintas reelaboraciones y a las problemáticas de la gestión de proyectos de elevada complejidad con múltiples actores. El contexto de la transformación de los espacios portuarios de Amberes es el de una ciudad media, que, sin embargo, posee un puerto de clase mundial, cuya escala física es claramente superior al espacio urbanizado ocupado por la ciudad. En este contexto, progresivamente las actividades portuarias se han ido trasladando hacia las instalaciones situadas en el Norte y más alejadas de la ciudad, dejando sin uso los muelles históricos ligados al centro de la ciudad. En este sentido, muy pronto se empezaron a conformar movimientos ciudadanos que reclamaban nuevos usos para los muelles baldíos, aunque gran parte de ellos terminarían como zonas de grandes zonas de aparcamiento y cuyo acceso se veía dificultado por distintas barreras infraestructurales.

Si bien ya desde principios de la década de 1990 se han ido generando distintas propuestas para la regeneración de los espacios portuarios que iban quedando sin uso, quizás el proyecto más significativo es el de los muelles del ámbito de Eilandje. Así, ante los movimientos de reclamación de nuevos usos para los muelles, la ciudad de Amberes en el periodo 1989 – 1990 seleccionó distintas áreas para su regeneración a través de distintos concursos, en los que participaron renombrados urbanistas internacionales. A partir de los resultados de este concurso se formula una primera visión de conjunto, que se formaliza en un MasterPlan en el año 1996, a pesar de que por el camino algunas actuaciones de este proceso se habían paralizado. Este MasterPlan evitaba definir una imagen finalista bajo un enfoque top – down y se optaba por definir intervenciones puntuales bajo un marco de referencia global. De este modo, se distinguían una serie de zonas, según su identidad y función, y se establecían unos nodos de actividad dentro de un contexto de diversidad y mezcla de usos, con importantes mejoras de la accesibilidad y de la dotación de equipamientos públicos.



Fig. 42. Puerto de Amberes(C.N.)



Fig. 43. Puerto de Amberes (C.N.)

Tras esta primera visión de conjunto se creó una Oficina del Proyecto para la coordinación entre los diferentes agentes involucrados y garantizar la continuidad del proceso, orientando los distintos mecanismos, en particular aquellos de colaboración público – privada. En este sentido, esta Oficina del Proyecto fue clave para superar las dificultades, sobre todo las debidas a la complejidad de los acuerdos relativos a la propiedad de los terrenos y la colaboración público – privada, por una parte, y a la coherencia e integración de actualizaciones y planes complementarios posteriores acerca de aspectos como la gestión del agua y la introducción de zonas verdes.

Dentro del proceso de transformación de los espacios portuarios de Amberes hay múltiples aspectos que merecen ser destacados, tanto desde el punto de vista de la configuración urbanística como de la gobernanza del proceso. Sin embargo, desde el punto de vista de extraer lecciones que puedan ser extrapoladas a otros contextos, dos son los principales aspectos a incluir.

Primero, lo acertado de trabajar con una visión integrada desde el inicio como marco de referencia sólido que pueda garantizar la continuidad del proceso, incluso en momentos de menor apoyo político y carencia de recursos financieros. Segundo, el establecimiento de una Oficina del Proyecto para la coordinación entre los diferentes agentes involucrados y la coherencia entre las propuestas, actualizaciones y cambios realizados, con el fin de garantizar la adecuada integración en el marco de referencia global.

En el caso de **CARDIFF** la transformación de los espacios portuarios debe entenderse desde una perspectiva mucho más amplia, ya que, en realidad, se trata de un proyecto estratégico de ciudad, que busca erigirse como catalizador de un cambio en la base económica de una región muy afectada por la crisis, dado el paulatino abandono del carbón por el petróleo. De este modo, cuando en el año 1963 cerró definitivamente la exportación de carbón desde el Puerto de Cardiff, la quiebra de la principal actividad económica no sólo afecta al puerto, sino que incidía en la base económica de toda la ciudad y su región.

Ante esta situación, con el abandono además de los muelles y, por extensión de distintos espacios portuarios, a mediados de la década de 1980 se redacta un proyecto global de integración y reconversión de su frente marítimo. Este proyecto estratégico se trataba de una actuación a gran escala, en la que además de la rehabilitación de los antiguos muelles y su recuperación como espacios públicos, se planteaba la ejecución de grandes infraestructuras, como la consolidación de un nuevo puerto comercial. La rehabilitación de los espacios portuarios se ha planteado como un nuevo centro de la ciudad, en la cual se localizan actividades terciarias y de ocio, además de grandes contenedores o

piezas singulares, como la Opera Nacional de Gales. En este sentido, la transformación de los espacios portuarios de Cardiff se ha considerado como un proyecto estratégico para toda la región de Gales, por lo que ha recibido un importante apoyo financiero estatal, pero también privado, canalizados a través de la creación de una entidad como la Cardiff Bay Development Corporation.



Fig. 44. Puerto de Cardiff (W)

De este modo, la experiencia de Cardiff hay que valorarla desde una perspectiva que relaciona una crisis más amplia de la ciudad, ligada en gran medida con la propia del Puerto, y la oportunidad que para la transformación de la base económica regional supone la actuación en los espacios portuarios, generando un nuevo centro y, sobre todo, con la implantación de nuevas actividades económicas.

La experiencia de PLYMOUTH guarda notables similitudes con el caso anterior de Cardiff, sin embargo, el enfoque es en gran medida diferente, a pesar de tener causas similares. La ciudad de Plymouth y su puerto son la principal Base Naval Británica en el Canal de la Mancha, ocupando gran parte de sus instalaciones portuarias y especializando de forma casi exclusiva su actividad económica en la industria naval.

A medida que la Base Naval se ha ido trasladando hacia zonas alejadas del centro de la ciudad (Devenport), los muelles que constituían el frente portuario histórico de la ciudad de Plymouth (Sutton y Millbay) han ido perdiendo su actividad y funcionalidad, generando vacíos que poco a poco se iban degradando, y que se conjugaban con la creciente disminución de los presupuestos militares, con lo que la base económica de la ciudad se estaba resintiendo notablemente. Ante esta situación de declive económico y de las instalaciones portuarias centrales, la ciudad de Plymouth se planteó la necesidad de buscar nuevas actividades económicas y la rehabilitación de los muelles.

De este modo, en el año 1993 se redacta un Plan de Desarrollo para Plymouth que tenía como objetivo principal diversificar la base económica de la ciudad y generar empleo en nuevos sectores como la investigación, los servicios informáticos y financieros, sobre todo orientados hacia el turismo, además de fomentar otras actividades terciarias. Desde el punto de vista espacial, este Plan se focalizaba en la rehabilitación y revitalización de las instalaciones portuarias en el centro de la ciudad, transformando el frente marítimo y con ello toda la ciudad. Esta transformación se centraba en gran medida en los antiguos muelles de Sutton y Millbay, orientando su actividad hacia el turismo y el ocio, tanto mediante la rehabilitación de edificaciones antiguas o existentes (Mayflower Harbour o el Royal Williams Yard) como con la construcción de nuevos equipamientos (Plymouth Pavillions o el Acuario Nacional de la Marina) y de zonas comerciales. La gestión de la transformación de los espacios portuarios, canalizando tanto la participación pública como la privada, se ha realizado mediante la creación de una sociedad mixta público – privada de control público, y que ha mostrado una notable eficiencia.

Si bien en el caso de Cardiff se ha buscado generar un nuevo centro urbano, la ciudad de Plymouth ha buscado recuperar y revitalizar su centro a través de una estrategia relacionada con el turismo y la implantación y desarrollo en su frente marítimo de zonas orientadas hacia el turismo y los equipamientos.



Fig. 45. Puerto de Plymouth. Muelle de Sutton (P)

En el caso de BARI hay que partir de la configuración geográfica de su centro histórico, en una pequeña península alrededor de la cual se ha situado tanto el Puerto Viejo, con origen en el Siglo XVI, como el Puerto Nuevo, construido ya en la zona septentrional en el Siglo XIX y que, a principios de la década de 1970, fue ampliado y modernizado, aunque pronto se mostraría inadecuado para las condiciones actuales del tráfico marítimo. La transformación de los espacios portuarios de Bari, tanto del Puerto Viejo como del Puerto Nuevo, muestran una clara diferenciación en cuanto a los usos y los ejes estratégicos formulados. Así, la transformación del Puerto Viejo se ha orientado hacia el turismo y las actividades deportivas, con un notable énfasis en la recuperación del Patrimonio Cultural, mientras que en el Puerto Nuevo se han desarrollado transformaciones orientadas hacia el mantenimiento de los usos portuarios.

La intervención en el Puerto Viejo se apoyó en distintas actuaciones derivadas de proyectos europeos URBACT (1994 – 1999) y cuyo marco de referencia era un Plan Especial, que en aquel momento se encontraba en tramitación. Este Plan Especial seguía una estrategia de mejora de las relaciones entre el Centro Histórico, las infraestructuras portuarias y el frente marítimo. De este modo, se formulaban una serie de proyectos de regeneración urbana, sobre distintos espacios y edificios públicos (la Muralla, el Castillo, las Plazas Mercantile y Ferrarrese, el Teatro Margharite), por una parte, y la construcción de una nueva lonja, por otra. Estos proyectos de regeneración urbana tenían como eje conductor la recuperación del

Patrimonio Histórico y Arqueológico del centro de la ciudad y de las relaciones que se generaban con las infraestructuras portuarias y el frente marítimo, sobre todo cuando se trataba de elementos históricos con una clara vinculación con el pasado de Bari.

Mientras que en el Puerto Viejo la estrategia de transformación de los terrenos portuarios se basaba en la regeneración urbana bajo el nexo conductor de la recuperación del Patrimonio, en lo que respecta al Puerto Nuevo, que muy pronto se mostró necesitado de renovación, la estrategia formulada se asociaba al mantenimiento de distintas actividades portuarias, con la creación de una Zona Franca y de una Estación Marítima, ambas en la zona de Merisabella – Piazzoli.

La relación entre la ciudad y el puerto de Bari muestra como en un entorno urbano histórico la rehabilitación del Patrimonio, orientado hacia el espacio público y la recuperación de las relaciones con el centro histórico puede ser un elemento director de la transformación de los terrenos portuarios, al mismo tiempo que se mantienen otros usos con la construcción de nuevas infraestructuras y equipamientos como una Estación Marítima y una nueva lonja.



Fig. 46. Puerto de Bari (IA)

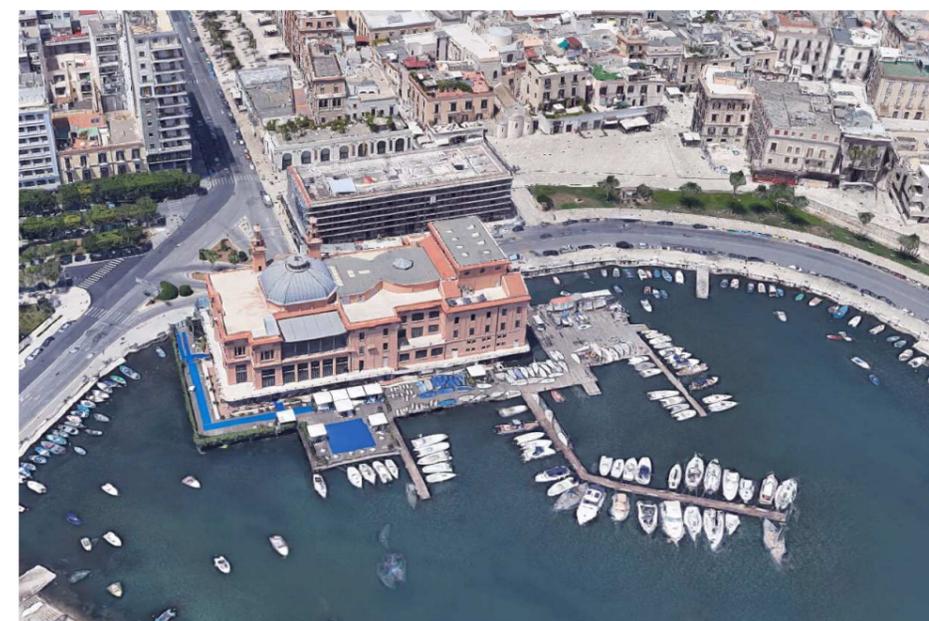


Fig. 47. Puerto de Bari (GM)

La experiencia de **TRIESTE** es la historia de una continua transformación de los espacios portuarios a lo largo de las últimas décadas, asociada a la expansión de su puerto a lo largo de la costa y la necesidad de reorientar los usos y las actividades de los muelles que iban perdiendo funcionalidad. El contexto de las transformaciones portuarias de Trieste hay que relacionarlo con el único Puerto Franco de la Unión Europea en el Mediterráneo, con una notable conectividad ferroviaria y por autopistas con las redes de transporte europeas, y que lo señala como el principal puerto del Adriático. En este sentido, ya desde el Siglo XVIII el Puerto de Trieste ha conocido un importante desarrollo de sus instalaciones, el conocido como Puerto Nuevo, a lo largo de la toda línea de costa a ambos lados del Puerto Viejo o Antiguo, que se erige como el frente marítimo de la ciudad histórica.

Desde la década de 1970, el Puerto de Trieste ha abordado la transformación de sus instalaciones, por un parte, adaptando y ampliando las existentes a lo largo de la línea de costa para mejorar su operatividad en el marco de un crecimiento del tráfico intermodal y la aplicación de las nuevas tecnologías a la logística de mercancías; y, por otra, con la recuperación del Puerto Viejo, recuperándolo para el uso público.

La primera de las actuaciones planteadas fue el conocido como el Proyecto Polis, el cual buscaba el desarrollo de un Área Portuaria Direccional en distintas zonas del Puerto Viejo, y buscando localizar

distintas actividades terciarias, financieras y administrativas asociadas a la actividad portuaria, al mismo tiempo que se recualificaba el frente marítimo del casco histórico. Sin embargo, este primer proyecto encontró distintas barreras y su desarrollo se ha dilatado en el tiempo y en la parcialidad de algunas de sus actuaciones.

Más reciente es la formulación de un Plan Estratégico para el Puerto Viejo durante el periodo 2006 – 2008. Este MasterPlan ha puesto de manifiesto la escala de la transformación tanto respecto a la ciudad de Trieste como incluso respecto a su región, por lo que una de sus principales líneas era la definición de soluciones innovadoras a gran escala, en particular con la intervención sobre el Puerto Viejo como parte del sistema portuario y como segmento central del frente marítimo, con el objetivo de hacer compatibles las actividades portuarias con nuevos usos y demandas urbanas, las cuales al mismo tiempo debían proporcionar recursos para sostener el proceso de transformación. Por otra parte, este MasterPlan debía ser suficientemente flexible como para realizarse en paralelo con actuaciones ya en marcha, por lo que debía entenderse como una herramienta espacial y como una hoja de ruta de la gestión administrativa y económica de la transformación prevista. Desde el punto de vista urbanístico, el MasterPlan formulaba toda una estrategia de mezcla de usos y actividades en los terrenos del Puerto Viejo, trabajando en la accesibilidad mediante conexiones viarias y peatonales, creando nodos de articulación entre actividades y facilitando el mantenimiento de actividades portuarias como transición con los nuevos usos, con el fin de preservar la naturaleza de puerto a pesar de la introducción de nuevos usos.



Fig. 48. Puerto de Trieste (GM)

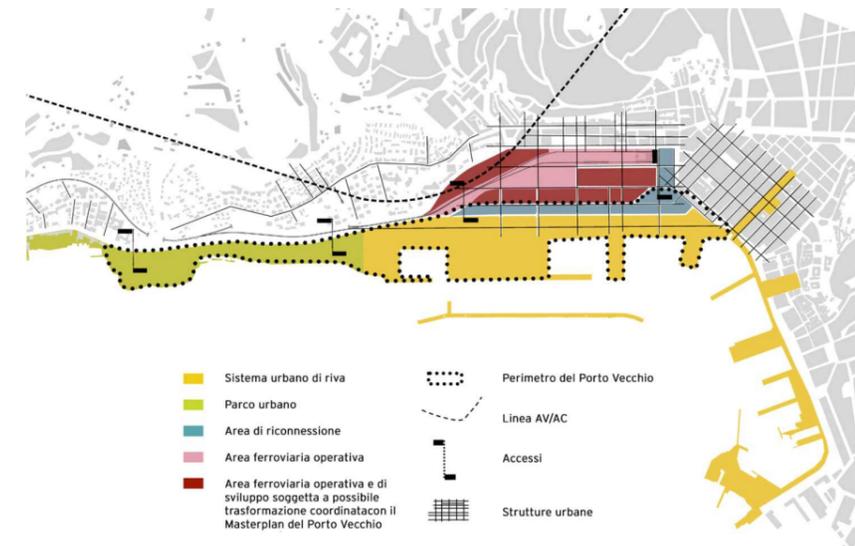


Fig. 49. Puerto de Trieste. MasterPlan (OW)

En otro orden, este MasterPlan, además, debía establecer la programación secuencial de las actuaciones, identificando los costes y los recursos, entre ellos los provenientes del mercado inmobiliario, con el fin de formular una programación de la introducción de los distintos usos a corto, medio y largo plazo dentro de las posibilidades económicas, técnicas y administrativas existentes en cada momento.

La experiencia de Trieste más allá de la recuperación de los espacios portuarios para distintos usos, entre ellos los terciarios, se encuentra en la combinación de la búsqueda de potenciar, o al menos mantener su status, el Puerto como enclave económico y base del desarrollo de la ciudad, al mismo tiempo que se recuperan y rehabilitan los espacios centrales en continuidad con la ciudad histórica. Por otra parte, esta experiencia muestra como estos proyectos son actuaciones de largo recorrido temporal sometidas a distintas vicisitudes y adaptaciones, de tal modo que se van actualizando a medida que las condiciones van evolucionando.

Más allá de las experiencias mencionadas en ciudades medias, que pueden ser complementadas con las descritas en ciudades portuarias francesas y en otras de mayor escala recogidas en el documento del Foro Tecendo Litoral, es posible observar en ciudades de mayor tamaño experiencias, quizás de mayor dimensión y complejidad, que pueden permitir extraer una serie de aprendizajes y marcos de referencia de gran valor para la ciudad de A Coruña. No obstante, en este documento sólo se realizará

un muy breve comentario sobre alguno de los procesos de transformación de estas grandes ciudades, fundamentalmente como referencia acerca de líneas estratégicas y gobernanza.

En este sentido, hay que considerar que en la actualidad, y tras las experiencias de las décadas de 1980 y 1990 en ciudades como Londres, Marsella, Genova, Amsterdam y Rotterdam, tres de las principales transformaciones portuarias en marcha se están desarrollando en Hamburgo, Estocolmo y Copenhague, recogiendo, además, gran parte de las lecciones aprendidas en procesos anteriores.

El desarrollo de los terrenos portuarios de **HAMBURGO** de un nuevo barrio denominado HafenCity, es quizás otro de los grandes ejemplos de los últimos años en cuanto a la transformación de espacios portuarios. Uno de los aspectos más destacables, aparte de su decidida apuesta por la sostenibilidad y la integración de espacios urbanos, espacios verdes y un transporte público atractivo, es la búsqueda de una notable diversidad espacial entre los distintos ámbitos de desarrollo. De este modo, se ha diseñado a través de un MasterPlan que busca establecer una notable diversidad espacial, con densidades y actividades principales diferentes, que, al mismo tiempo, procura dotar de una cierta identidad a cada uno de ellos.

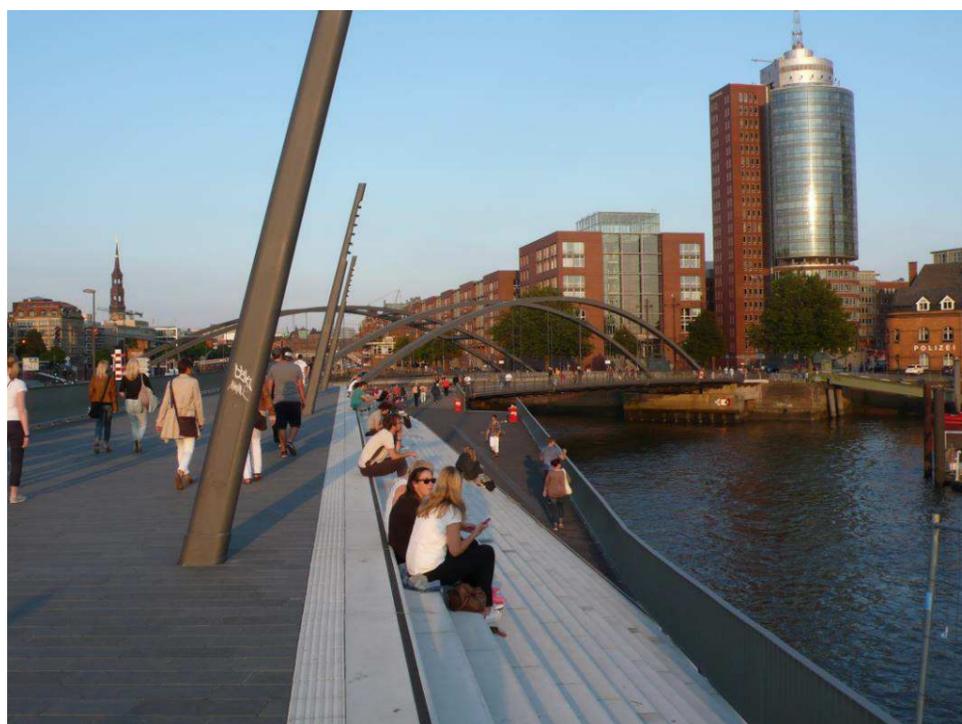


Fig. 50. Puerto de Hamburgo (C.N.)



Fig. 51. Puerto de Hamburgo (C.N.)

La experiencia más reciente de **ESTOCOLMO** está relacionada con el desarrollo del Royal Seaport, tras la experiencia de finales de la década de 1990 y principios de los 2000 del ámbito de Hammarby Sjöstad. El desarrollo de Royal Seaport se trata de un nuevo distrito urbano en terrenos portuarios, cuya finalización se prevé en el año 2030, y en este caso hay que referirse a la fuerte apuesta por la sostenibilidad y el establecimiento de unos objetivos medioambientales muy ambiciosos. Dentro de estos objetivos medioambientales destacan la búsqueda de la descarbonización de la economía y, sobre todo, la movilidad, con una fuerte apuesta por el transporte público, por una parte, y la adaptación al Cambio Climático, en particular al incremento del nivel del mar, incorporando distintas actuaciones tendentes a la mitigación de sus efectos.

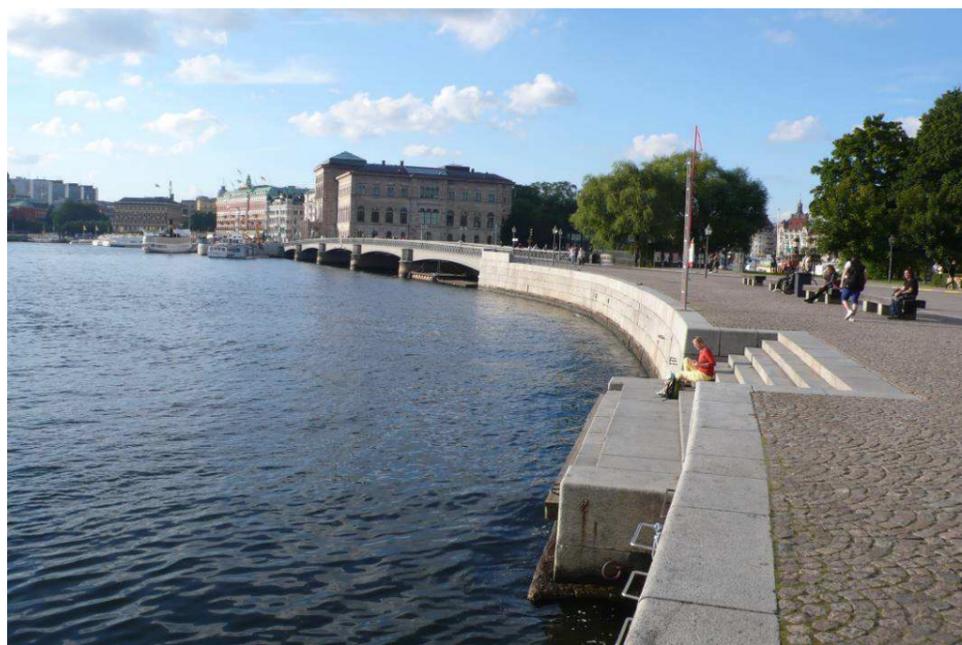


Fig. 52. Puerto de Estocolmo (C.N.)



Fig. 53. Puerto de Estocolmo (C.N.)

La transformación de los espacios portuarios de la zona Norte (Nordhaven) de COPENHAGUE muestran una continuada apuesta por el desarrollo urbano integrado, como anteriores experiencias realizadas por la ciudad. El aspecto más reseñable de la transformación portuaria de Nordhavn se encuentra en la Gobernanza del proceso a través de una empresa de desarrollo urbano, la CPH City & Port Development. Esta se trata de una empresa pública establecida por la legislación nacional de Dinamarca y propiedad conjunta de la ciudad de Copenhague (95 %) y el Estado danés (5 %). Esta empresa se ha convertido en el ente propietario de los terrenos y su misión es facilitar el desarrollo de la transformación de los terrenos portuarios en estrecha colaboración y coordinación con la ciudad de Copenhague.



Fig. 54. Puerto de Copenhague (C.N.)



Fig. 55. Puerto de Copenhague (C.N.)

Aunque estas tres grandes experiencias muestran una notable preocupación por la sostenibilidad urbana de la generación de nuevas centralidades, cada una de ellas muestra un rasgo particular del cual extraer lecciones que pueden ser extrapoladas al futuro del Puerto Interior de A Coruña. Así, desde la apuesta de Estocolmo y su Royal Seaport para alcanzar unos elevados objetivos ambientales al desarrollo del HafenCity de Hamburgo con su diversidad y flexibilidad de usos procurando dotar de identidad a los distintos ámbitos pasando por el modelo de gestión a través de una empresa pública del Norhavn de Copenhague, existen también un notable marco de referencia compartido en la sostenibilidad urbana y la apuesta por un transporte público atractivo y los modos no motorizados.

B. LA ORDENACIÓN DE LOS TERRENOS PORTUARIOS DE A CORUÑA

B.1. INTRODUCCIÓN

El modelo que establecía la ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, para ordenar las distintas competencias que concurren en los terrenos portuarios, y que se ha mantenido con las posteriores modificaciones de la ley, se basa en que en los puertos de interés general como el de A Coruña.

- La Autoridad Portuaria, de conformidad con Puertos del Estado, delimita los Espacios y Usos Portuarios, a través de la redacción del Plan de Utilización de Espacios Portuarios(PUEP), actualmente denominado Plan de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, y aprobado definitivamente por el Ministerio del que depende Puertos del Estado (antes de Fomento y hoy de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana). En este Plan de Utilización, o de Delimitación, se establecen las actividades que desde el punto de vista de la Autoridad Portuaria, se admiten en las distintas áreas en las que se divide el puerto.
- El Ayuntamiento, en el Plan General de Ordenación urbana, califica la Zona de Servicio del Puerto, como Sistema General Portuario, no pudiendo incluir actividades que afecten a las actividades portuarias.
- El Sistema General Portuario, una vez delimitado en el Plan General, se desarrolla a través de un Plan Especial, que promueve la Autoridad Portuaria, pero que tiene que aprobarlo definitivamente el Ayuntamiento.

B.2. PLAN DE UTILIZACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE A CORUÑA (PUEP)

El Plan de Utilización, fue aprobado definitivamente el 28 de diciembre de 1999, en un documento redactado por el Instituto Juan de Herrera, de la Universidad Politécnica de Madrid y dirigido por el ingeniero de caminos. c y p, Julio Pozueta. En él se definían cinco áreas:

- Área 1. Zona ciudadana
 - o A. 1. 1. Dique de abrigo. Uso portuario comercial
 - o A. 1. 2. Ánimas, Parrote y Marina. Uso mixto portuario deportivo y no portuario de interacción ciudad- puerto
- Área 2. Zona de Transformación
 - o A. 2. 1. Cantiles de Calvo Sotelo, Batería y Transatlánticos. Uso portuario comercial
 - o A. 2. 2. Muelles de Calvo Sotelo y Batería. Uso mixto portuario comercial y no portuario de interacción ciudad-puerto
 - o A. 2. 3. Edificios institucionales en la Avenida do Porto. Uso no portuario de interacción ciudad- puerto
- Área 3. Zona de A Palloza. Uso mixto portuario pesquero y portuario complementario
- Área 4. Zona de muelles comerciales
 - o Muelles de San Diego y Centenario. Uso mixto portuario comercial y portuario Complementario
- Área 5. Zona Dársena de Oza
 - o A. 5. 1 Zona marítima de Oza. Uso mixto portuario pesquero y portuario complementario
 - o A. 5. 2 Zona Costera de Oza. Uso portuario complementario y náutico- deportivo

El deslinde de los espacios y usos portuarios había sido modificado en la segunda mitad de los años 80 como consecuencia del "Proyecto de remodelación del sector portuario Méndez Núñez- Dársena de la Marina-Parrote", que dio lugar a la construcción del nuevo Muelle de Transatlánticos, a la construcción del Paseo Marítimo del Parrote y la Ánimas (en compensación a las obras del nuevo muelle), y a la remodelación de la Dársena de la Marina, para instalaciones deportivas.

El Plan de Utilización de Espacios Portuarios fue modificado el 6 de junio del 2012, al incorporarse las instalaciones del Puerto exterior de Punta Langosteira, y desafectar tres áreas de la zona de servicio

del puerto interior: los Jardines de la Marina, las Avenidas de Linares Rivas y Primo de Rivera, y una franja de terreno entre la Dársena de Oza y el Campus de Oza, cuyo uso se cedía a la administración municipal, para poder realizar en la misma cualquier intervención urbanística, tanto en el suelo como en el subsuelo, publicando el BOE del 20 de octubre del 2014, la nueva delimitación de espacios portuarios.

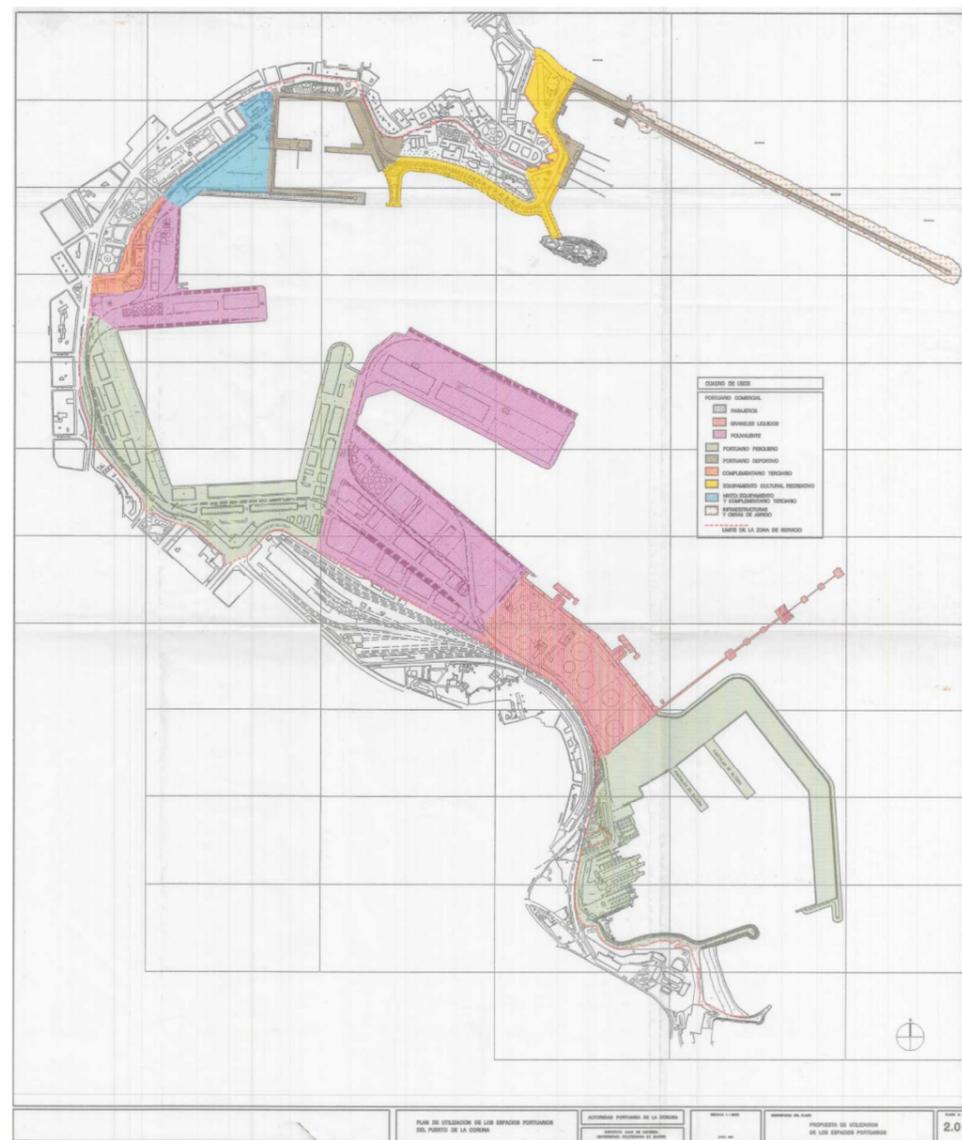


Fig. 56. Plan de Usos de los Espacios Portuarios (1999)

Los espacios desafectados de actividades portuarias, por su consideración urbana como viales o zonas verdes, pasaban a la consideración de Sistema General, en el planeamiento urbanístico municipal, siendo mantenidos como bienes patrimoniales de la Autoridad Portuaria, planteando conflictos de

competencias con el Ayuntamiento, que se han puesto de manifiesto en intervenciones realizadas recientemente como la del Parrote (túneles, aparcamiento subterráneo, peatonalización de la Marina).

En el frente portuario de la ciudad, la zona de servicio del puerto, coincide con el deslinde del Dominio Público Marítimo Terrestre, excepto en los Jardines de Méndez Núñez, los Jardines de la Marina, y los espacios ocupados por La Solana y el Hotel Finisterre, en que los terrenos portuarios penetran hasta el límite de los terrenos ganados al mar por obras portuarias.

B.3. PLAN ESPECIAL DE LAS ZONAS DE SERVICIO (PEOZOS)

El Plan Especial se aprobó el 16 de marzo del 2000, y fue redactado de forma paralela al Plan de Utilización por el propio Instituto Juan de Herrera, que había realizado un primer avance ya en diciembre de 1995. En esos momentos el proyecto del puerto exterior de A Coruña estaba en redacción, una vez decidida su viabilidad técnica en 1997, y su localización en Punta Langosteira. Así mismo, la Dársena pesquera de Oza estaba ejecutada a finales del siglo anterior, y el "Proyecto del sector portuario de la zona de Méndez Núñez, Dársena de la Marina y el Parrote" (1988), ejecutado después, con el nuevo Muelle de Transatlánticos (terminado en 1992), la construcción del Paseo Marítimo y la supresión de los Varaderos del Parrote, obligando a la reordenación del uso de la Marina, transformándolo en un uso mixto náutico-deportivo.

En esos momentos, además, la Autoridad Portuaria de A Coruña tenía en proyecto la ampliación del muelle del Centenario en 130 m, una nueva lonja en el Muelle Unificado de Linares Rivas, un nuevo acceso sur a la Dársena de Oza, y una subestación eléctrica en el muelle de Batería.

Desde el punto de vista de la planificación urbanística municipal, el Plan General vigente era el de 1998, y en ese año se aprobó también el "Plan Especial de Protección y Reforma Interior de la Ciudad Vieja", que no establecía ninguna determinación para los terrenos portuarios.

El Plan Especial establece una ordenación detallada de las diferentes áreas en la que divide la zona de servicio, utilizando como instrumentos de ordenación:

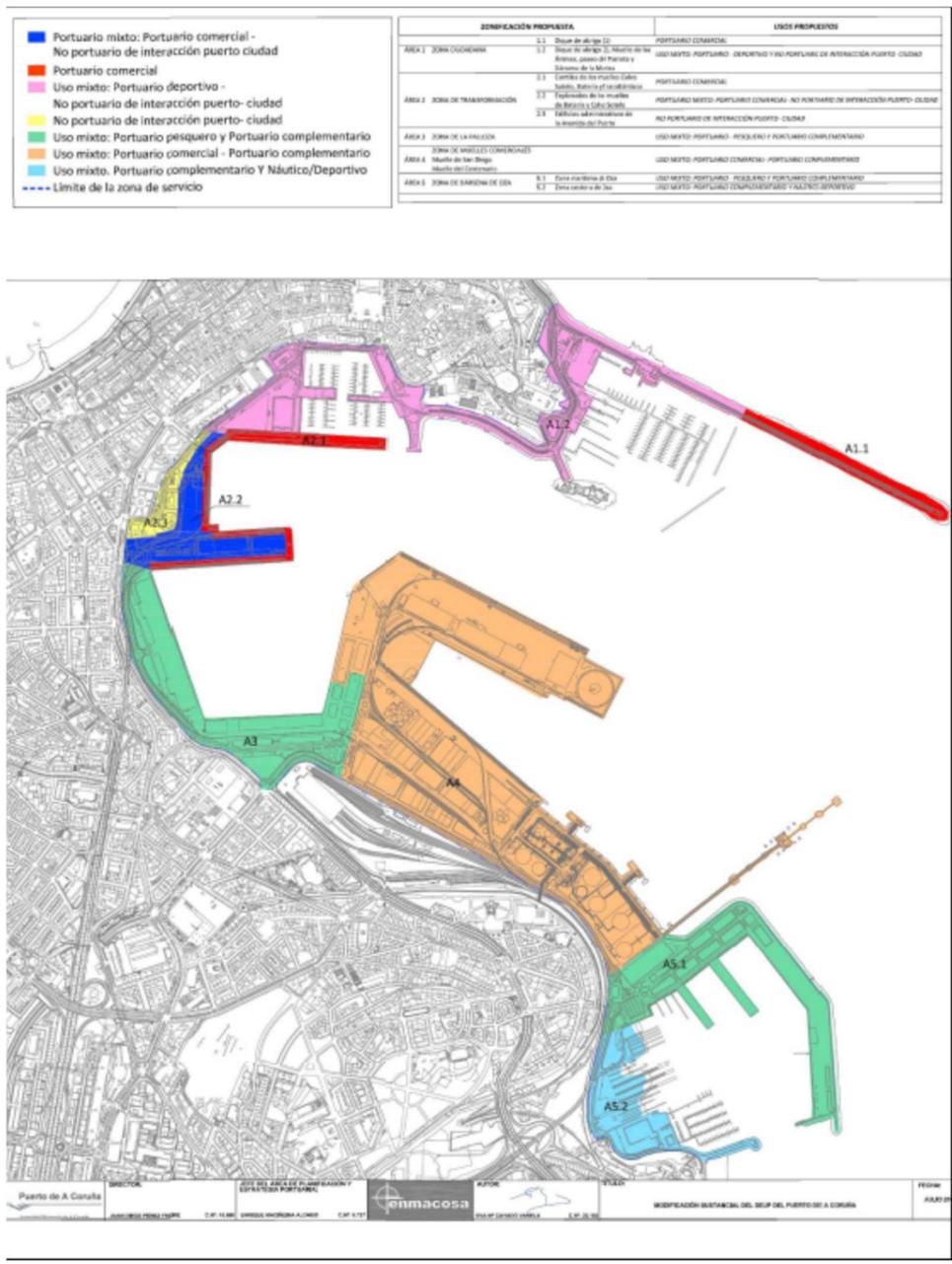


Fig. 57. Modificación del Plan Especial de Utilización de los Espacios Portuarios (2012)

- Un *Plan Director*, para darle la estructura funcional a la zona de servicio, disponiendo en las distintas áreas usos globales y estableciendo recintos portuarios de uso restringido. Los accesos restringidos se refieren a la nueva Dársena de Oza, al puerto comercial, al puerto petrolero y al puerto de invernada.
- La *Clasificación del Suelo*, según los distintos usos pormenorizados. Red viaria, red ferroviaria, maniobra y manipulación de mercancías, almacenamiento, logística, industria, terciario comercial, terciario oficinas institucional, espacios libres portuarios.
- *Normas Particulares* para cada una de las nueve áreas: Puerto deportivo, Paseo marítimo, Dársena de la Marina- Muelle de Transatlánticos, Muelles de Batería y Calvo Sotelo, Puerto Pesquero, Muelle del Centenario, Muelle de San Diego, Puerto Petrolero, Dársena de Oza.

Las principales propuestas respecto al estado anterior se referían:

- A la consideración de la Dársena de la Marina y el Muelle de Transatlánticos como un área única (Área 3), que proponía transformarla en una zona de ocio, con referencia a las actividades náuticas, con la construcción de todos los equipamientos necesarios, resolviendo los problemas de estacionamiento con un nuevo estacionamiento subterráneo.
- En los muelles de Batería y Calvo Sotelo, proponía reordenar los viales, con accesos restringidos, separando ambos muelles, y consolidando la línea de edificios de la Avenida con un nuevo edificio entre la Comandancia de Marina y la Delegación de Gobierno y una subestación eléctrica en Batería.
- En el Muelle del Centenario se recogía la ampliación de la línea de atraque en Centenario Norte en 130m, junto con la unión con el muelle del Este, a través de una nueva línea de atraque y almacenamiento.
- En el Muelle pesquero se apostaba por la construcción de la nueva Lonja, ocupando el frente del muelle Unificado de Linares Rivas.
- En la nueva Dársena de Oza era más explícito, para que combinar actividades pesqueras, puerto de invernada y actividades náuticas deportivas

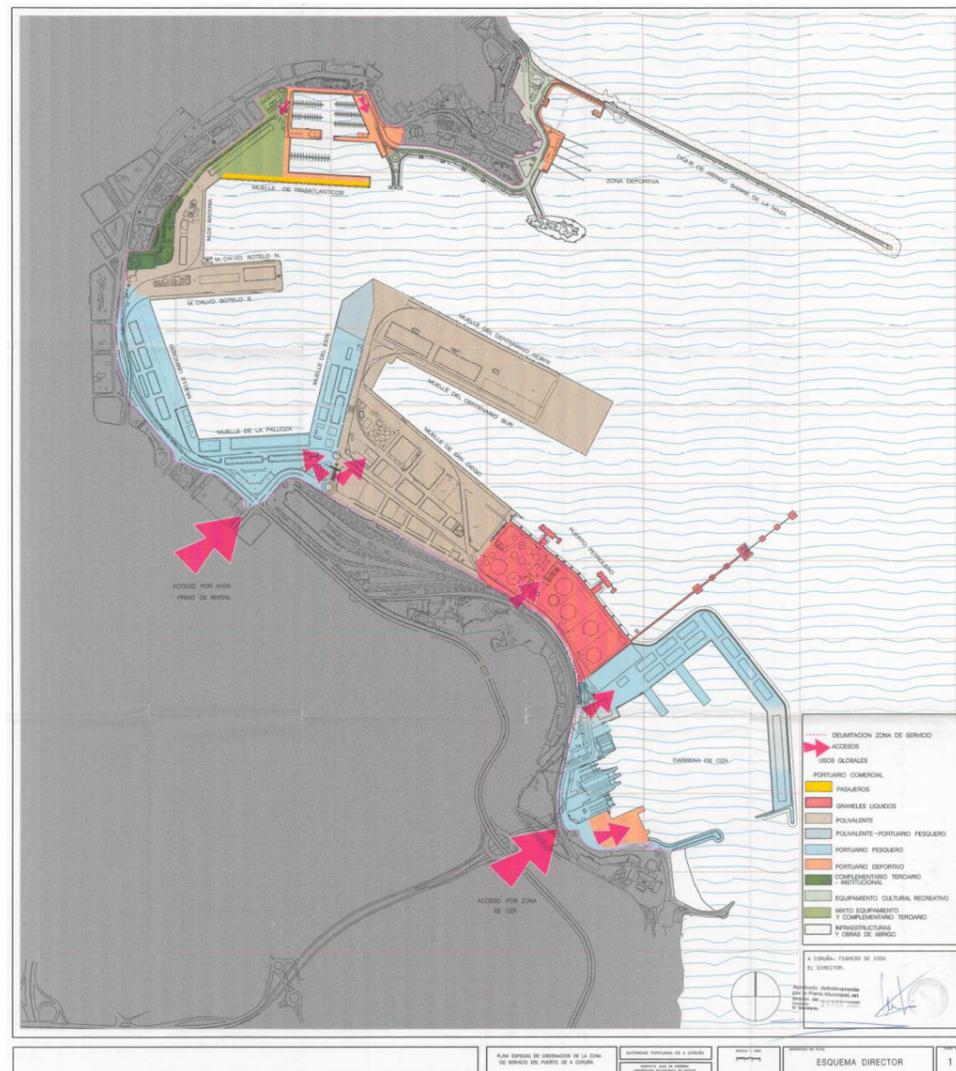


Fig. 58. Plan Especial de las Zonas de Servicios (PEOZOS). Esquema Director

B.4. MODIFICACIONES DEL PLAN ESPECIAL EN EL ÁREA DE LA MARINA Y EL PARROTE

En el Área 3, relativa a la Dársena de la Marina y el Muelle de Transatlánticos, se han producido cambios que no estaban previstos en el Plan Especial, a través de una secuencia de decisiones, unidas a concursos de ideas, proyectos, convenios y estudios de detalle, desde el año 2000 (poco después de la aprobación del Plan Especial) que han dado lugar a la realidad actual en esta área y que tienen como hitos:

- La transformación del uso pesquero de la Dársena de la Marina en puerto deportivo
- La aprobación en el año 2002 de un "Estudio de Detalle" Palacio de Congresos. Muelle de Transatlánticos", que incluía la construcción de un Palacio de Congresos y Exposiciones, de un área comercial y de una estación marítima.
- El concurso convocado por la Autoridad Portuaria, para proyectar estos edificios, que ganaron los arquitectos César Portela y Ricardo Bofill, y que fue recurrido por el equipo de Jean Nouvel y Arturo Franco Taboada.
- La aprobación el 11 de Febrero del 2005, del "Estudio de Detalle del Plan Especial del Puerto de A Coruña, Área 3, Dársena de la Marina- Muelle de Transatlánticos" redactado por César Portela y Ricardo Bofill.
- El Convenio de Colaboración firmado el 11 de julio del 2006, entre el Ayuntamiento de A Coruña y la Autoridad Portuaria, para la mejora urbanística del ámbito Dársena de la Marina- Muelle de Transatlánticos, Avenida de la Marina y Avenida Alférez Provisional, orientado a la integración puerto-ciudad, en terrenos de gestión compartida.
- A la convocatoria en septiembre del 2006 de un Concurso de Ideas para la ordenación de los terrenos de la Marina (patrimonio de la Autoridad Portuaria) y de la zona de servicio del puerto (Muelle de Transatlánticos, Dársena de la Marina, Muelle Xélmirez), que ganó el arquitecto José González Cebrián, y que incluía un nuevo aparcamiento bajo los Jardines de la Marina, y la prolongación del túnel de María Pita con tres nuevos túneles, uno hacia La Marina, otro hacia la Avenida do Porto, y otro hacia El Parrote.
- La construcción del Palacio de Congresos y el Palacio del Ocio, creando una nueva barrera visual en la Avenida do Porto, en los terrenos ocupados por la anterior estación marítima (sin uso entonces

- y convertida en lugar de exposiciones), y las zonas ganadas al mar con el Muelle de Transatlánticos, siendo titular de estos edificios la Autoridad Portuaria.
- La construcción de un estacionamiento subterráneo, a partir del año 2007 en la explanada del Parrote, que quedó paralizado por la aparición de los restos de las murallas abaluartadas que rodeaban la Ciudad Vieja.

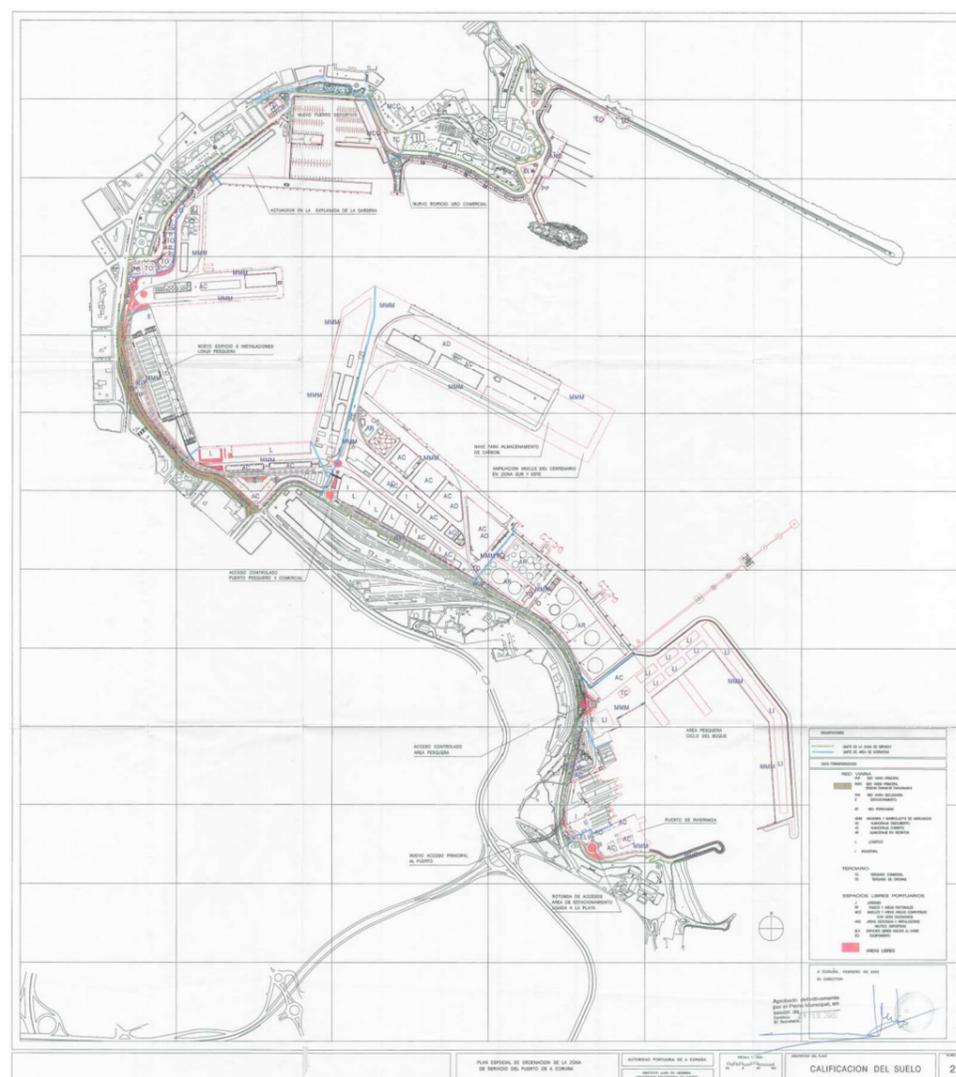


Fig. 59. Plan Especial de las Zonas de Servicios (PEOZOS). Calificación del Suelo

- La paralización en el 2010 del proyecto de José González Cebrián para los Jardines de La Marina, por el problema surgido con el aparcamiento del Parrote.
- La realización de un nuevo convenio en julio del 2010 entre el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria, para resolver los problemas surgidos con el aparcamiento, con un nuevo proyecto que recibió el visto bueno de la Dirección do Patrimonio cultural da Xunta de Galicia, y que transformó el proyecto anterior de los jardines y redujo los tres túneles anteriores a dos.
- La peatonalización del entorno de la Marina, con el soterramiento del tráfico, a partir de los dos túneles, uno hacia la Avenida do Porto y otro hacia El Parrote y As Ánimas, con un coste de los túneles de 25 millones de euros, financiados por la Xunta de Galicia(12 millones), el Ayuntamiento(11 millones), la Autoridad Portuaria(2 millones), al que se unieron los costes de la urbanización, financiados por la Autoridad Portuaria, y del aparcamiento, financiados por la empresa concesionaria COPASA, en torno a los 22 millones.

B.5. EL CONVENIO DEL 2004 Y EL PLAN DIRECTOR DEL 2006

La reacción que en la sociedad (e incluso a nivel nacional e internacional) produjo el desastre del “Prestige”, fue en noviembre de 2002 la oportunidad que encontró el Ayuntamiento de A Coruña, apoyado en la redacción ya por parte de la Autoridad Portuaria del proyecto constructivo del puerto exterior, con un presupuesto superior a los 500 millones de euros (que no incluían los accesos viarios y ferroviarios, ni el traslado de las instalaciones de descarga de los gráneles líquidos), para firmar en Febrero de 2004 con el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia, y el Ayuntamiento de Arteixo (en donde se ubicaban las nuevas instalaciones portuarias) un “Convenio para la reordenación urbanística de determinados terrenos del actual puerto de A Coruña y de la Estación de Ferrocarril de San Diego, vinculada a la mejora de la estructura urbanística de la ciudad y a la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira”. El convenio se apoyaba en el razonamiento (cláusula segunda) de que como consecuencia de la construcción del puerto exterior de A Coruña, determinados terrenos que ocupan el actual puerto y la estación de mercancías de San Diego, propiedad del Puerto y Renfe respectivamente, dejaban de ser necesarios para las actividades portuarias y ferroviarias, considerando que los terrenos sobrantes “deberán servir para la mejora de la estructura urbanística de la

ciudad de A Coruña y, así mismo, para obtener parte de los fondos necesarios para la construcción de las nuevas infraestructuras portuarias y ferroviarias”.

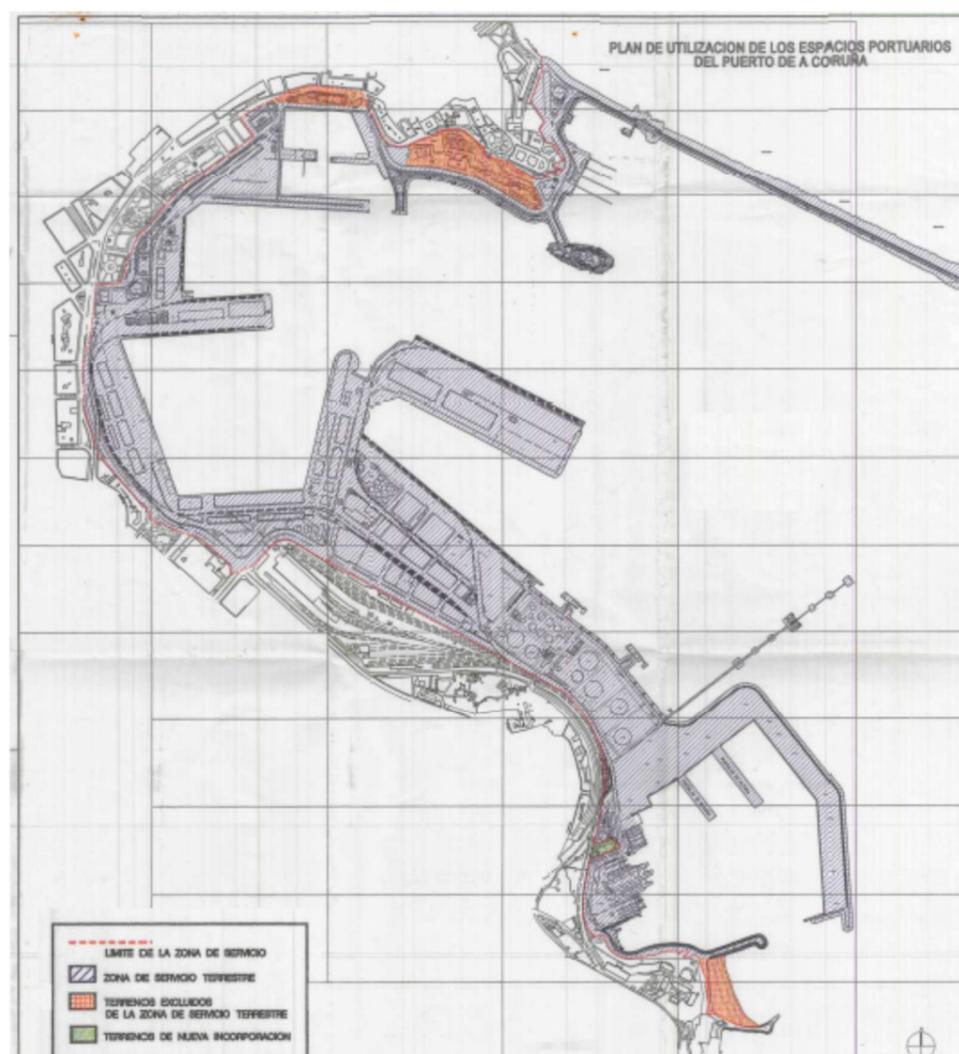


Fig. 60. Plan Especial de Utilización de Espacios Portuarios. Terrenos excluidos de la zona de servicio terrestre: Avenida de la Marina y O Parrote

El convenio recogía los terrenos que resultaban afectados, en los que se concentraba la reordenación urbanística, diferenciando entre la Zona 1, que formaba parte de una 1ª Fase, en la que se incluían los muelles de Batería y Calvo Sotelo, y una Zona 2, integrada por el muelle de San Diego, el muelle Petrolero, y la estación de mercancías de San Diego. En estas zonas no se incluía, por tanto, ni toda la parte del puerto en contacto con la ciudad histórica (muelle de Trasatlánticos y Dársena de la Marina, Paseo del Parrote) ni los muelles Unificado, la Palloza, el Este, el Centenario y la Dársena de Oza.

Estas zonas, clasificadas en el Plan General como Sistema General Portuario, formando parte del dominio público portuario, se proponía desafectarlas. En la Zona 1, con una extensión de 8,84 Ha, solo se desafectaban 5,45 Ha (al seguir formando parte del dominio público una anchura de 20 m adyacentes a los muelles), y en la Zona 2, con una extensión de 39,47 Ha, se desafectaban 37,62 Ha, al seguir siendo de dominio público 1, 86 Ha, correspondientes también a la anchura de 20 m adyacentes al cantil del muelle de San Diego, y 10 m al del muelle Petrolero. En cada una de estas zonas, el convenio fijaba las edificabilidades, debiendo destinarse la Zona 1 para usos institucionales y terciarios (hotelero, oficinas y centro comercial), estableciendo una edificabilidad para el terciario de 34.482 m²; y la Zona 2 para usos residenciales y terciarios, con una edificabilidad de 344. 581 m², entre la que se recogían 275.665 m² para viviendas libres y protegidas, y 51.687 m², para oficinas, y centros y locales comerciales. El convenio establecía que la edificabilidad lucrativa para el conjunto de las parcelas (Zona 1 y 2) sería al menos 1,0 m²/m², pudiendo llegar, si fuera necesario a la vista de los fines del presente Convenio, hasta el máximo legal. Estos fines, no eran otros que los de financiación de las obras del puerto exterior, en donde se esperaba llegar con la venta de suelo correspondiente de los muelles a financiar aproximadamente 1/3 del coste inicial de construcción del puerto (las otras dos partes serían aportadas por la Autoridad Portuaria y por los Fondos Europeos), en una obra que se adjudicó inicialmente en Diciembre del 2004, en 429 millones de euros, pero que llegará después a duplicar su presupuesto, por las dificultades de construcción del dique de 3.400 m de longitud (terminado en diciembre de 2011), y por la construcción posterior de un contradique, para proteger la superficie de abrigo en cualquier condición climática, limitada en el proyecto inicial a la imposibilidad del atraque de barcos contenedores.

Para el desarrollo del Convenio, el Ayuntamiento de A Coruña encargó a comienzos del año 2005, al arquitecto Joan Busquets, un “Plan Director para el desarrollo de la Nueva Ciudad Marítima en el Puerto”, de acuerdo con los condicionantes urbanísticos del convenio, extendiendo esta propuesta a las zonas no desafectadas, como el este de la Dársena de la Marina y el Muelle de Trasatlánticos, el entorno de la Dársena de Oza, e incluso de As Xubias, en la cabecera de la ría del Burgo.

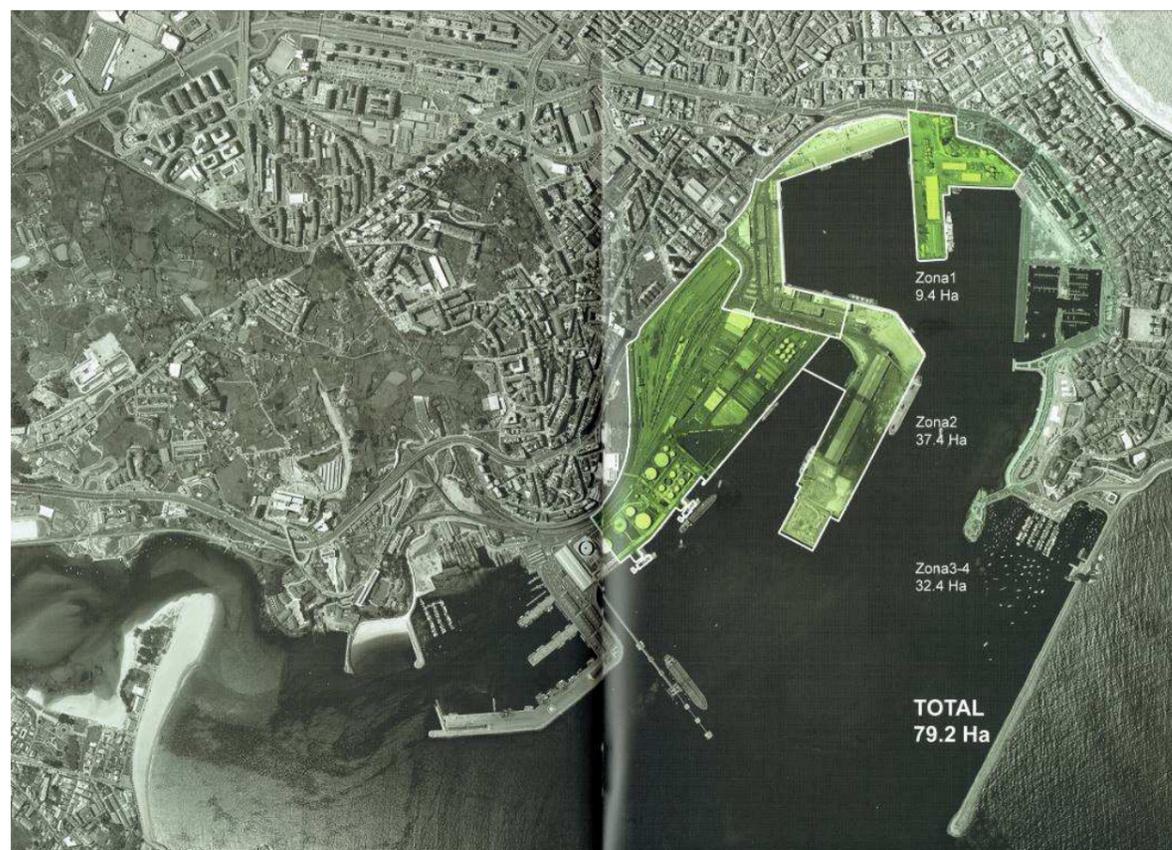


Fig. 61. Delimitación Convenio 2004 (J.B.)

El Plan Director redactado, establecía una estrategia de transformación del frente portuario, de forma que pudiese ejecutarse por partes, dentro de una visión urbanística general, y en donde cada una de las partes fueran aportando espacios de uso público para la ciudad. El espacio cóncavo de la bahía del puerto –se decía– es un espacio de centralidad, en el que la ciudad se mira a sí misma desde la fachada edificada de la ciudad, desde la margen opuesta de la ría de A Coruña, y desde los montes del sudoeste que delimitan las cuencas naturales que vierten las aguas en torno al puerto. En lugar, en este sentido, de ver la lámina de agua delimitada por las instalaciones portuarias como un negativo, el Plan Director apostaba por integrar sus superficies en los usos recreativos y deportivos de la ciudad, más allá de su uso portuario. Entre la fachada de la ciudad edificada y el puerto, aparecían una serie de espacios (Jardines de La Marina, Jardines de Méndez Núñez) y edificaciones históricas (Autoridad Portuaria, Diputación, Kiosko Alfonso, la Terraza, Edificio Atalaya, Aduana) en el borde exterior de los Jardines de Méndez Núñez, y más recientemente (Hotel Atlántico, Policía, Puertos de Galicia, Palacio de Congresos, Pallexco)

que han limitado, junto con el propio cierre del puerto (construido ya en los años 30 del siglo XX), las relaciones entre la ciudad y el mar, y la propia relación de la ciudad con la lámina de agua.

Para la búsqueda de una nueva relación entre la ciudad y el mar, el Plan Director planteaba una serie de corredores verdes transversales que conectasen espacios públicos interiores (plazas y zonas verdes,) con los nuevos espacios públicos que se disponían en el frente marítimo. Al mismo tiempo planteaba resolver la accesibilidad a las zonas edificadas con la nueva ciudad marítima. El futuro de los terrenos de la Estación de San Diego, y el papel que podría jugar el ferrocarril en el transporte público de la ciudad y su área metropolitana, y en el transporte de mercancías del puerto (aunque el Plan Director no preveía el tráfico de contenedores, al que serviría fundamentalmente el ferrocarril), obligaba también a plantear en el Plan Director el futuro de la estación intermodal, ubicada en la actual estación de ferrocarril, con el traslado de la anterior estación de autobuses a la estación intermodal, coincidiendo además con la previsión de la llegada del ferrocarril de Alta Velocidad, que en esos momentos estaban en obras en la línea A Coruña-Santiago.

La respuesta que daba el Plan Director, desde el punto de vista de la accesibilidad viaria, era un gran bulevar interior, que después de bordear el entorno de Os Castros, corría paralelo a los muelles Petrolero y San Diego, para al llegar al muelle del Este, y seguir paralelo (con la separación de los 20 m) al muelle de la Palloza. En este muelle enlazaba con Linares Rivas, en donde se proponía la supresión del viaducto que conecta con la Avenida de Alfonso Molina para descargar de tráfico a esta Avenida, y transformarla en un boulevard que resolviese de forma jerarquizada el acceso al centro. Para limitar así mismo, el tráfico en el centro, se proponía que la Avenida de Alférez Provisional (hoy Avenida del Puerto) y la de la Marina y los Cantones, funcionasen en dirección única en torno a una gran glorieta, coincidente con los jardines de Méndez Núñez.

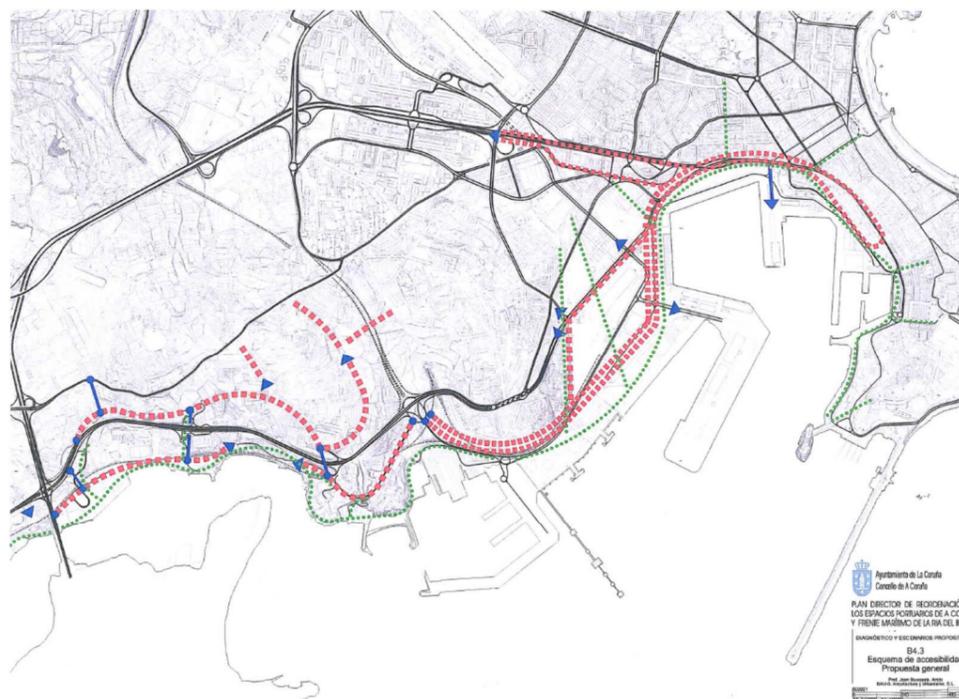


Fig. 62. Plan Director del año 2006. Transformaciones Vario. Esquema General (J.B.)

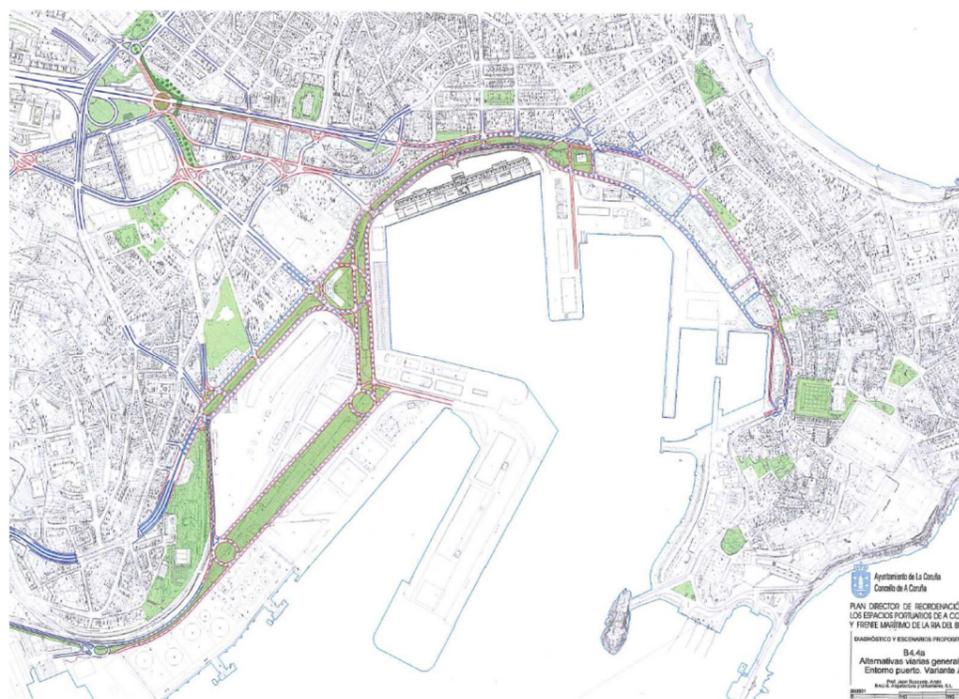


Fig. 63. Plan Director del año 2006. Transformaciones Vario. Alternativa A (J.B.)

Para la ordenación de los anteriores espacios portuarios, se proponían distintas alternativas para hacer frente a las exigencias del convenio urbanístico del 2004, buscando la transparencia con los espacios litorales del frente de la ciudad (que se incrementaban) con la desaparición del cierre del puerto. En la Zona 1 (*muelles de Batería y Calvo Sotelo*) en la que se prevé la localización de actividades dotacionales y terciarias, el estudio partía de tipologías cúbicas de 32 x 32 x 32m (8 o 9 plantas), planteando usos comerciales complementarios con los principales, barajando tres alternativas de órdenes, según que todos los edificios (en número de 6) se colocasen en torno al muelle del Calvo Sotelo (alternativa A), sin afectar a la forma del muelle, liberando para espacios libres el muelle de Batería para dar continuidad a los jardines de Méndez Núñez (aunque sin suprimir las edificaciones que les separan del mar); según que la edificación principal se localizase en el frente del muelle de Batería (retranqueada 20 m de ese muelle), con la desaparición de las zonas verdes y reduciendo la edificabilidad del muelle de Calvo Sotelo al mínimo (alternativa B); o según que la edificación se equilibrase en los dos muelles, aumentando la proporción de parque en el muelle de Calvo Sotelo, y manteniendo en gran parte el parque que rodea a los edificios existentes en el muelle de Batería (alternativa C). En las distintas alternativas, se intentaba actuar también sobre la Avenida del Puerto, convirtiéndola en un boulevard, y sobre el entorno del muelle de Trasatlánticos, alrededor de los edificios de Palexco y el Palacio de Congresos.

En la Zona 2 (*muelles de San Diego y Petrolero, estación de San Diego*) se concentraba la mayor parte de la edificabilidad del convenio, que establecía un mínimo de 1 m²/m² para el conjunto de las zonas 1 y 2, pudiendo, si fuera necesario ampliarse hasta el máximo legal (1,5 m²/m²). La proximidad con el tejido urbano edificado de la ciudad, al ser en este caso menor por la superficie ordenada, daba lugar a un nuevo barrio en el frente marítimo, que se acercaba a las dimensiones del Polígono de Elviña. La accesibilidad al nuevo barrio, condicionaba también la propuesta de ordenación, en donde frente a la alternativa del boulevard que se dirigía desde el pie de Os Castros hasta la altura del muelle de la Palloza, paralelo al muelle de San Diego (como un nuevo acceso a la ciudad), se planteaba también la actuación sobre la Avenida del Pasaje (prolongación de Linares Rivas), como un boulevard, con una amplia zona verde, que hiciese de transición con el nuevo borde.

Las distintas alternativas de ordenación que se plantearon (A, B y C) tenían que ver con la relación de la nueva edificación con la lámina del agua, y la propia continuidad con el tejido urbano de la ciudad. En todas ellas se veía en la necesidad de incorporar el muelle del Centenario (que no estaba en el convenio) como una pieza más del nuevo barrio, para reforzar el carácter central de este barrio, incorporándose como un parque, e incluso dotando también de centralidad a la lámina de agua entre el

muelle del Centenario y de San Diego. Curiosamente, por no formar parte del Convenio, la actuación no se planteaba afectar a los espacios ni del muelle del Este, ni del muelle de la Palloza.

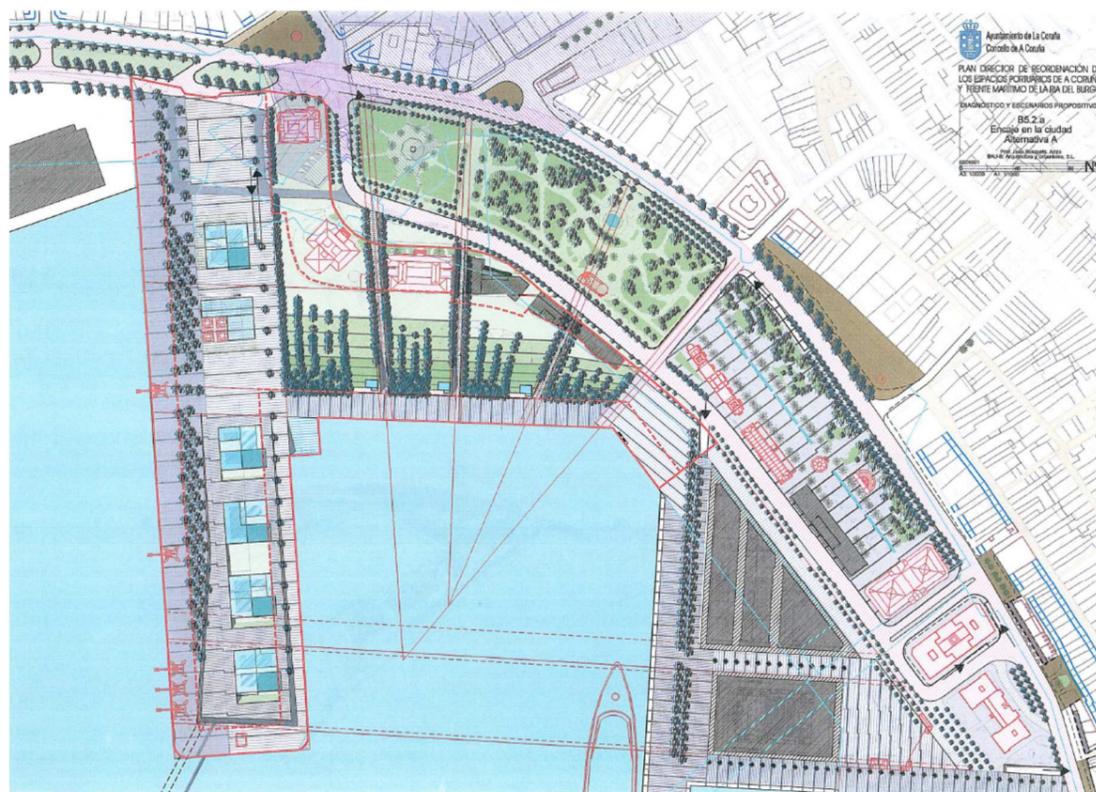


Fig. 64. Plan Director del año 2006. Zona 1. Alternativa A (J.B.)



Fig. 65. Plan Director del año 2006. Zona 1. Alternativa B (J.B.)

En la alternativa A (con sus variantes 1 y 2) un parque central de forma rectangular, servía para abrir la ciudad edificada visualmente al mar, separando dos áreas diferentes de edificaciones, ordenando seguir una trama aproximadamente reticular, potenciando los espacios libres en torno a los muelles de la Palloza y del Este, en su transición con el de San Diego, aparte de la liberación del Muelle del Centenario, que conectaba mediante pasarelas con el del Este, rompiendo incluso su continuidad. En la alternativa B, una banda continua de edificios, seguía la línea de los muelles petrolero y San Diego, separados del barrio en contacto con la ciudad a través del boulevard que dotaba de accesibilidad al nuevo barrio. En la alternativa C, se volvía a recuperar el parque central de la alternativa A, actuando radicalmente sobre el muelle del Centenario, al que se le añadía un contradique, para crear una dársena interior, con una especie de lago interior, que se intentaba también extender hacia el muelle del Este y la Palloza.

Indudablemente estas propuestas, tenían un primer condicionante en la voluntad del puerto por mantener el muelle del Centenario, como muelle de contenedores (por las dificultades del nuevo puerto anterior para mantener este tráfico), lo que obligaría así mismo a mantener una línea de ferrocarril a este

muelle, con la necesidad de mantener parte de los trazados del ferrocarril atravesando el nuevo barrio. En las propuestas, tampoco se planteaba la alternativa del mantenimiento de la estación de San Diego remodelada, que sirviese para un tráfico de cercanías, apoyándose en el trazado que bordea la ría del Burgo.

La propuesta de "Nova Cidade Marítima" recogía también una *propuesta de ordenación* de la zona de As Xubias, en la Ría del Burgo, dentro del municipio de A Coruña, aunque no aparecía afectada por el Convenio del 2004. Se trata de un borde litoral complejo entre la Dársena de Oza y A Ponte da Pasaxe, cuya continuidad viaria se apoya inicialmente en la carretera de finales del siglo XIX, que aparece arbolada en torno al viejo y nuevo Sanatorio de Oza, y después en un camino local, que siguiendo el borde litoral, atraviesa el núcleo rural de As Xubias, que pierde continuidad en un tramo intermedio, una vez pasado el núcleo, hacia A Ponte da Pasaxe. La única continuidad viaria es la de la línea de ferrocarril Palencia- A Coruña, construida en los años 80 del siglo XIX, que a la altura del Sanatorio de Oza, una vez pasado el túnel, se desvía, por una parte, a la estación de San Cristóbal y, por otra, a la estación de San Diego en el puerto. La especialización que tiene el paso del ferrocarril por este borde, especialmente en el entorno del núcleo de As Xubias, ocupando el borde litoral en contacto con la ría a través de la escollera que sustenta la explanada, ha hecho inviable hasta ahora, junto con los usos del propio borde, cualquier propuesta de paseo litoral. Las propuestas de inutilización de este tramo de ferrocarril (haciéndolo innecesario para el transporte de pasajeros y mercancías) han chocado con las propuestas de su reconversión futura en un ferrocarril de cercanías (o en un tranvía o travi-tren) por su continuidad por la margen izquierda de la ría del Burgo hacia otros municipios de la periferia, como es el caso de Culleredo y Cambre.



Fig. 66. Plan Director del año 2006. Zona 2. Alternativa A (J.B.)

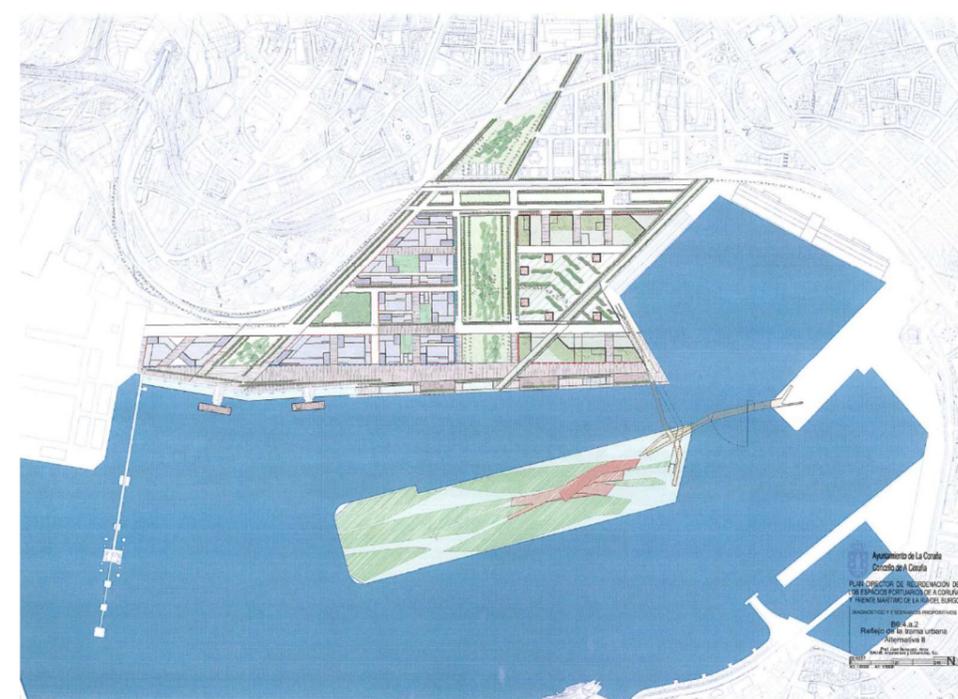


Fig. 67. Plan Director del año 2006. Zona 2. Alternativa B (J.B.)

Este tramo de ferrocarril está afectado también por la decisión que se tome para la transformación de la línea A Coruña- Ferrol, que necesita de un nuevo trazado, pero que en el tramo A Coruña- Betanzos algunas alternativas siguen apoyando su trazado por la margen de la ría.

Aparte de la decisión futura que se tome respecto al uso del ferrocarril (con la apuesta actual por situar la intermodalidad con los autobuses y líneas urbanas en San Cristóbal), el relleno de la anterior área industrial, en la margen izquierda del Ponte da Pasaxe, lleva años siendo soporte de un asentamiento marginal, aunque el Plan General del 2013 recoge la posibilidad de reconvertir estos terrenos en un parque, localizando los edificios en la zona interior próxima a la vía.

Las intervenciones, por tanto, sobre este borde litoral de la ciudad, rebasan la escala de lo que sería una propuesta de continuidad por el borde, integrándose en los paseos peatonales de la ciudad (con dificultad de actuar apoyándose exclusivamente en el borde,) y entran en la dimensión urbanística de un espacio que, aparte del Sanatorio de Oza y el núcleo rural de As Xubias, ha sido ocupado por equipamientos sanitarios y docentes de la propia ciudad, como el Materno, el Hospital de Juan Canalejo (con accesos que se meten en el propio borde) o como el Colegio de Santa María del Mar. Para los habitantes de A Coruña, la relación actual con este borde litoral, no existe más allá del acceso a los hospitales (junto con el sanatorio, o el núcleo de Xubias), limitándose a atravesarlo por la Avenida del Pasaje, que enlaza la ciudad con A Ponte da Pasaxe, y que especializada a finales de los años 90 para aumentar su sección, como salida o entrada a la ciudad, no ofrece las posibilidades que podría tener al seguir un borde elevado sobre la ría.

En la propuesta de la "Nova Cidade Marítima", aunque se destacaban las posibilidades del paisaje de la ría en torno a As Xubias, y se realizaban propuestas generales para racionalizar la accesibilidad de este borde (con la entrada y salida a la Avenida del Pasaje y el Hospital), o para dar continuidad al paseo marítimo, conservando la línea de ferrocarril como elemento de transporte público (restringiendo incluso el tráfico rodado por As Xubias), e incluso se realizaba una propuesta paisajística (a nivel de alzado) de la cota que no deberían superar las nuevas edificaciones que se localizasen en este borde, el estado actual no permite pensar en una solución cercana para los problemas de accesibilidad y urbanísticos que plantea este borde de la ciudad.



Fig. 68. Plan Director del año 2006. Síntesis Zona 1 y Zona 2 (J.B.)

B.6. EL PLAN ESPECIAL DE TRANSFORMACIÓN BATERÍA/ CALVO SOTELO (ZONA 1)

La cláusula tercera del convenio del 2004, establecía que el Ayuntamiento de A Coruña se comprometía a revisar el Plan General de Ordenación Urbana en un plazo de cuatro años, incluyendo en el mismo la ordenación de los terrenos resultantes de un Plan Director, que contendría una ordenación indicativa y no vinculante, remitiendo el Plan General para la ordenación detallada a un Plan Especial, pudiendo tramitarse de forma simultánea a la revisión del Plan General, estableciendo así mismo la cláusula 4, que las zonas 1 y 2, constituyen una única área de reparto discontinuo que coincide con el ámbito del Plan especial de Reforma Interior.

El Plan Especial de Transformación de Batería y Calvo Sotelo se le encargó en el año 2008 a Joan Busquets, autor del plan Director del 2006, y al que le había también encargado el Ayuntamiento el Plan General que revisaba el de 1998. Este Plan Especial no llegó a tramitarse, pero sus determinaciones y ordenación detallada se incluyeron en el Plan General, aprobado en el 2013.

De acuerdo con el convenio del 2004, a la Zona 1, con una superficie de 88.393 m², que incluye la ocupación de los edificios institucionales en torno a la Avenida do Porto, y los 22.000 m² de borde de cantiles de los muelles, que seguirían siendo de dominio público portuario, se le asignaba una edificabilidad de usos terciarios de 34.458 m² (aparte de la edificabilidad de los edificios institucionales del borde de la Avenida do Porto, en torno a los 40.700 m²).

El Plan Especial se apoyaba en una de las alternativas recogidas en el Plan Director, apostando por la continuidad de los Jardines de Méndez Núñez, hacia el muelle de Batería (excepto los últimos 20 m, al servicio del Puerto), localizándose la edificabilidad principalmente en torno al muelle de Calvo Sotelo, aunque localizando también un edificio en el muelle de Batería.

Los edificios constaban de agrupaciones de edificios prismáticos, localizados de forma opuesta con un núcleo común, y con alturas entre 6 y 9 plantas, considerando que así se evitaría el efecto pantalla que había creado Palexco y el Palacio del Ocio, entre el muelle de Transatlánticos y la Avenida do Porto.

Los usos que consideraba el Plan Especial, podían ser terciarios, hoteleros o cívicos, reservando tres volúmenes para equipamientos públicos: un edificio judicial, un centro cívico-cultural, aprovechando la rehabilitación de los Silos del Cantábrico, y una nueva estación marítima dentro del dominio público portuario.



Fig. 69. Plan Especial de Transformación Batería/Calvo Sotelo (J.B.)

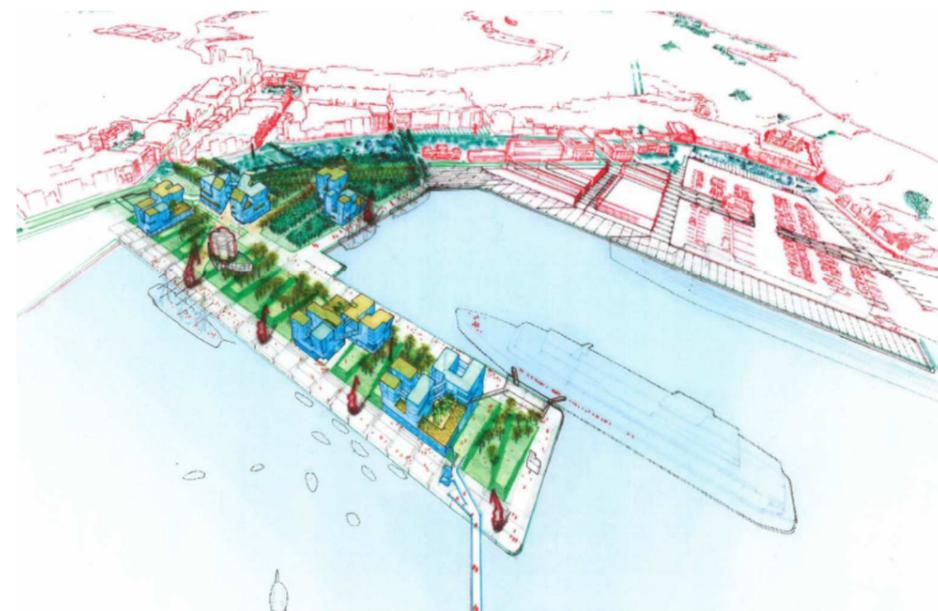


Fig. 70. Plan Especial de Transformación Batería/Calvo Sotelo (J.B.)

Respecto a los edificios existentes, apostaba por la conservación de los dos edificios de la Delegación del Gobierno, los Silos del Cantábrico y el Mareógrafo, proponiendo la eliminación de los edificios de Comandancia y Portos de Galicia, concentrando la edificabilidad en un nuevo edificio que absorba los anteriores usos.

Respecto a la Avenida do Porto, apostaba por el soterramiento parcial en el tramo entre los edificios de Policía y Defensa, entraba también en los modelos de Gestión del ámbito de la Zona 1, considerando a partir de experiencias internacionales, que hay dos modelos de gestión: uno de gestión privada, con la venta de los terrenos desafectados por parte de la Autoridad Portuaria, propia del modelo americano, pero en el que se considera que se pierde el control público de los desarrollos en los que prima el beneficio económico, y otra de gestión pública de los terrenos, centralizado en una agencia o institución, que controle todo el proceso, que ha sido aplicada en algunos ámbitos portuarios europeos.

De este modelo considera Busquets que existen dos variantes, una centralizado, controlada por el Estado, que gestiona la operación, y otra descentralizada controlada por la Administración Local y Portuaria, a través de la creación de entes nuevos de gestión.

B.7. PLAN GENERAL DEL 2013

El Plan General que revisaba el de 1998, se aprobó definitivamente el 25 de febrero del 2013. El Plan General incorporaba los ámbitos delimitados en el convenio del 2004, clasificándolos en Planes Especiales de Transformación. En el PET- Q23, relativo a la Zona 1, se introducía una ordenación orientativa, derivada del Plan Especial del 2008, y en el PET- R26, relativo a la Zona 2 se limitaba a introducir condiciones de desarrollo del futuro Plan Especial.

El Plan General entiende que los Planes Especiales definitivos, no podrán redactarse hasta que no se produzca la desafectación de los terrenos portuarios por parte del Ministerio (antes Fomento y hoy de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana). La desafectación, por otra parte, habría que realizarla según los artículos 18 y 19 de la ley de Costas, y requeriría el informe del Ayuntamiento y la Comunidad Autónoma, pasando los terrenos desafectados a Patrimonio del Estado, que podría cederlos después gratuitamente al Ayuntamiento o a la Comunidad Autónoma.

Como se pone de manifiesto en el informe que la Oficina de Planeamiento S. A realizó para el Ayuntamiento en octubre del 2018, hay algunas diferencias entre las superficies recogidas en el convenio del 2004, para las Zonas 1 y 2, y las edificabilidades y usos establecidos en las correspondientes fichas del Plan General.



Fig. 71. Plan General de Ordenación Municipal de A Coruña del 2013

En la Zona 1, la superficie desafectada, era de 54.533,50 m² en el convenio del 2004, pasando en el Plan General a 64.397,89 m². Mientras que en el convenio del 2004, la edificabilidad lucrativa era de 34.458 m², con una edificabilidad máxima de 1 m²/m², sin especificar las zonas libres y equipamientos, en el plan General se considera una superficie edificable de 50.000 m², desglosada en el 88 % de terciario y el 12% hotelero, estableciendo una altura máxima de B+8, y recogiendo las cesiones de los Sistemas Locales(13.5000 m² de espacios libres y 5000 m²de equipamientos), y Sistemas Generales(20.000 m² de espacios libres y 2800 m² de equipamientos).

En la Zona2, la superficie desafectada, pasa a ser de 376.192, 00 m² en el convenio del 2004, a 377.057,96 m² en el Plan General. De la edificabilidad máxima de 1 m²/ m² en el convenio del 2004, con un uso residencial de 344. 916m²(de los cuales 68. 916 m² son para VPO) y un terciario de 51.687 m², desglosado en oficinas, ocio, comercio, en el Plan General se establece una superficie edificable de 396.268 m² (86,96% residencial, 13,04% terciario), incrementando la edificabilidad del convenio del 2004, y estableciendo una altura máxima de B+5 (y excepcionalmente B+9), y recogiendo también las cesiones para Sistemas Locales y Generales, en espacios libres y equipamientos.

Para el Plan General, en esta zona, calificada, al igual que la anterior, como suelo urbano no consolidado, se trata de crear una nueva centralidad, con diferentes tipologías edificatorias(bloque abierto y manzana perimetral), incluyendo además un lago artificial(como hacía el Plan Director) entre San Diego y Centenario, la continuidad del Paseo marítimo por el borde litoral, la construcción de una estación de cercanías en San Diego, y un gran espacio verde en su entorno que permitiría una mejor conexión con la lámina de agua. Así mismo en la memoria del Plan General, se incorporaba un capítulo a los estudios realizados por Joan Busquets en relación a los espacios portuarios.

En la memoria del Plan General se hacía también referencia a los informes de Puertos del Estado, para que se garantizase el acceso ferroviario al muelle del Centenario, una vez que se desarrollase el Plan Especial de San Diego, incluyendo en el Plan General, una reserva en los muelles de Oza para dicho acceso.

En la memoria se recogían también las alegaciones de la Autoridad Portuaria, en donde además de clasificar la zona de servicio portuaria, como Sistema General Portuario, se recogía la necesidad de garantizar el acceso a los muelles que no se desafectaban, a a los plazos en el plan de Etapas en que se desarrollasen los ámbitos de transformación portuaria, y a la necesidad de especificar las cargas para la demolición de los edificios del PET Q23, el soterramiento de la Avenida do Porto y de la subestación eléctrica que deberán ser asumidos por el Ayuntamiento.

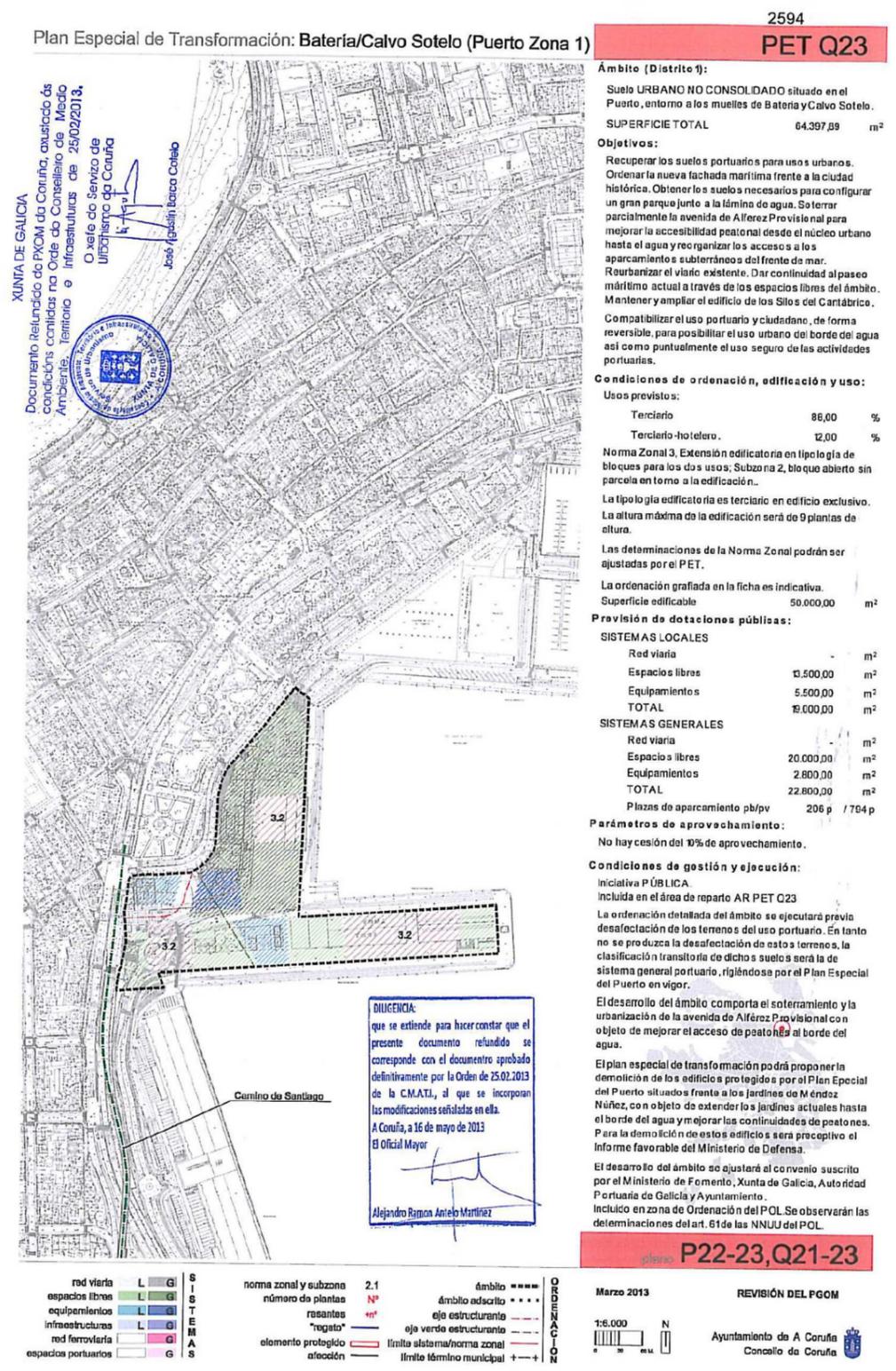


Fig. 72. Ficha Urbanística del PET Bateria – Calvo Sotelo. PXOM 2013

En realidad, como se establecía en el informe de la Oficina de Planeamiento de Octubre del 2018, al superarse el plazo de cinco años establecido en el Plan General, para el desarrollo de ambos suelos, incumpliendo dichos plazos la Autoridad Portuaria, la clasificación de ambos suelos debía ser transitoria, en base a los usos actuales, y su reclasificación se produciría mediante una modificación puntual del Plan, cuando se decidiese transformarlos. Por otra parte, como se dice también en el informe, la dependencia económica de ambos suelos, asociada a la financiación de la deuda de la Autoridad Portuaria, derivada de la construcción del puerto exterior, plantea una debilidad relevante en materia de ordenación y gestión, que obliga al Plan General en ambos ámbitos.

El puerto preveía el traslado de las concesiones de Bateria y Calvo Sotelo para el 2020 (cosa que ya no es posible), obteniendo del orden de 25 millones de euros, derivados de la venta de los terrenos para usos terciarios y hoteleros, que equivalen aproximadamente al doble de los ingresos anuales del puerto, que en estos momentos tiene una deuda en torno a los 300 millones de euros.

El Plan Financiero del puerto se encontró por otra parte con la oposición del gobierno municipal salido de las elecciones del 2015, que proponía desligar la financiación de la deuda de la ordenación del frente portuario, apostando por la recuperación de un uso público, con el replanteamiento del convenio del 2004, en donde el entonces Ministerio de Fomento estaba entonces por la reducción de la edificabilidad.

El proceso de liberalización de terrenos en torno a los muelles de Calvo Sotelo y Bateria, coincidió con la propuesta de la Autoridad Portuaria de sacar a subasta la venta de La Solana y el Hotel Finisterre, que encontró también la oposición del Gobierno municipal, por considerar que se trataba de terrenos públicos, aunque el plan General había cambiado ya anteriormente la clasificación de públicos a privados, cosa que volvió a modificar el entonces Gobierno municipal.

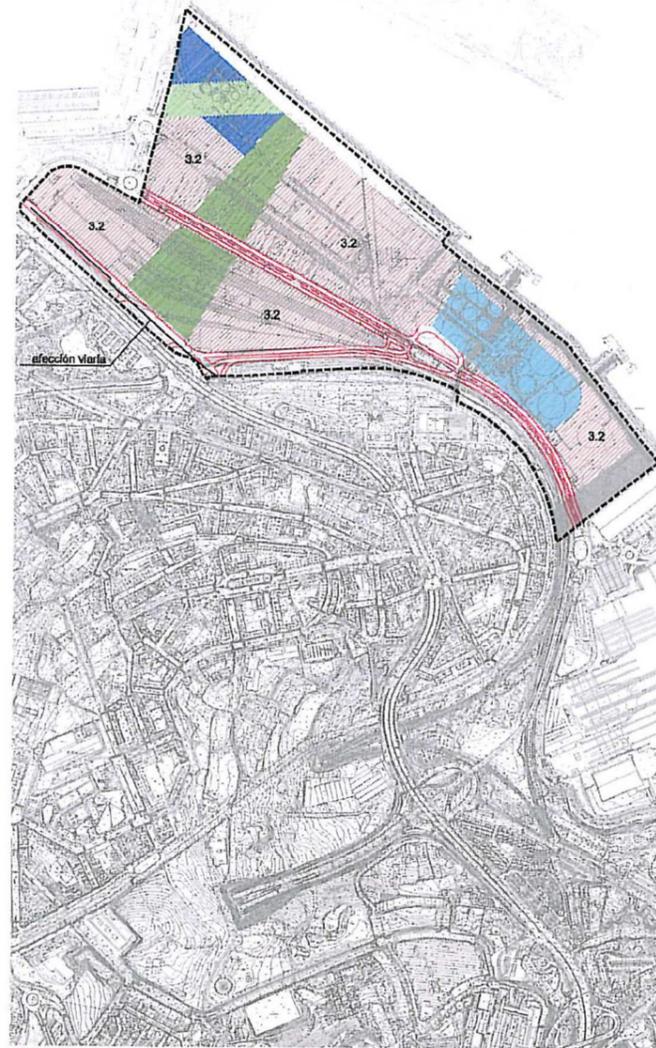
Plan Especial de Transformación: Puerto Zona 2

2595
PET R26

DILIGENCIA:
que se extiende para hacer constar que el presente documento refundido se corresponde con el documento aprobado definitivamente por la Orden de 25.02.2013 de la C.M.A.U., al que se incorporan las modificaciones señaladas en ella.
A Coruña, a 16 de mayo de 2013
El Oficial Mayor

Alejandro Ramon Antelo Martínez

XUNTA DE GALICIA
Documento Refundido do PXOM da Coruña, axustado ás condicións contidas no Orde do Concelleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas de 25/02/2013.
O xefe do Servizo de Urbanismo da Coruña
José Agustín Barca Coto



Ámbito (Distrito 2):
Suelo URBANO NO CONSOLIDADO situado en el Puerto, entorno a los muelles de Linares Rivas, La Palloza, El Estío, San Diego, El Puerto Petrolero, El Centenario y la estación de mercancías de San Diego.
SUPERFICIE TOTAL 377.057,96 m²

Objetivos:
Ordenar la nueva fachada marítima de la ciudad desde la fábrica de tabacos hasta Oza. Fomentar la mezcla de usos, de tipologías edificatorias, de espacios libres y de equipamientos para constituir una mixtura controlada. Configurar un lago artificial entre los muelles del Centenario y San Diego. Dar continuidad al paseo marítimo desde el muelle de la Palloza hasta el Puerto Pesquero. Obtener el sistema de espacios libres junto a la lámina de agua y el espacio libre central que permita conectar los ensanches próximos con el lago. Reservar una superficie de suelo junto al Muelle de Oza que permita el acceso viario y ferroviario al Muelle del Centenario, con objeto de liberar los nuevos desarrollos residenciales del tráfico portuario.
El Plan Especial resolverá la implantación de una estación para la intermodalidad del transporte de cercanías para viajeros.

Condiciones de ordenación, edificación y uso:
Usos previstos:
Residencial 66,96 %
Terciario 33,04 %
Norma Zonal 2, Ensanche, Subzona 5, manzana periférica, para el uso residencial.
Norma Zonal 3, Extensión edificatoria en tipología en bloques, Subzona 2, bloque abierto sin parcela en torno a la edificación.
La tipología edificatoria es residencial colectiva entre medianeras para la Norma Zonal 2 y terciario en edificio exclusivo para la Norma Zonal 3.
La altura máxima de la edificación es de 6 plantas. Excepcionalmente se podrá aumentar esta altura hasta 10 plantas para enfatizar los espacios principales del proyecto. Las determinaciones de la Norma Zonal podrán ser ajustadas por el PET.
Los sistemas de espacios libres y equipamientos rayados son indicativos.
Superficie edificable 396.268,00 m²
Provisión de dotaciones públicas:
SISTEMAS LOCALES
Red viaria - m²
Espacios libres 60.897,73 m²
Equipamientos 31675,33 m²
TOTAL 91664,86 m²
SISTEMAS GENERALES
Red viaria - m²
Espacios libres 31687,15 m²
Equipamientos 14.429,05 m²
TOTAL 46.116,20 m²
Plazas de aparcamiento pb/pv 1930 p / 5.996 p
Se reservará, como mínimo, el suelo correspondiente al porcentaje de la superficie edificable destinada a uso residencial para la construcción de viviendas de protección pública que se incluye en el cuadro de las normas urbanísticas, en 4.- Vivienda de Protección Oficial.
Condiciones de gestión y ejecución:
Iniciativa PÚBLICA.
Incluida en el área de reparto AR PET R26
Ejecución por el sistema de reparcelación en la modalidad de COOPERACIÓN.
La ordenación detallada del ámbito se ejecutará previa desafectación de los terrenos del uso portuario. En tanto no se produzca la desafectación de estos terrenos, la clasificación transitoria de dichos suelos será la de sistema general portuario, regístrate por el Plan Especial del Puerto en vigor.
El desarrollo del ámbito se ajustará al convenio suscrito por el Ministerio de Fomento, Xunta de Galicia, Autoridad Portuaria de Galicia y Ayuntamiento.
Incluido en zona de Ordenación del P.O.L. Se observarán las determinaciones del art. 61 de las NNUU del P.O.L.

red viaria	L	GI	S	norma zonal y subzona	2.1	ámbito	=====	ORDENACIÓN
espacios libres	L	GI	I	número de plantas	Nº	ámbito adscrito	
equipamientos	L	GI	S	rasantes	HP	eje estructurante	-----	
infraestructuras	L	GI	T	"regato"	---	eje verde estructurante	-----	
red ferroviaria	L	GI	E	elemento prolongado	---	límite sistema/norma zonal	-----	
espacios portuarios	L	GI	M	afectación	---	límite término municipal	-----	
	L	GI	A					
	L	GI	S					
	L	GI	T					
	L	GI	E					

Q25-27, R24-27, S26-28

Marzo 2013 REVISIÓN DEL PGOM

1:10.000 N

Ayuntamiento de A Coruña
Concello da Coruña

Fig. 73. Ficha Urbanística del PET Puerto Zona 2. PXOM 2013

c. **LÍNEAS Y CRITERIOS DERIVADOS DE ANTERIORES DOCUMENTOS**

C.1. INTRODUCCIÓN

El documento de Tecendo Litoral, incluía en su capítulo 4, unas primeras conclusiones en forma de “Liñas estratéxicas ou as primeiras aproximacións para un traballo de *consenso*”, derivadas del trabajo de investigación y de los diálogos realizados, que fuera un punto de partida para la realización de un proceso profundo, continuo e intenso, en ningún caso finalista, para la transformación del litoral coordinado y compartido por los distintos agentes implicados.

El documento “Estudios Previos para a Reordenación urbanística do Porto e Estación de San Diego.A Coruña”, realizado en octubre del 2018, por la Oficina de Planeamiento S.A, incluía en su apartado 9, unos “Criterios para la elaboración de alternativas de ordenación y de uso”, en las que se hacía hincapié en el enfoque metropolitano de la ordenación del borde litoral, en la relación de la ciudad con el mar como contexto, y en la protección y preservación de la fachada histórica de la ciudad y su patrimonio.

En el documento “Coruña Futura. Proyecto Ciudad”, elaborado por la Fundación Metròpoli para el Concello de a Coruña en el 2014, también hay un capítulo relativo a la “Apertura del puerto a la Ciudad y a la Nueva Economía”, que nos puede servir de referencia.

Finalmente, en las propuestas realizadas en el Concurso de Ideas convocado por el Ayuntamiento de A Coruña y que se falló en noviembre del 2018, para la “Definición de Estrategias de Transformación del borde Litoral de A Coruña desde el dique de Abrigo a la Playa de Oza”, en el que se producían grandes contradicciones, incluso de las bases del concurso, trataremos también de encontrar ideas que nos sirvan para el establecimiento de las líneas estratégicas.

C.2. LÍNEAS O CONCLUSIONES DEL DOCUMENTO DE TECENDO LITORAL

El documento organizaba las conclusiones en dos grandes apartados. Uno relativo a la *Reprogramación secuencial*, con una mirada actualizada a las condiciones del planeamiento vigente, y otra relativa a la *Vocación de los distintos espacios portuarios*.

El primero lo subdividía en subapartados:

- *De cómo afrontar los Retos de la Transformación*
- *Fijos y flujos. Certidumbres e incertidumbres como punto de partida*
- *Cintas para tejer el litoral. Las Líneas Programáticas*

Cuyas conclusiones se consideraba una primera aproximación a un documento de consenso.

Para **Afrontar los Retos de la Transformación**, se hacía primero referencia a la necesidad de abordar el proceso desde tres visiones fundamentales, a la que añadía una de síntesis

- *La Prospectiva*, tratando de pronosticar futuros alternativos.
- *La Adaptativa*, relativa a la necesidad de adaptarse o ajustarse a las nuevas situaciones, medios y condiciones.
- *La Táctica*, con acciones a corto plazo, para generar cambios a largo plazo.
- *La Simultánea*, con una mirada holística que integre los distintos enfoques, social, económico y ambiental.

Después, se realizaba una lectura escalar, para la definición del ámbito, comenzando por la *Escala Territorial*, considerando los terrenos portuarios desde la Región Urbana Ártabra y el Área Metropolitana, con referencias a la

- *Conectividad Ambiental*, integrando el borde litoral en la red de infraestructura verde del Área Metropolitana de A Coruña.
- *La Conectividad de la Movilidad*, con la integración del borde litoral en el tráfico urbano y metropolitano.

- La Red Portuaria, con la creación de un Polo Ártabro portuario, en la región Ártabra, en red con los diferentes puertos Cantábricos y Atlánticos

Y siguiendo con la *Escala urbana y la portuaria*. En la primera hacía referencia.

- A la diversificación económica, con la necesidad de apostar por nuevos modelos económicos, dentro de la economía metropolitana.
- A la consideración del borde costero como un distrito común, que apueste por la continuidad urbana.
- A la integración en la infraestructura verde urbana de la ciudad de los terrenos portuarios.



Fig. 74. Informe Tecendo Litoral

-A la necesidad de localizar espacios dotacionales, en una ciudad con una fuerte densidad, para complementar la oferta de dotaciones y espacios públicos.

-A la integración de los barrios limítrofes, superando la barrera de las actuales infraestructuras portuarias.

En la escala portuaria, hace referencia.

-Al reconocimiento identitario de cada uno de los espacios del puerto.

-A la localización de grandes espacios de uso público.

-A las soluciones de continuidad con el tejido urbano.

-A la puesta en valor de las edificaciones existentes desde una óptica patrimonial, arquitectónica y funcional.

-A la apuesta para que los nuevos espacios sirvan de impulso de un nuevo motor económico de la ciudad.

Estableciendo la conclusión de que es necesario revisar el ámbito de transformación de los terrenos portuarios, recogido en el Plan General, centrados en la Zona 1 y 2, necesitando considerar como parte de una ordenación estratégica el ámbito de los terrenos litorales entre el Dique de Abrigo y el Ponte de A Pasaxe.

Respecto a los **Fijos y Flujos. Certidumbres e Incertidumbres**, se hace referencia a unas *certidumbres* que deben ser tomadas como punto de partida, realizando recomendaciones respecto a las mismas, considerando como tales

-La identidad marítima y marinera de A Coruña, dentro del contexto atlántico, considerando necesario mirar al pasado para proyectar el futuro.

-Los terrenos que dejen de ser de uso portuario, deberán revertir como un bien para los ciudadanos, necesitando alcanzar un consenso respecto a la necesidad de espacios públicos, la vinculación de las transformaciones de los terrenos portuarios a los barrios limítrofes, en especial Os Castros, A Gaiteira, profundizando en las necesidades específicas de los barrios.

-La necesidad de mantener y potenciar las actividades pesqueras como motor económico de A Coruña y la necesidad de implantar actividades productivas complementarias.

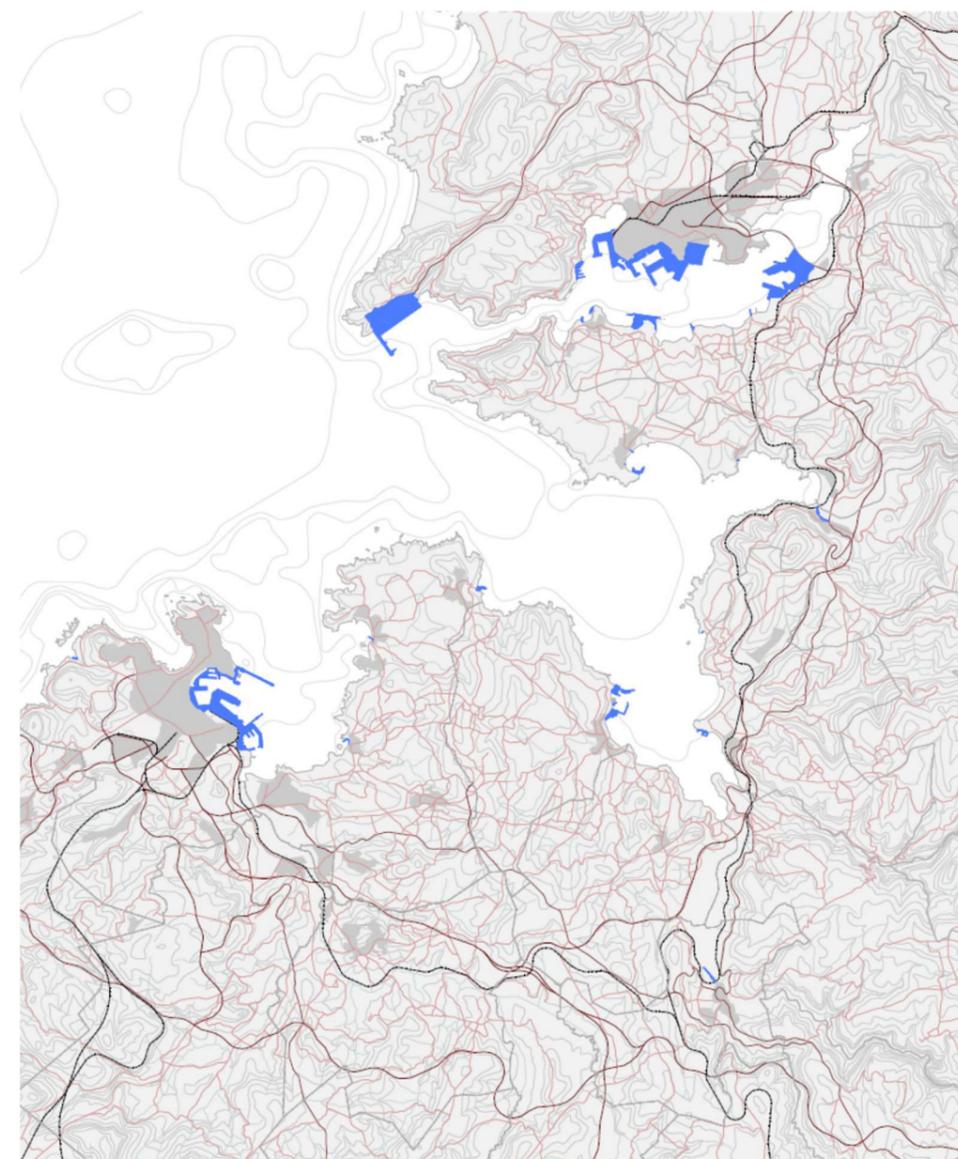


Fig. 75. Escala Regional en el Informe Tecendo Litoral (TL)

- La necesidad de trabajar en la movilidad en relación al tráfico de entrada y salida de la ciudad por Linares Rivas y la Palloza, tanto en los transportes públicos como en los privados, reconociendo en ello un área de mejora suficiente.
- La falta de continuidad para el recorrido del borde litoral a pie o en bicicleta, integrando estos espacios en los planes de movilidad municipal.
- La necesidad de tener en cuenta el momento socioeconómico actual, de forma que se intervenga lo menos posible en los terrenos portuarios y se conserven de forma responsable.

Respecto a las *incertidumbres*, que precisan de investigación, de un mayor diálogo, se consideraba.

- La viabilidad del transporte marítimo de pasajeros en la ría, que necesita de un mayor estudio.
- La formalización de un ferrocarril de cercanías según indican las Directrices de Ordenación del Territorio.
- La unificación de las actividades pesqueras, trasladándolas a la Dársena de Oza, liberando el centro de la ciudad de las mismas, o concentrando sus usos en Linares Rivas y La Palloza, con el fin de enfatizar el carácter marítimo de la ciudad.
-

Como **Cintas para Tejer el Litoral** se realiza una primera aproximación a las que se relaciona:

-El reforzamiento del *puerto de A Coruña, como motor de la Región Ártabra*, dentro de la red marítima, en competencia con otros puertos, formando un polo de desarrollo metropolitano y regional, en competencia con otros puertos.

-La apuesta del *puerto como motor económico de crecimiento*, considerando que la recuperación y regeneración del área, debe realizarse sin hacer tabla rasa de lo existente, sino aprovechando la potencialidad de los espacios consolidados, y conservando las actividades productivas del área. En este sentido se considera necesario diversificar las actividades económicas, aprovechando la oportunidad de la transformación de los espacios portuarios, con la apuesta por la economía verde y azul. El conocimiento y el empleo cualificado, apoyándose en la Universidad, y el refuerzo de las actividades existentes, en servicios y equipamientos, con apoyo público y privado, centros I+D+i de transferencia tecnológica incubadora de empresas y laboratorios.

-La relación del puerto con la red urbana de infraestructuras metropolitanas y urbanas (Aeropuerto, estaciones), mejorando la conectividad tanto a escala de ciudad como a escala de barrio, complementando los nuevos espacios y dotaciones de los terrenos portuarios, las necesidades de los barrios

-El puerto como conector ambiental, de los espacios de valor ambiental y paisajístico, incorporando estrategias de implantación de formas de vida saludables, y con la integración del borde litoral en la red de infraestructura verde de la ciudad.

El *puerto como conector de la movilidad*. En este sentido se distingue entre la conectividad a nivel de área metropolitana y región urbana, introduciendo los flujos viarios y el ferrocarril, con la reflexión sobre el papel intermodal de la estación de San Cristóbal, como relación entre el puerto y la ciudad, valorando la propuesta de EIDUS Coruña, de la realización de un intercambiador de transporte en la estación de San Diego. La red de movilidad saludable debe ser una red peatonal y ciclista, que conecte también itinerarios blandos a nivel metropolitano. La reducción de la movilidad en transporte privado, tiene que tener en cuenta estas formas de movilidad, y así mismo, la mejora de las arterias de tráfico de entrada y salida de la ciudad, en donde la reprogramación del espacio portuario supone una oportunidad, considerando además la movilidad marítima del transporte de mercancías, y de pasajeros en la conexión de núcleos costeros.

-El *puerto como Frente Litoral*, con los ciudadanos recuperando su relación con el mar, ampliando los espacios libres ciudadanos, con el recorrido por el borde de los muelles, en donde el fortalecimiento del espacio público y el acceso al agua, debe ser un elemento fundamental, para la conservación también de los elementos identitarios y patrimoniales, haciendo frente a las relaciones con los barrios limítrofes.

-El *puerto como identidad marítima. Paisaje y Patrimonio*, con el reconocimiento del valor patrimonial del paisaje, como premisa fundamental para integrar la identidad marítima dentro de un proyecto de transformación de los terrenos portuarios, para conseguir un puerto con identidad y con respeto a la percepción del paisaje, protegiendo vistas de la ciudad hacia el puerto y del puerto hacia la ciudad. Igualmente, los futuros usos, deben estar en sintonía con los usos propios e históricos que caracterizan los distintos espacios del puerto, en dónde en el ámbito de Batería y Calvo Sotelo, los usos deben estar relacionados con los valores históricos y los espacios libres del entorno; y en San Diego y Petrolero, relacionados con una mayor vocación industrial y productiva. Igualmente se tendrán que integrar las preexistencias, el patrimonio construido y el patrimonio pesquero.



Fig. 76. Trama Verde y conectores futuros en el Informe Tecendo Litoral (TL)

-El puerto como mosaico y como elemento del metabolismo urbano, considerando que los terrenos del borde portuario, deben tener un papel importante, en cuanto a la implantación de mecanismos de metabolismo urbano, en Áreas de Actualización, que solo necesitarán la renovación de la urbanización, Áreas de Revitalización, que van a necesitar del traslado de actividades existentes, actualizando sus funciones económicas, Áreas de Remodelación, con actividades y usos diferentes, y Áreas de Transformación, que debido a su obsolescencia necesitarán un tratamiento integral con nuevos usos. Para el proceso de renovación será necesario eliminar las piezas no recuperables, descontaminar los terrenos,

realizar actuaciones en materia de restauración paisajística y ambiental etc. Así mismo el diseño de las transformaciones tendrá que hacer frente al ciclo del agua, optimizando los recursos hídricos.

-El puerto como construcción colectiva, en el que confluyan intereses y demandas de los distintos agentes, en donde se afiance la consideración de Distrito Común, con una identidad diferente de otros espacios y barrios de la ciudad.

En relación a la **Vocación de los distintos Espacios portuarios**, el primer elemento definidor es el espacio público, buscando la continuidad con la red de espacios públicos de la trama urbana, en donde la lámina de agua debe ser accesible y en donde el derecho de vistas esté ligado a la definición de los distintos espacios como conectora de la ciudad y el mar.

-Para *Batería y Calvo Sotelo* existe un consenso de dar continuidad a los Jardines de Méndez Núñez, consiguiendo espacios libres y zonas verdes de calidad, con la introducción de equipamientos públicos, en donde la centralidad de este espacio, apoya la tesis de no concentrar el equipamiento en una pieza única unifuncional, con la necesidad de respetar las proporciones entre los espacios libres y zonas verdes en relación a lo edificado, y un adecuado diseño de la urbanización, dotando a las diferentes edificaciones de multifuncionalidad y ampliando los usos y franjas horarias.

-Para los *muelles de Linares Rivas, La Palloza y el Este*, su vocación es la de espacios de concentración de la identidad marina, buscando su integración en la trama urbana, y dando una respuesta a la revisión de la sección viaria del eje Linares Rivas Avenida da Pasaxe, con la optimización de los recursos pesqueros, estudiando la agrupación de usos complementarios, y buscando mecanismos de integración entre la actividad pesquera y la urbana.

-Para el *muelle del Centenario*, su calado e infraestructura ferroviaria, permite seguir manteniendo la vocación de usos productivos, pero por su localización central en la bahía, necesitará su transformación futura con espacios de calidad que permitan mantener la continuidad del paseo.

-Para los *muelles de San Diego y Petrolero*, los principales retos se plantean en la transformación de la playa de vías de la Estación de San Diego, y su relación con los barrios limítrofes, de Os Castros, A Gaiteira y Cuatro Caminos, y sus posibilidades de localización de un nuevo distrito que mantenga y potencie el motor económico de la ciudad.

-En el *tramo de Oza-Pasaxe*, se plantea la conectividad con el área metropolitana, con el reconocimiento de cada espacio, y con la preservación de la identidad del barrio de As Xubias.

C.3. CRITERIOS PARA LA ELABORACIÓN DE ALTERNATIVAS

En el documento elaborado en octubre del 2018, con el título de “Estudios previos para la Reordenación Urbanística do Porto e Estación de San Diego. A Coruña”, se establece como cuestión previa, que los criterios deben sustentarse sobre la base de una concertación administrativa, bien bajo la forma de un convenio urbanístico, que permita ampliar los usos permitidos por la legislación portuaria, o bien bajo cualquier otra fórmula que esté presidida por los principios de lealtad institucional y ajustada a la realidad socioeconómica actual.

En cualquier caso el marco de concertación debe ser estable en el tiempo y flexible en sus determinaciones. La conclusión que se establece en este sentido es que *solo priorizando el espacio público sobre el privado, y comprendiendo condicionantes como el cambio climático, la recuperación de la cualidad ambiental y la permanencia del puerto como espacio de actividad, se podrá derivar una ruta posible para que la ciudad asuma social e institucionalmente, nuevas exigencias de calidad a largo plazo, considerando que los tres enfoques que deberán guiar la definición de la elaboración de alternativas y de ordenación de usos, deben ser:*

El **Enfoque Metropolitano** en la ordenación del borde litoral, ampliando el ámbito de reflexión y análisis del conjunto de la fachada costera, y considerando no sólo el ámbito definido por los convenios y el Plan General, como zonas 1 y 2, incluyendo el fondo de la Ría del Burgo, en torno a los municipios de Oleiros, Cambre y Culleredo, aunque algunas decisiones de planificación municipal puedan dificultar una lectura unitaria y continua.

Los aspectos básicos que tendrían que tenerse en cuenta a efectos de la ordenación del ámbito portuario y costero serían:

- Facilitar a la población el acceso al borde litoral, a los equipamientos, servicios y espacios naturales de la costa
- Fomentar la introducción de nuevos usos, actividades y empleos, generadores de valor.
- Mejorar la movilidad e intermodalidad viaria, ciclista, ferroviaria, marítima y peatonal.
- Elaborar una ordenación costera que suponga una elevación del nivel de vida de toda la población y que permita la continuidad del puerto como lugar de trabajo.

La **Relación con el Mar** como contexto para la reordenación de los terrenos portuarios, con una extensión superior a las 45 ha, como una oportunidad excepcional para el impulso de un nuevo desarrollo urbano, con un programa de planificación que debe ser a largo plazo, flexible en sus determinaciones y consecuencias administrativas realizado bajo los criterios.

-Del *mantenimiento del carácter público de la titularidad de los terrenos* frente a una posible desafectación, en el caso de los terrenos innecesarios para la función portuaria, con destino a un interés público y social.

-La *potenciación de la accesibilidad y de su carácter de espacio público*, con actuaciones sobre el carácter público de la titularidad del suelo del complejo deportivo de La Solana, la regeneración urbana de la Avenida de Ramón y Cajal, la disminución de las superficies de infraestructuras ferroviarias, la permeabilidad peatonal de la Avenida do Porto, con medidas de calmado de tráfico, el redimensionamiento de la sección viaria de Los Cantones, con el incremento del uso peatonal y la disminución de los flujos rodados.

-El *reconocimiento del carácter diverso de los distintos sectores portuarios*, para poner en marcha estrategias de actuación pública, que si bien en el ámbito de los muelles de Calvo Sotelo y Batería, deben centrarse en el ámbito del espacio público y dotacional, en el ámbito de San Diego, deben apostar por el mantenimiento de las actividades económicas cualificadas y relacionarse con los usos legislativos, con la economía del mar y la innovación, e incluso universitarios del mar del campus Innova y de Sostenibilidad, con la posibilidad incluso de residencia social, desde la demanda insatisfecha actual.

La **Protección y Preservación de la fachada histórica de la ciudad y el patrimonio público**, no siempre bien tratada en las diferentes planificaciones, en donde la proximidad de la ciudad tradicional, suponga un punto de inflexión para articular espacios libres lineales a lo largo del litoral, con un soporte de corredores transversales de articulación, en donde espacios en torno a Calvo Sotelo, Batería y el muelle de Transatlánticos, podrán constituir un avance de la transformación de esos bordes:

-El primer criterio que debe guiar una actuación de protección y preservación de la fachada histórica de la ciudad debe ser que la construcción de nuevas edificaciones que puedan surgir de la aplicación de parámetros urbanísticos, debe tener en cuenta los edificios dotacionales, comerciales e institucionales existentes, con una superficie construida de 61.400 m², con un coeficiente de edificabilidad de 0,50 m²/m².



Fig. 77. Propuesta de Alternativas recogidas en el Estudios previos para la Reordenación Urbanística do Porto e Estación de San Diego. A Coruña. Zona 1 (O.P.)

-El segundo criterio debe relacionarse con la aproximación de la ciudad al mar, con la necesidad de redimensionar la sección viaria de Los Cantones, la barrera que en la actualidad representan los Palacios de Congresos y el Centro de Ocio, y el uso restringido del muelle de Transatlánticos, con la posibilidad de trasladar la Estación Marítima al muelle de Calvo Sotelo, posibilidad ya recogida en el Plan Director. El traslado de la parada de Entrejardines para el transporte metropolitano, se plantea como una posibilidad, considerando importante también la integración de elementos de interés patrimonial, como los Silos de Cementos del Cantábrico, para apoyar usos dotacionales. En este sentido se considera también importante la recuperación de otros elementos patrimoniales como el edificio de la Lonja del Muro y el muelle de la Palloza.

Las alternativas consideradas, optan por el mantenimiento del carácter público del suelo, frente a una posible desafectación, obligando a la modificación del Plan de Utilización de Espacios Portuarios, que declara como innecesarios para el cumplimiento de los fines portuarios, los terrenos que tienen esta consideración, incorporándose a usos no portuarios y de interacción puerto-ciudad, modificando igualmente el Plan Especial de la Zona de Servicio. Igualmente habrá que denunciar el convenio del

2004, y dejar sin efecto las determinaciones del Plan General, hasta que no se produzca la desafectación de los terrenos presente en los convenios firmados, manteniendo su condición de Sistema General Portuario.

C.4. PROPUESTA DE CORUÑA FUTURA. PROYECTO CIUDAD

En el documento de "Coruña Futura. Proyecto Ciudad", elaborado por la Fundación Metròpoli para el Ayuntamiento de A Coruña, en el 2014, se realiza una corta reflexión en el capítulo 5, de los usos que podrían localizarse en los terrenos portuarios para transformar su economía, su atractivo para los ciudadanos de A Coruña, y para el turismo que nos venga, denominado "Puerto Digital", capaz de ser el soporte de actividades de alto valor añadido.

Con este término se quieren referir a lugares en los que emergen espacios urbanos junto al mar que son capaces de atraer personas, empresas, centros de innovación, actividades culturales y de ocio, cruceros y embarcaciones deportivas, acogiendo actividades de la nueva economía y los servicios avanzados. Creen que los usos asociados a la innovación y a las personas y actividades relacionadas con la economía del conocimiento van a ser crecientemente demandadas por el desarrollo del aparato productivo de A Coruña, todo ello en un espacio muy cuidado desde el punto de vista paisajístico, en el que deben tener cabida restaurantes y hoteles, centros formativos, incubadoras de empresas, centros de investigación, espacios destinados a acoger actividades empresariales y de I+D+i de alto valor añadido y usos residenciales.

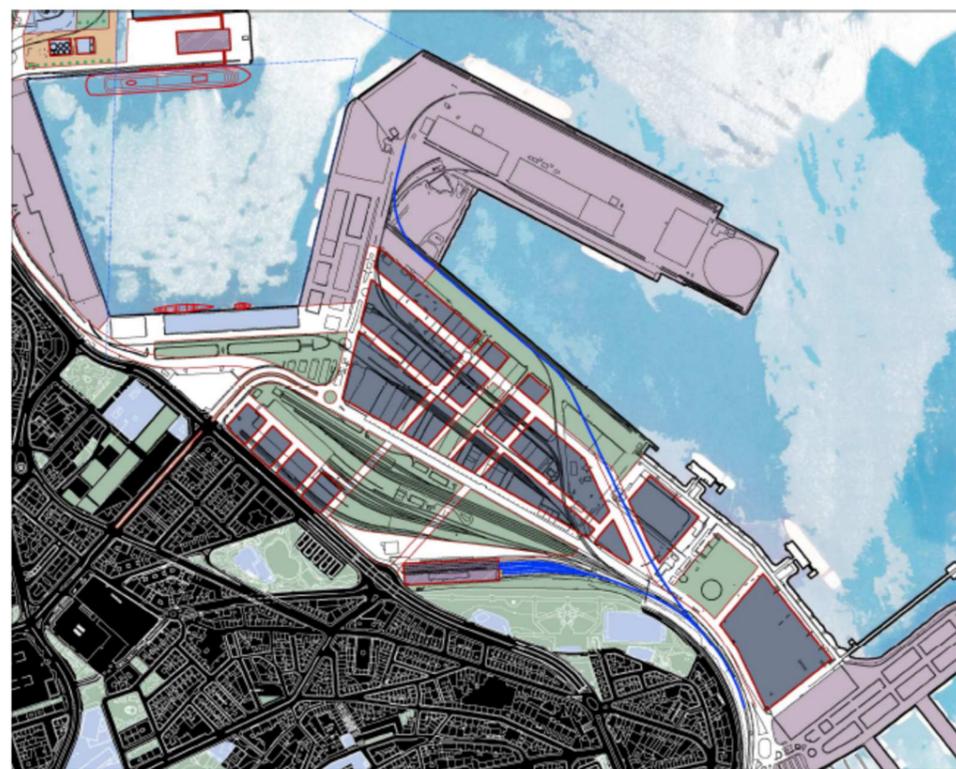


Fig. 78. Propuesta de Alternativas recogidas en el Estudios previos para la Reordenación Urbanística do Porto e Estación de San Diego. A Coruña. Zona 2 (O.P.)

Acompaña a estos razonamientos un plano en el que localiza en los nuevos espacios portuarios los clúster económicos que considera emergentes. Al ocio, al turismo y a la cultura les asigna los muelles centrales, desde la Dársena de la Marina, hasta el muelle de Calvo Sotelo. A la pesca, el muelle unificado de Linares Rivas y la Dársena de Oza, quedando un espacio intermedio que incluye los muelles del Este, Centenario, Petrolero en el que ubica los clúster de la Salud y Digital. En este último pone el acento en el concepto de Smart City, por el que apostaba entonces el gobierno municipal, al igual que otras ciudades medias españolas, asociado a la implantación de soluciones tecnológicas avanzadas, a las comunicaciones y a las actividades económicas, impulsado en esos momentos por las empresas de comunicación, y que ha mostrado después sus carencias y limitaciones.

Como una idea fuerza para la Ciudad Futura, identificaba como oportunidad la generación en el mismo centro de la ciudad de un gran espacio asociado a las actividades náuticas, de ocio y deportivas, y un punto de fondeo para las embarcaciones que cruzan el Atlántico.

Igualmente establecía como una idea fuerza “La Coruña Verde y Azul”, como una iniciativa para articular el espacio metropolitano, creando elementos de cohesión y proyectos comunes, planteando las estrategias ambientales como elementos de dispersión metropolitanas y de revalorización de la oferta territorial del conjunto A Coruña-Ferrol.

El programa “Coruña Verde y Azul”, plantea la mejora ambiental y paisajística del territorio, el fortalecimiento de los núcleos existentes, la creación de una malla verde blanda del territorio y una red de peatones y bicicletas, conexiones marítimas, recuperación del paisaje rural y la integración del litoral metropolitano mediante una *Senda del Mar*, que recorra toda la costa, en la que lógicamente se deberán integrar los espacios portuarios.



Fig. 79. Propuesta de Coruña Futura (F.M.)

C.5. LECTURAS DEL CONCURSO DE IDEAS

El concurso de ideas convocado por el Ayuntamiento para la "Definición de Estrategias de Transformación del borde litoral de A Coruña, desde el Dique de Abrigo a la Playa de Oza", fallado en noviembre de 2018, seleccionó cinco propuestas. De ellas dos estuvieron bastante por encima en la puntuación del jurado: *NOSFÍOS* y *PORSUPORTO* (la de mayor puntuación), y las otras tres, a una cierta distancia tuvieron como lemas CIUDAD PUERTO, PORTO METROPOLITANO, y GROWING TOGETHER.

La propuesta de *NOSFÍOS*, partía del estudio y de la historia de la trama urbana, considerando que existen elementos dentro del ámbito de estudio, que en las intervenciones pueden volver a tener presencia en la ciudad, considerando como principios:

- La integración urbana entre el puerto y la ciudad
- la movilidad y accesibilidad
- La sostenibilidad
- El modelo económico
- La participación ciudadana

De ahí la importancia de diseñar un camino(fío), para descubrir y avanzar

En cuanto a *la integración entre el Puerto y la Ciudad*, consideraba que la propuesta de conjunto debe ser ejecutada a través de intervenciones puntuales, por tramos o en función de la disponibilidad de los terrenos, proponiendo intervenir en las murallas y en el Castillo de San Antón (dejando el castillo como una isla conectada peatonalmente a la ciudad), la Dársena de la Marina (con la mejora de los espacios verdes y la protección frente al sol), el muelle de Transatlánticos, Centro de Ocio, Méndez Núñez, aprovechando la estructura del Centro de Ocio, incluso su desmonte, para plantear una conexión con los muelles de Batería y Calvo Sotelo, apostando por el soterramiento completo de la Avenida do Porto, y tratándola como espacio peatonal.

Entre Batería y Linares Rivas, apuesta por el traslado futuro de la actual Lonja, que dificulta la relación de la ciudad con el mar, y la creación de una gran plaza de mercado en el Muro relacionada con la pesca. En San Diego apuesta por la recuperación del último tramo del río Monelos, como parte del parque de la Estación de San Diego. Igualmente, en este muelle el desmantelamiento progresivo de las naves, permitirá la ocupación de nuevos edificios, con la propuesta de dedicar todo el ámbito a naves y

vivero de empresas relacionadas con el mar. En el muelle Petrolero, en el área en contacto con Os Castros, se proponen rampas, barcos de vela, equipamientos y aparcamientos, con la reutilización de los depósitos como arquitectura industrial interesante, en los que sus dimensiones permitan el desarrollo de equipamientos y alojamientos públicos, manteniendo el resto como zona verde, interviniendo en la zona en contacto con el barrio de Os Castros. En Oza se propone ampliar la playa, y favorecer la continuidad con As Xubias y A Pasaxe.



Fig. 80. Propuesta de NOSFÍOS

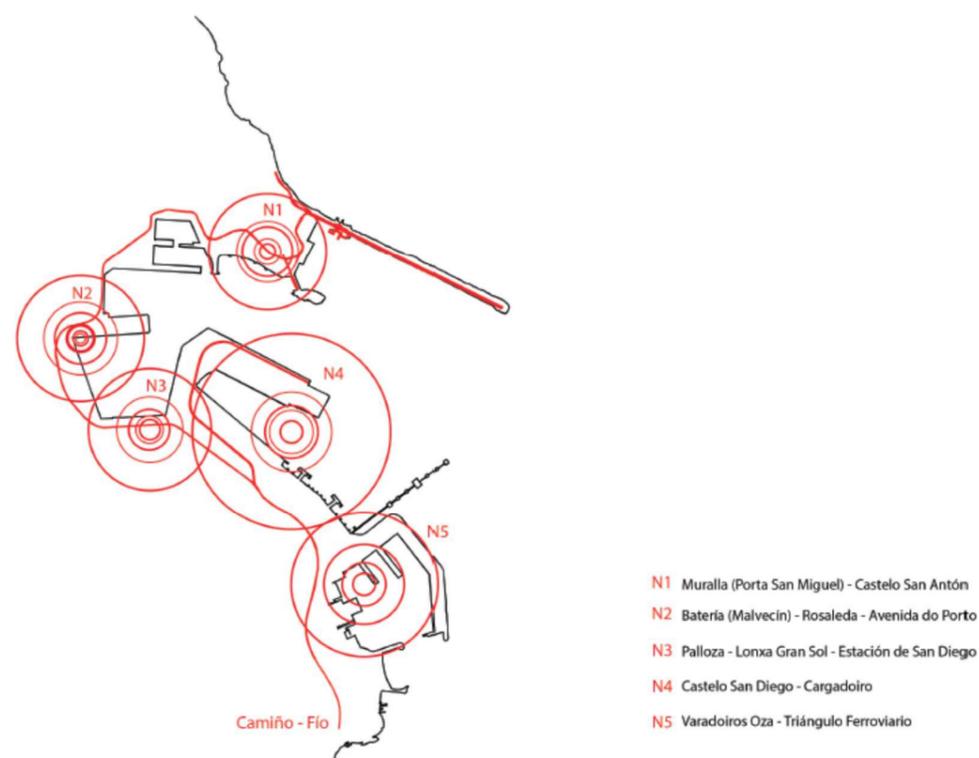


Fig. 81. Propuesta de NOSFÍOS

Respecto a *la Movilidad y Accesibilidad*, la accesibilidad peatonal y ciclista aparece como una de las principales apuestas del proyecto en la que el "camino.fío", con la línea continua que aprovecha la pavimentación existente o las líneas obsoletas del ferrocarril. En la movilidad rodada se apuesta por el soterramiento de la Avenida do Porto hasta la Plaza de Ourense, el derribo del viaducto de Linares Rivas, e incluso el enlace subterráneo de la plaza de Ourense y la Plaza de Pontevedra. En la movilidad ferroviaria, se apuesta por mantener la conexión entre la marina coruñesa y la estación de San Cristóbal, convirtiendo el trazado de las vías del puerto en soporte de la accesibilidad peatonal de la mayor parte de la propuesta. En cuanto a la movilidad marítima, se apuesta por el escenario del transporte de pasajeros en cruceros y la movilidad entre los núcleos costeros del Golfo Ártabro.

Respecto a *la Sostenibilidad*, se apuesta en el campo ambiental por reemplazar las superficies artificiales de los muelles y áreas adyacentes, por soluciones porosas y vegetales que mejoren el ciclo del agua y la infraestructura verde de la ciudad. Igualmente se considera que debe mantenerse la propiedad pública de los terrenos, favoreciendo la accesibilidad al mar, mediante una combinación de espacios

libres, equipamientos y zonas verdes, con la posibilidad de construir alojamientos de carácter social en los anteriores depósitos de petróleo.

En el ámbito económico la sostenibilidad de la propuesta, se basa en la transformación progresiva del suelo, teniendo en cuenta las actividades portuarias y logísticas, en escenarios a corto y medio plazo. Para el mayor rigor proponen utilizar una metodología de evaluación de la sostenibilidad, centrada en las intervenciones urbanas. Se considera necesario apostar por los SUDS, para regular el filtro y la retención del agua. Desde el punto de vista energético, se propone transportar el calor hasta los nuevos desarrollos portuarios desde la industria cercana por medio del oleoducto, cuando pierda su función actual.

Respecto al *Modelo económico*, se apuesta por la diversificación de las actividades económicas y por la implantación de nuevas empresas, considerando necesario seguir manteniendo las actividades pesqueras, y potenciando el transporte de pasajeros en cruceros. Por eso debe de seguir apostándose por actividades complementarias a la pesca, como el caso de los laboratorios de investigación. Igualmente es necesario introducir actividades que incrementen la calidad de vida de los barrios del entorno, con propuestas como el alquiler de alojamientos tutelados por la Administración destinados a los jóvenes, residencias para jubilados, etc.

La calificación, ordenación y superficie de los nuevos usos, incluso la superficie construida y por construir, aparece identificada en la propuesta, asignándola a cada zona del puerto, identificando los espacios urbanizados y por urbanizar, y las superficies de nueva construcción, aunque sin una valoración económica de las intervenciones.

A la *Participación pública*, se le asigna el último apartado, reivindicando el debate público sobre una intervención fundamental para la ciudad, formulada en distintas etapas que van a prolongarse en el tiempo, en lo que consideran necesario después de los trabajos presentados.



Fig. 82. Propuesta de NOSFÍOS

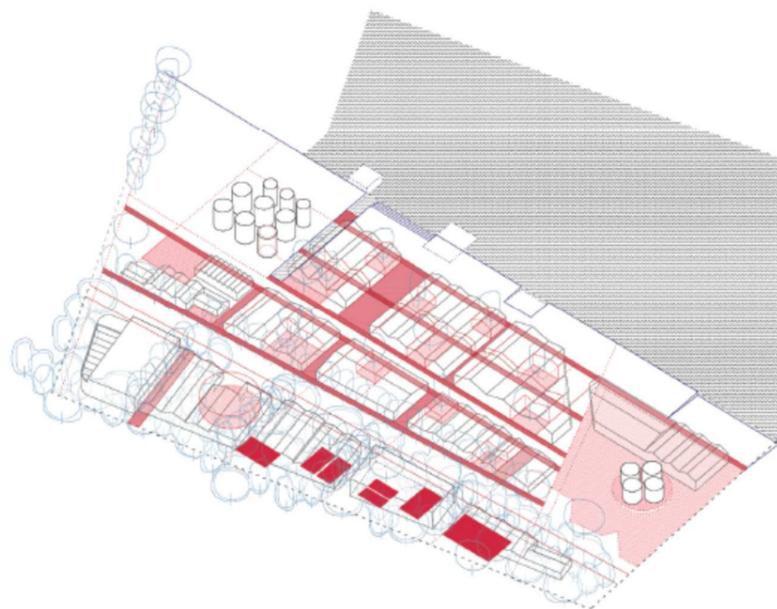


Fig. 83. Propuesta de NOSFÍOS

- La necesidad de llegar a un acuerdo institucional con la constitución de un consorcio
- Nuevas propuestas en función de los acuerdos institucionales alcanzados
- Reformulación del marco urbanístico portuario con la modificación del Plan General y la formulación de los Planes Especiales correspondientes
- La identificación de espacios y equipamientos para el emprendimiento, como lugares en los que materializar la participación de los vecinos sobre las distintas alternativas

La propuesta presentada con el lema **PORSUPORTO**, considera como cuestiones fundamentales previas el contestar a *¿cuántas y cuáles de las actividades permanecerán en el puerto interior?*, y *¿qué usos y titularidades tendrán los muelles que dejarán de cumplir la función portuaria?*, considerando necesario también resolver el debate de *¿qué debe primar a la hora de pensar en el futuro del puerto?*: un modelo definido por el pago de la deuda portuaria derivado de la construcción del Puerto de Langosteira, o la consolidación de usos portuarios y la recuperación de las relaciones entre el puerto y la ciudad, y las personas y el agua.

En este sentido plantea una propuesta en tres tiempos, manteniendo las actividades portuarias, y consolidando la titularidad pública de los muelles, con propuestas a corto plazo, de bajo coste, a medio plazo, con el traslado de las actividades al puerto exterior, y a largo plazo, con las reordenaciones urbanísticas importantes.

El modelo económico en el que se apoya, asume la condonación o la refinanciación de la deuda portuaria, y se basa en la consolidación de las actividades económicas actuales, y en la introducción de nuevos usos logísticos, productivos, terciarios y residenciales, en un suelo que seguirá siendo público, dejando la lógica inmobiliaria del convenio del 2004.

Como **Líneas Estratégicas en la que se apoya la propuesta** considera:

- Máximo mantenimiento de las actividades portuarias existentes relacionadas con el mar, pero también con la introducción de nuevos usos logísticos, productivos y, en menor medida, terciarios y residenciales.
- Introducción progresiva de las actividades públicas en los terrenos portuarios, fomentando la vida urbana en el puerto, con el aprovechamiento de formas singulares de origen infraestructural, con el objetivo de extender el ámbito portuario en la doble escala: Transversal (escala de barrio) y longitudinal (escala metropolitana).

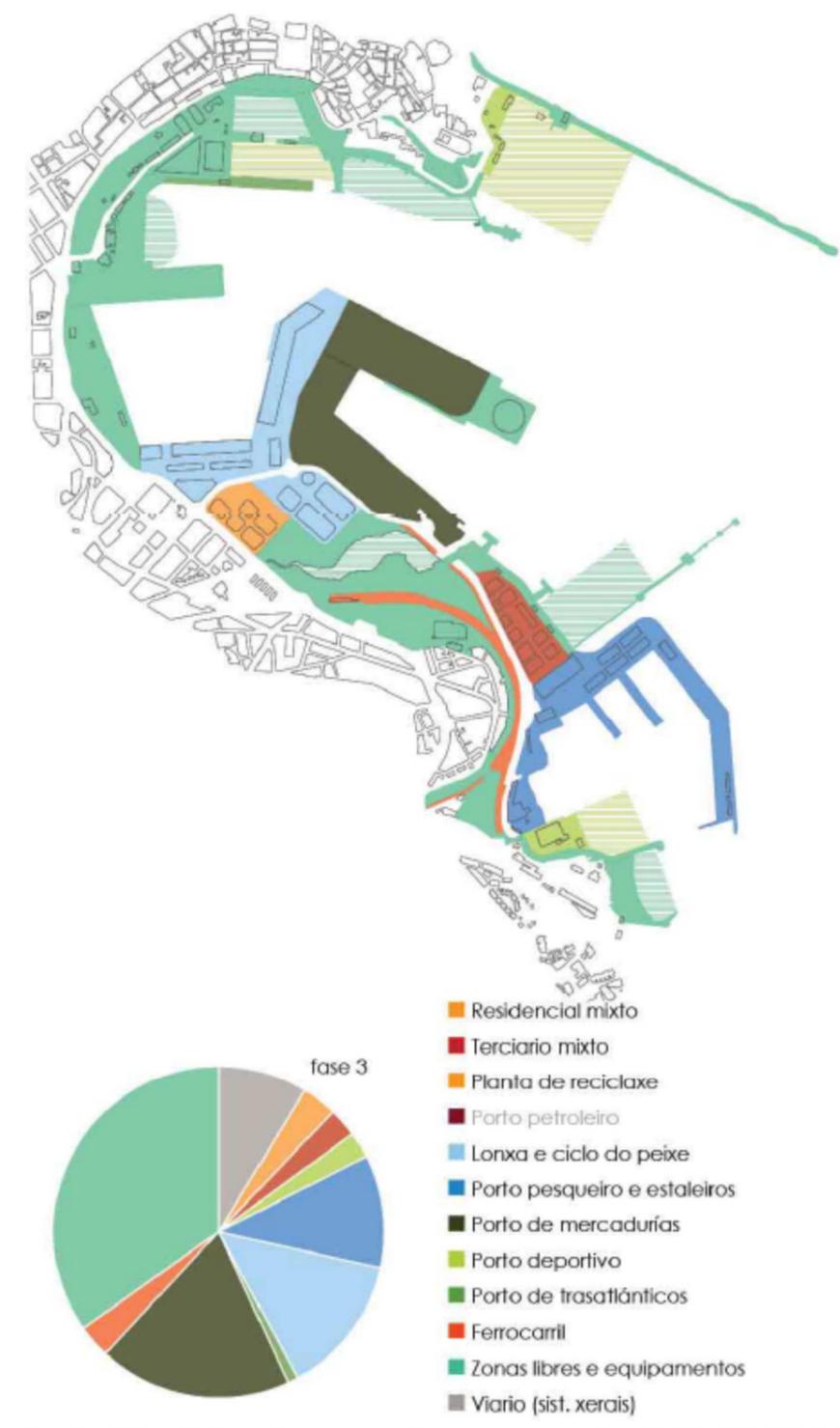


Fig. 84. Propuesta de PORSUPORTO

-Temporización de las acciones formuladas en tres fases (corto, medio y largo plazo). Estas tres fases que se centran en los años 2020, 2030 y 2050, son una manera de adaptar el proceso de transformación urbana, y una forma de priorizar la capacidad política autónoma del Ayuntamiento para liderar el proceso de desarrollo y dar cabida a una metodología de participación ciudadana.

-Entendimiento del borde litoral en términos de funcionalidad ambiental, desde cuatro perspectivas: el metabolismo urbano (con la reutilización de los edificios y las infraestructuras), la infraestructura verde (con la mejora de la calidad de vida y la biodiversidad de la ciudad), energías renovables (con la apuesta por el aprovechamiento de las mareas, el viento y el sol), movilidad multimodal y sostenible (con la capacidad de interconexión de los terrenos portuarios con la movilidad urbana y metropolitana).

-Apuesta por la titularidad pública de la totalidad de los actuales terrenos portuarios, experimentando formas alternativas de tenencia y uso de los espacios funcionales (productivos, terciarios, residenciales), mediante concesiones, convenios, cesiones de uso, alquiler etc. de esta manera el puerto quedaría dividido en zonas de dominio público portuario, y otras de dominio público general, que dificultarán poder llevar a cabo en los próximos tiempos operaciones de privatización de los espacios portuarios como en los convenios del 2004.

Como Estructura Temporal, para ir dimensionando la transformación de los espacios portuarios en un contexto variable se consideran tres fases:

- Fase 1: 2020, asociada a transformaciones inmediatas de bajo coste y provisionales
- Fase 2: 2030, asociada a la apertura a los usos públicos y a las nuevas formas de movilidad
- Fase 3: 2050, asociada a un futuro incierto, pero público y con actividad portuaria

Agrupando las intervenciones propuestas en:

- El desarrollo del proceso participativo de los diferentes agentes implicados
- La consolidación y transformación de los usos portuarios, con cambios en la gobernanza y en la gestión portuaria para atraer actividades distintas de las inmobiliarias
- La reordenación urbana y de espacios libres, para ampliar la red de espacios públicos de la ciudad
- La mejora de la movilidad urbana y de proximidad, con la potenciación de la movilidad peatonal, ciclista y el transporte público marítimo y terrestre

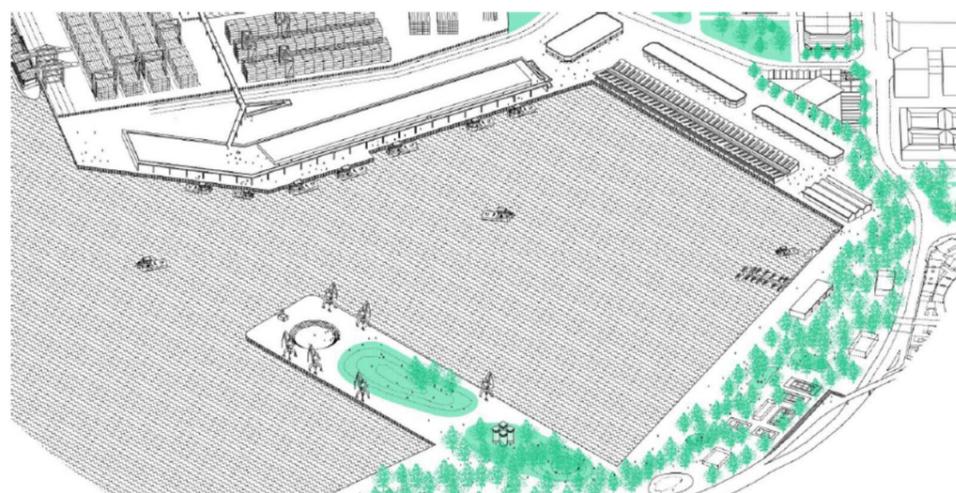


Fig. 85. Propuesta de PORSUPORTO

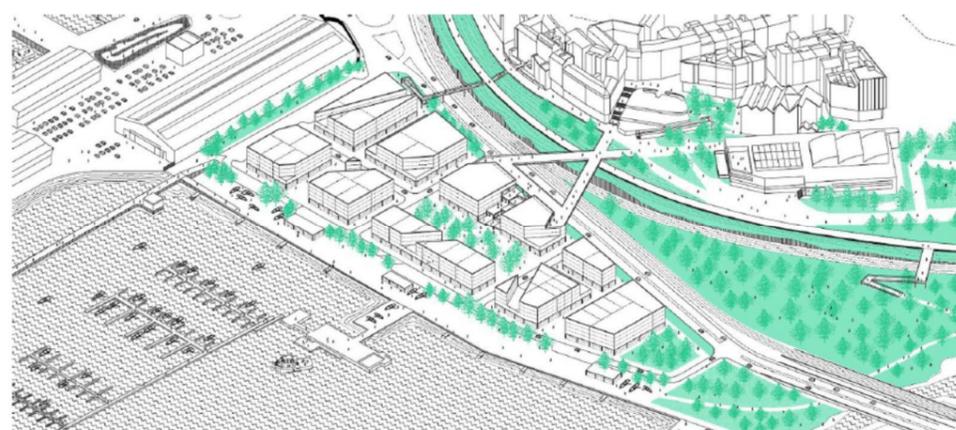


Fig. 86. Propuesta de PORSUPORTO

-Los nuevos desarrollos mixtos urbanos-portuarios, con la delimitación de dos áreas de posible edificación, con usos mixtos residenciales, dotacionales, terciarios y de actividades portuarias

En el desglose que se realiza de las distintas intervenciones se diferencia entre las distintas etapas, a corto, medio y largo plazo. En la **FASE 1:2020**, se recogen entre otras:

-El comienzo del proceso participativo para la definición del modelo de transformación de los espacios portuarios y la elaboración de un Plan estratégico

-La transformación de la política de gestión de suelos portuarios, pactando la anulación de los convenios urbanísticos de 2004

-La apertura puntual del muelle de Transatlánticos, en torno a la Dársena de La Marina y la Avenida do Porto, con pantallas que informen de la fecha del siguiente cierre, con la localización de elementos de mobiliario urbano

-La apertura parcial de las puertas de la plaza de Ourense y la Palloza

-El ensanche del espacio público junto al viaducto de Linares Rivas, modificando el cierre del puerto

-El desplazamiento puntual del cierre del puerto entre las Avenidas de Primo de Rivera y Linares Rivas para favorecer la continuidad peatonal y ciclista

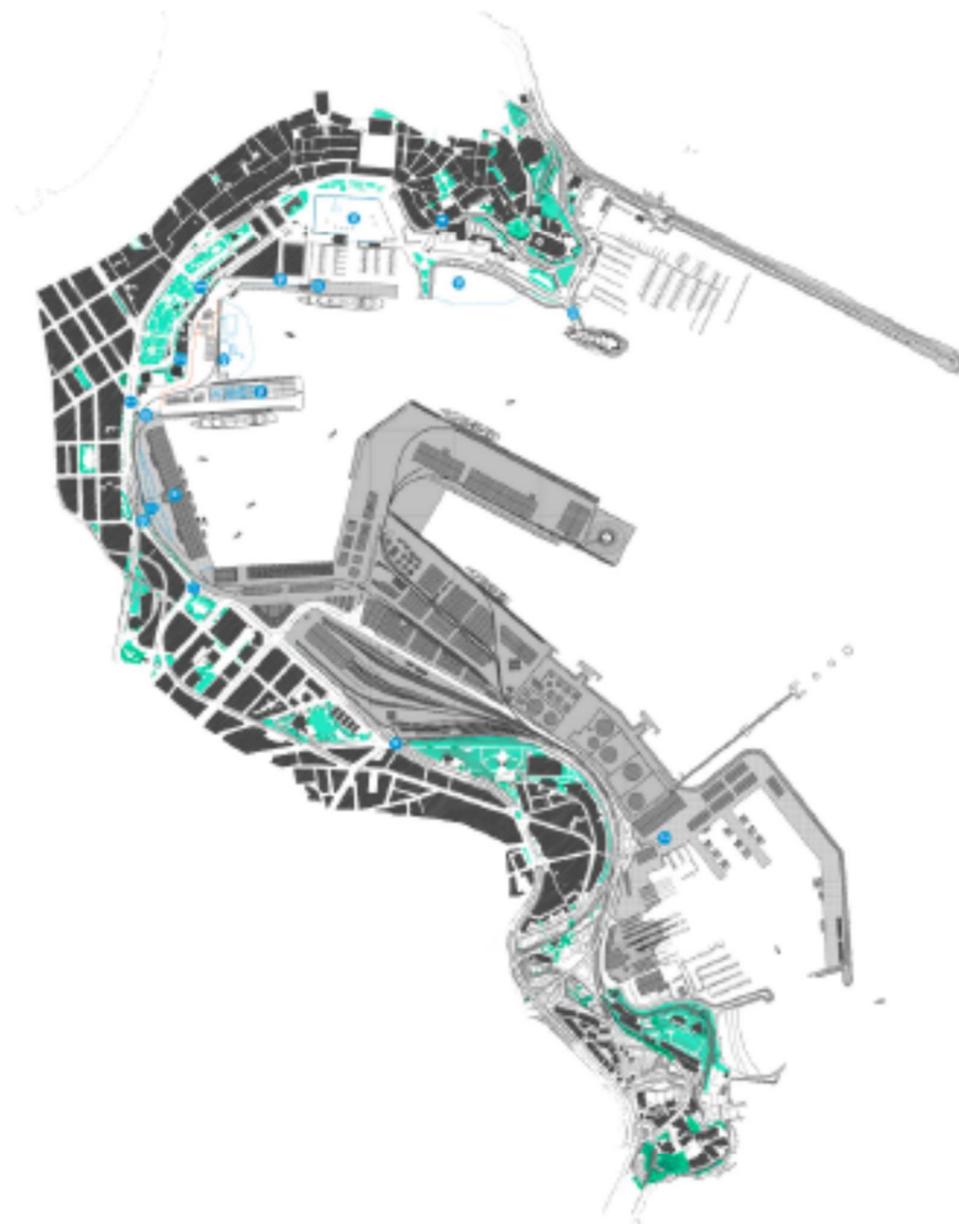
-El acondicionamiento para usos públicos temporales de las naves vacías de los muelles de Batería y Calvo Sotelo para pistas deportivas y Foro Cívico

-La reordenación de los espacios públicos alrededor del Centro comercial y Palexco, con la posibilidad incluso, de introducir del espacio de llegada y control en el propio centro comercial acondicionado

-La conversión de la dársena de la Marina en un espacio público para el baño y las actividades acuáticas

-La instalación de un pequeño equipamiento para el baño por medio de pantalanés flotantes en el muelle de Batería

En la **FASE 2:2030**, los muelles de Batería y Calvo Sotelo, deberán estar ya desafectados e incorporados a la red de espacios públicos de la ciudad. A mediados del 2020, debería estar la conexión ferroviaria con el puerto exterior, fundamental para el traslado de los gráneles sólidos de los muelles del Centenario y San Diego. En el 2027, empezará el proceso de liberalización del puerto Petrolero, por lo que se proponen las siguientes intervenciones.



Fase 1: 2020

Fig. 87. Propuesta de PORSUPORTO

-Continuación del proceso participativo, tras la aprobación del Plan Estratégico, al que se referirán los Planes de Desarrollo

-Creación de una planta de reciclaje urbano en los terrenos de la Estación de San Diego, encargada del desmontaje y preparación para la reutilización de los elementos construidos del puerto, que se convertiría después en un parque en el que se recogerían las marismas de la desembocadura del río Monelos.

-Consolidación del uso portuario de los muelles del Centenario y San Diego, a partir de la desaparición de los usos actuales, con la opción del tráfico de contenedores o cualquier actividad que no pueda acogerse en el puerto exterior. Más allá de los muelles queda un gran espacio de reserva en donde podrán localizarse todo tipo de actividades en términos logísticos y de movilidad

-Reconversión de la Medusa en un gran espacio público abierto y cubierto, para todo tipo de eventos

-Desarrollo de un proceso de biorremediación de los suelos del muelle petrolero y su apertura al uso público, como espacios libres urbanizados que se vaya colonizando en el tiempo

-Reordenación de los muelles de Batería y Calvo Sotelo como espacios libres en continuidad con los Jardines de Méndez Núñez, con la conservación de elementos patrimoniales de los muelles, como el mareógrafo, los silos del cantábrico y algunas grúas.

-Reordenación de la infraestructura viaria para mejorar la conexión peatonal y ciclista con Los Castros y Oza.

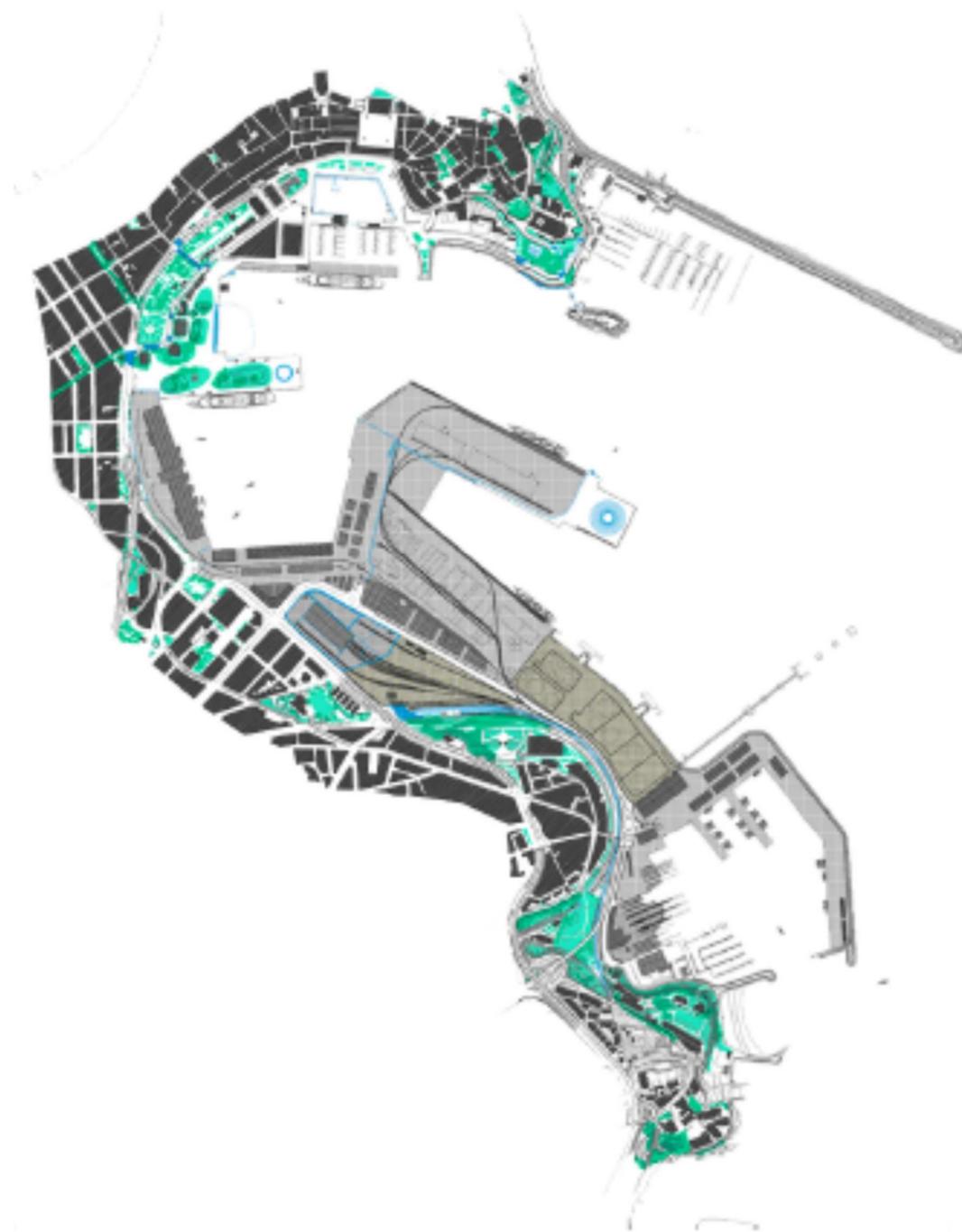
-Recuperación de la movilidad de las cercanías marítimas, con la introducción de sistemas de transporte público entre A Coruña y Oleiros.

En la **Fase 3:2050**, como planteamientos previos, se considera que la actividad portuaria y los graneles sólidos y líquidos se habrán trasladado al puerto exterior, en donde se consideran como intervenciones:

-El desarrollo de un proceso participativo para la asignación de usos y dotaciones públicas en los diferentes ámbitos

-El traslado de la Lonja de A Coruña hacia el muelle del Este

-La reordenación del muelle de Linares Rivas-Santa Lucía, con nuevos equipamientos públicos para los barrios.



Fase 2: 2030

Fig. 88. Propuesta de PORSUPORTO

-El desarrollo urbano portuario de San Diego, con dos áreas funcionales diferentes, una zona con usos más urbanos(terciarios, residenciales, dotacionales),en torno a la Avenida del Ejército, y otros usos portuarios, más hacia el interior del puerto, en donde se ubiquen las actividades relacionadas con el sector pesquero, con la posibilidad de localización de usos terciarios relacionados con el puerto. Se recoge además la propuesta de continuar el ensanche de Cuatro Caminos, con una altura general de edificación de B+4, con calles en torno a los 15 pudiendo aumentar la altura siempre que se compense con espacios libres.

-Junto al anterior se propone un nuevo desarrollo urbano-portuario en torno a Furna Baixa, en los terrenos que ocupa el actual muelle petrolero y las instalaciones de Repsol en un ámbito de unas 45 ha, con la máxima interconexión con Los Castros, y en el que se combinen los usos terciarios con los cuaternarios(I+D+i), con usos también residenciales que garanticen la actividad y la mezcla de usos.

La propuesta termina contestando a cuestiones solicitadas con la convocatoria:

-*A la integración urbana entre el puerto y la ciudad*, considerando que la integración se produce de varias maneras: eliminando las barreras que en la actualidad suponen las actividades portuarias; colonizando el suelo de usos públicos, en continuidad con las trazas existentes, y estableciendo nuevas conexiones que superen las barreras infraestructurales y de cambio de cota.

-*A la movilidad y accesibilidad*, en donde además de la mejora de los medios de transporte colectivo, con la apuesta por el ferrocarril, el transporte de cercanías y los transportes urbanos, implicando a otras administraciones supramunicipales, es necesario a nivel local apostar, por los recorridos peatonales y ciclistas.

-*La sostenibilidad*, soportando la reutilización y el cierre del ciclo en el proceso de transformación de los terrenos portuarios, apostando por la infraestructura verde, las energías renovables y la movilidad multimodal y sostenible.

-*Al modelo económico*, partiendo de un nuevo convenio entre Administraciones, en el que la deuda sea asumida por el Estado o refinanciada para ser asumida por la gestión portuaria convencional. En una primera fase, se permitirá la llegada de actividades a las naves y espacios sin uso en la actualidad. En una segunda fase, se consolidarán las actividades portuarias y se introducirán nuevos usos logísticos, productivos, terciarios y residenciales en un silo que seguirá siendo público en su totalidad.

Respecto a las demás propuestas seleccionadas, realizaremos una descripción menor de acuerdo con la valoración del jurado y las aportaciones para la elaboración de estas líneas estratégicas.



Fase 3: 2050

Fig. 89. Propuesta de PORSUPORTO

La propuesta con lema CIUDAD PUERTO, partía de que en el espacio portuario de A Coruña, no solo deberían impulsarse las actividades portuarias (pesca, reparación naval, cruceros, marinas deportivas) para continuar como puerto urbano, si no que debían introducirse nuevas actividades del mundo de la cultura, la formación, el turismo, los sectores emergentes de las nuevas tecnologías y la economía del conocimiento. La propuesta en este sentido se apoyaba en:

-La *consideración del espacio público como marco global* y como marco de relación de todas las actividades viejas y nuevas del puerto

-La *sostenibilidad del conjunto del área y de los procesos de transformación* en base a soluciones basadas en la naturaleza, la generación de un entorno de mayor calidad para los ciudadanos, y la sostenibilidad considerando el metabolismo urbano

-El *modelo económico*, que considere esencial la colaboración público-privados, con la creación de un organismo específico, con clara dirección política local, y con la representación de los organismos implicados

-La *participación pública*, que no sea una cuestión puntual, si no en todo el proceso, desde la planificación al proyecto

Considerando en este sentido que son elementos diferenciables en su propuesta

-El espacio público como marco para el desarrollo urbanístico y las nuevas actividades socioeconómicas. La experiencia de otras ciudades, muestran que es en los nuevos espacios incorporados a la ciudad, en donde se desarrollan los nuevos equipamientos culturales, educativos, deportivos, y oficinas, comercios, hoteles, viviendas, actividades económicas de usos distintos distribuidos a lo largo de los muelles

-El espacio portuario como motor de desarrollo económico y social para la ciudad, en donde el puerto ha de continuar siendo puerto, con usos y actividades con los usos urbanos, incluidos los habitacionales, que, aunque están prohibidos por la ley de Puertos española, una reconversión tan grande como la de A Coruña, se pueden incluir viviendas en espacios alejados de las áreas marítimas y desafectadas del dominio público portuario

-Un Plan Maestro, para la integración urbana del puerto 2019-2055. La gran extensión de los terrenos portuarios, las importantes inversiones públicas-privadas, necesitan de un Plan Maestro que englobe y coordine, y de sentido a los diferentes Planes Especiales, de intervención individualizada.

Las estrategias proyectuales, en las que se apoyaría el Plan Maestro serían:

-Paseos en los muelles, creando un sistema continuo y articulado de paseos, siempre por el borde de los muelles



Fig. 90. Propuesta de CIUDAD PUERTO

-Permeabilidad transversal entre los paseos urbanos de la ciudad y los nuevos, pacificando el tráfico, ampliando aceras, y calificando los paseos con árboles

-Nuevas funciones para las dársenas y los muelles acercando la cultura de la navegación deportiva a los ciudadanos, con formas diferentes a las existentes, integrando espacios públicos perimetrales.

-Desplazamiento de los cruceros y transatlánticos hacia el sur, debido al movimiento que generan estos grandes barcos (autocares, camiones, taxis, limpieza etc.), considerando que los barcos pueden ir a Batería y Calvo Sotelo de forma provisional, pero luego tendrán que desplazarse más al sur.

-Embarcaciones históricas para enriquecer el uso de los muelles, y para acercar la cultura náutica a los ciudadanos

-Movilidad pacífica gracias al transporte público urbano y metropolitano del siglo XXI: el bus eléctrico, como ocurre en algunas ciudades europeas, con una nueva red de bus eléctrico.

-La rehabilitación de edificios existentes de calidad, integrados en los paseos de los muelles, pudiendo ser algunos de ellos naves industriales existentes, susceptibles de ser utilizadas de forma provisional. Esto no ocurre con el edificio de la Estación de San Diego, ni con las naves de este muelle, por su mala calidad arquitectónica, y tampoco con los depósitos cilíndricos del muelle petrolero, por ser difíciles de adaptar a otras finalidades diferentes del almacenamiento.

La propuesta realiza después intervenciones concretas en los distintos muelles, desglosándolas hasta en 10 fases, con nuevos equipamientos y edificaciones incluso residenciales dispersas por los diferentes muelles. Una propuesta tan ambiciosa como ésta, debe estar apoyada en un modelo económico.

El *modelo económico* que proponen tiene como objetivos concretos:

-Crear nuevas actividades económicas relacionados con los sectores industriales y terciarios, pero potenciando especialmente los vinculados a las nuevas tecnologías.

-Generar nuevas rentas para la ciudad, de carácter fiscal, y para el organismo de gestión encargado de la transformación y del mantenimiento de estos espacios.

-Rentabilizar unos espacios portuarios obsoletos, que con las nuevas actividades pueden incidir positivamente en la ciudad y, a la vez aportar fondos para nuevas inversiones y para aquellas actividades o equipamientos obsoletos.



Fig. 91. Propuesta de CIUDAD PUERTO

Las bases de este modelo es que además de considerar los objetivos generales de la ciudad y los urbanísticos, es necesario contemplar la rentabilidad de las operaciones privadas, apoyado una propuesta de colaboración público privada con:

- Un modelo de administración y gestión, como la mayor parte de las operaciones urbanísticas de envergadura realizadas en los terrenos portuarios, con el Ayuntamiento presidiendo el organismo responsable de la reconversión.

- La elaboración de un Plan Maestro, que se concrete posteriormente a través de Planes Especiales, para el que se establezcan modernos sistemas de participación.

- La responsabilidad económica pública a través del organismo que se cree para realizar inversiones en infraestructuras, espacios públicos, equipamientos, para lo cual debe de contar con los recursos necesarios obtenidos de las concesiones, ventas y otros ingresos.

- La planificación de los ingresos originados por las concesiones y ventas, de manera que puedan cubrir sin déficits las inversiones.

La propuesta da una gran importancia a la *Participación Ciudadana*, exponiendo el proceso de participación, caracterizado por la Transparencia, la Accesibilidad y la Trazabilidad.

La propuesta con lema **PORTO METROPOLITANO**, pone el foco en la movilidad, no solo urbana, si no también metropolitana, con el aprovechamiento de las infraestructuras ferroviarias existentes, como apoyo a un tren-tranvía, que además de aprovechar el trazado de la vía por el borde de la ría del Burgo, penetra en los propios terrenos portuarios, con un intercambiador, para todo tipo de transportes públicos, incluido el marítimo, en el muelle de Calvo Sotelo, asociado también a un espacio comercial.

En los muelles de Batería y Calvo Sotelo recoge una de las propuestas de Busquets del Plan Director. En torno a la estación de San Diego, localiza edificios residenciales que se continúan por el muelle de Este, llegando al extremo de colocarlos a ambos lados del tranvía en el muelle del Centenario, salvando solo en él el edificio de la Medusa. Para cada uno de los medios de transporte públicos recoge sus especificaciones técnicas. En el muelle Petrolero, propone edificios de nuevas residencias universitarias e instalaciones deportivas.

Finalmente recoge un estudio de los costes de las obras de infraestructuras y de urbanización, y considera como fuentes de financiación la venta de suelo para usos de negocios, comercios y residencias privadas (no protegidas) en el caso del tranvía-tren, consideran que habría que establecer un consorcio con la Xunta para su explotación.

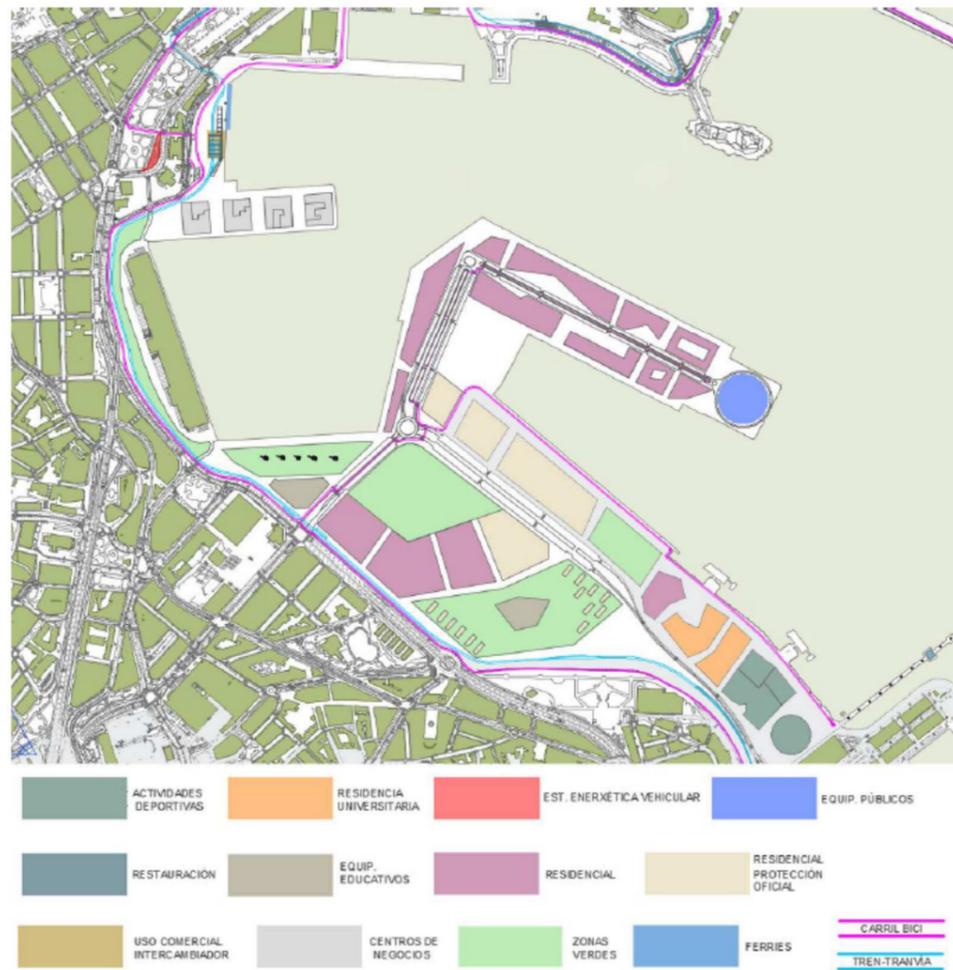


Fig. 92. Propuesta de PORTO METROPOLITANO

La quinta propuesta seleccionada, con el lema **GROWING TOGETHER**, propone:

-La integración urbana entre el puerto y la ciudad a través de nodos diseñados como áreas de estancia que se unen entre sí a través de corredores y paseos, con un aumento de las superficies verdes que amplíen los Jardines de Méndez Núñez y el parque de San Diego.

-La mejora de la movilidad y la accesibilidad de la ciudad, uniendo con paseos los terrenos portuarios, con la construcción de dos puentes y una pasarela. Uno de los puentes entre el paseo del Parrote y el centenario pretende convertirlo en el símbolo de la transformación del puerto. Se propone así mismo la construcción de una intermodal en San Diego, conectada con la estación marítima.

-La sostenibilidad, con la localización de 36 Ha de zonas verdes, entre las que se localizan edificios rehabilitados, con una gran área de regeneración de la flora y la fauna en los muelles de San Diego y Petrolero.

-En cuanto a las actividades que soporten el modelo económico, se propone la ubicación en estos espacios de proyectos tecnológicos y de energía limpia, con el mantenimiento de la pesca, y los puertos deportivos en sus espacios actuales. En el Centenario se propone el atraque de los cruceros transatlánticos, y en el muelle de Batería se proponen edificios administrativos apoyados en el protocolo con la Xunta de Galicia y la Autoridad Portuaria del 2018. Respecto a la potenciación de las actividades pesqueras, se propone un Museo de la Pesca y un Instituto de Investigaciones Marinas y Pesqueras, recogiendo al final una intervención por fases

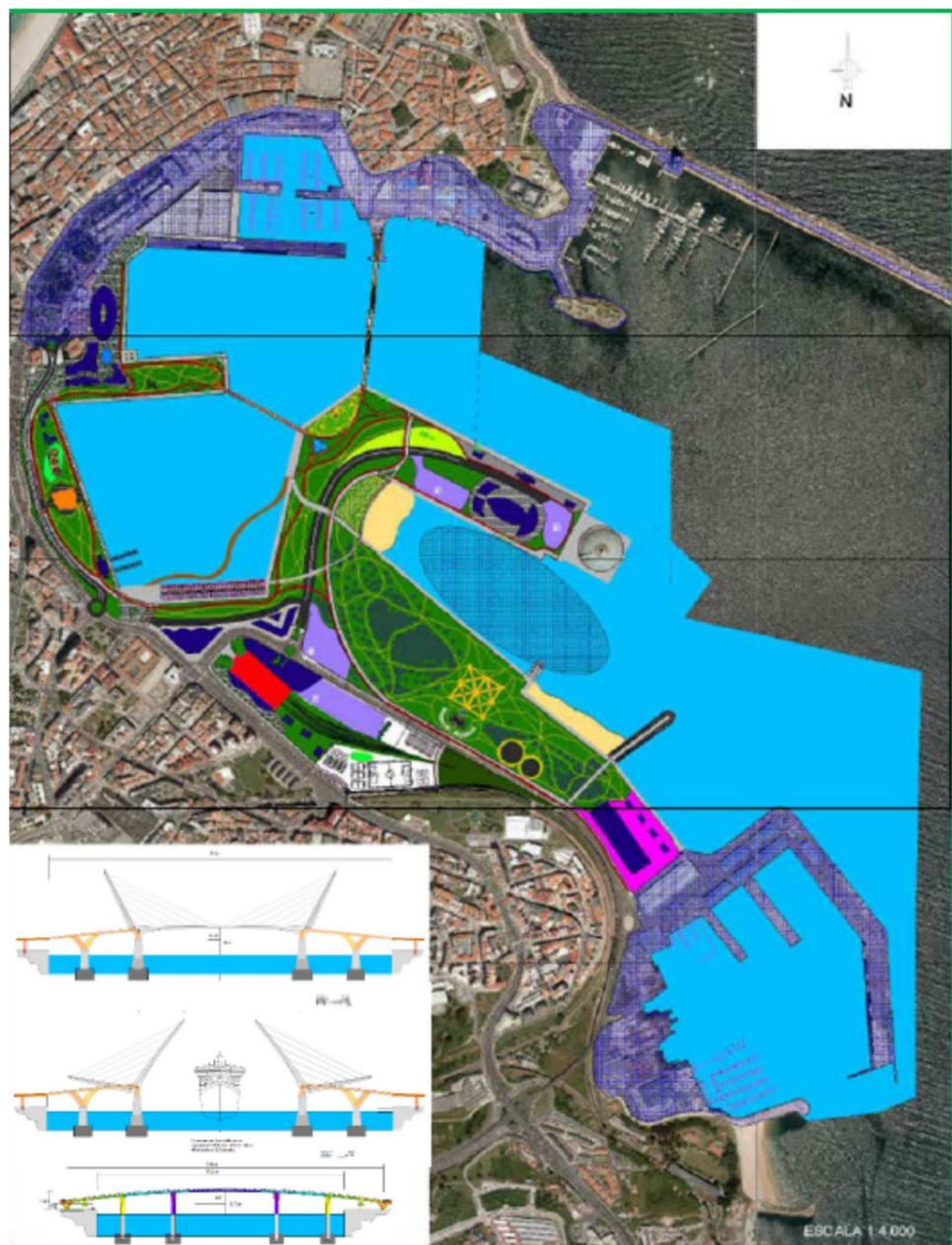


Fig. 93. Propuesta de GROWING TOGETHER

D. BASES PARA LA DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS

D.1. INTRODUCCIÓN

Desde el convenio del 2004, se ha ido generando suficiente documentación para plantear una estrategia común, que sea posible desarrollarla por fases, de acuerdo con los diferentes momentos en los que vayan desapareciendo las actividades de los terrenos del puerto interior, en las que se vayan poniendo de acuerdo las distintas Administraciones afectadas. El convenio, incorporado al PGOM vigente del 2013, planteaba contradicciones que se han ido poniendo de manifiesto en estos últimos años, con una imagen de futuro reflejada en el “Plan Director para el desarrollo de la Nueva Ciudad Marítima en el Puerto”, que redactó Joan Busquets en el año 2006, en la que se planteaban incertidumbres, que afectaban incluso a nuevos espacios portuarios que no estaban incluidos en el convenio del 2004.

El convenio se apoyaba en el razonamiento de que determinados terrenos que ocupan el actual puerto y la estación de mercancías de San Diego, dejaban de ser necesarios para las actividades portuarias y ferroviarias, considerando que los terrenos sobrantes debían servir “para la mejora de la estructura urbanística de la ciudad de A Coruña y, así mismo, para obtener parte de los fondos necesarios para la construcción de nuevas infraestructuras portuarias y ferroviarias”.

El convenio, que recogía los terrenos que resultaban afectados, concentraba la reordenación urbanística en la Zona 1, que formaba parte de la 1ª Fase, en la que se incluían los muelles de Batería y Calvo Sotelo, y en la Zona 2, integrada por los muelles de San Diego, Petrolero y la Estación de mercancías. En estas zonas no se incluía, por tanto, ni toda el área del puerto colindante con la ciudad histórica (Muelle de Trasatlánticos, Dársena de la Marina, Paseo del Parrote), ni los muelles Unificado, la Palloza, el Este, el Centenario, la Dársena de Oza.

El plan de financiación en el que se apoyaba la construcción del puerto exterior de Punta Langosteira, con una parte de los recursos derivados de la venta del puerto interior, se encontró con los sobrecostes de la construcción del puerto, derivados de la ampliación de las obras portuarias, y con la imposibilidad de consolidar las plusvalías previstas, debido a la crisis inmobiliaria y a la oposición más reciente de la ciudad a los aprovechamientos urbanísticos previstos en el convenio del 2004, por actuar en un borde frágil desde el punto de vista paisajístico como es el borde litoral de la ciudad.

Desde entonces se han producido algunas iniciativas, bien por parte de la Autoridad Portuaria y la Xunta de Galicia, o bien parte de la Corporación Municipal. En los últimos años ha habido también un debate por parte de determinados colectivos de la ciudad, con posiciones no siempre fáciles de acordar, que han generado una documentación desde la que se puede avanzar, considerando la experiencia de

otras ciudades, y la aceptación de que la reordenación de cada frente litoral de una ciudad, plantea problemas singulares, como ocurre con el de A Coruña.

Aun así, las incertidumbres son todavía múltiples, sin unas estrategias claras de lo que se quiere hacer, que deben salir en todo caso del diálogo entre Administraciones, y que pueden ser y deben ser lideradas por la Corporación municipal, que es la que tiene las competencias urbanísticas, pero en la que tendrá que contar con la Administración Central, Autonómica e incluso Local, por la participación de otros municipios limítrofes con A Coruña, y la propia Diputación Provincial.

En líneas generales estas incertidumbres se refieren:

- A la necesidad de modificar el convenio del 2004, con distintos escenarios, y la definición de los contenidos que tendría el nuevo convenio, con la posibilidad de comenzar algunas iniciativas a corto plazo con el convenio sin modificar.
- A la búsqueda de una solución a los problemas de financiación de la Autoridad Portuaria como consecuencia de la deuda contraída con la construcción del puerto exterior.
- A las fórmulas de gestión de los terrenos portuarios de titularidad pública y desafectados, y de coordinación entre Administraciones, que afectarían también a otras infraestructuras, actividades productivas y equipamientos de la ciudad.

Aunque lo ideal sería plantear una visión global, como hacía el Plan Director del 2006, una operación de transformación del frente portuario como ésta, puede durar décadas, por lo que se pueden plantear escenarios a corto, medio y largo plazo, en un proceso que va a rebasar gobiernos centrales, autonómicos y locales, y respecto a lo que es necesario que la sociedad lo vaya asumiendo, más allá de los debates que se vayan desarrollando durante el mismo. Llegar a acuerdos comunes sobre las líneas estratégicas generales, debería ser un objetivo a corto plazo, como plantea en estos momentos el Ayuntamiento de A Coruña, que en todo caso puedan servir como instrumentos de diálogo.

Las intervenciones que se realicen para la reordenación del frente portuario, afectan tanto al entorno próximo de la ciudad (por transformaciones del viario, espacios públicos, nuevos equipamientos y edificaciones), como a los municipios del área metropolitana, por sus implicaciones también en el transporte privado y en el público, incluido el ferrocarril, que pueden servir para dar una respuesta a los problemas actuales. La reordenación del frente portuario es, por tanto, un proyecto de ciudad, que puede afectar profundamente a la ciudad y definir los escenarios por los que se moverá la ciudad futura, por lo que hay que ser ambiciosos en los objetivos, pero realistas en el desarrollo del proceso, acometiéndolo

por fases, que sean progresivamente interiorizadas por los ciudadanos, convirtiéndolas en una demanda social.

D.2. ESCENARIOS ALTERNATIVOS AL CONVENIO DEL 2004

El convenio fue firmado en febrero del 2004 por el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia, y los Ayuntamientos de A Coruña y Arteixo, en unas circunstancias determinadas, en las que una vez realizado el proyecto del puerto exterior, se tenía en esos momentos la inseguridad, que se ha mantenido después, sobre su financiación. El "Convenio para la reordenación urbanística de determinados terrenos del actual puerto de A Coruña y de la Estación de Ferrocarril de San Diego, vinculada a la estructura urbanística de la ciudad y a la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira", esperaba financiar la tercera parte del coste inicial de la construcción del puerto exterior, a través de la venta de terrenos del puerto y de Renfe, que dejaban de ser necesarios para las actividades portuarias y ferroviarias. El convenio posterior fue firmado en Octubre de 2004 por la Ministra de Fomento y el Alcalde de A Coruña, y apenas introdujo modificaciones con respecto al convenio anterior, más allá de una mayor proporción de V.P.O. en la Zona 2.

La reordenación urbanística se concentraba en dos zonas, como hemos comentado, la Zona 1, con una extensión de 8,84 ha, de las que se desafectaban 5,54 ha (al seguir formando parte del dominio público una zona de 20m adyacente a los muelles de Batería y Calvo Sotelo), y la Zona 2, con una extensión de 39,47 ha, de la que se desafectaban 37,62 ha, al seguir siendo de dominio público 1,86 ha, correspondientes a la anchura de 20m adyacente al cantil del muelle de San Diego, y 10m al muelle Petrolero.

En cada una de estas zonas se fijaban unos aprovechamientos, estando destinada la Zona 1 a usos institucionales y terciarios (hoteles, oficinas y centros comerciales), con una edificabilidad de 34.482m², y la Zona 2, a usos residenciales y terciarios, con una edificabilidad de 344.581m², que podría incrementarse hasta el máximo legal en el caso que fuera necesario.

Los objetivos, desde el punto de vista de la financiación de la construcción del puerto exterior eran claros, apoyándose en una operación urbanística en el frente de la ciudad, como se venían realizando desde los años 70 del siglo anterior en las ciudades americanas y europeas.

El "Plan Director para el desarrollo de la Nueva Ciudad Marítima en el Puerto", redactado por un urbanista como Joan Busquets (a quien se le encargaría después la actualización del Plan General), intentó dar una respuesta a los aprovechamientos urbanísticos incluidos en el convenio del 2004.

Desde entonces, las alternativas administrativas que se han planteado a este convenio, van desde los intentos de la Autoridad Portuaria de A Coruña por obtener financiación a través de la venta de los terrenos que ocupan el hotel Finisterre y La Solana (a la que se opuso la Corporación municipal), a la firma de un *Protocolo General de actuación entre el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia y Puertos del Estado*, en abril del 2018, para "la compatibilización del mantenimiento de la titularidad pública de los muelles de Batería y Calvo Sotelo del Puerto de A Coruña, así como de la zona de la Solana", en el que no participó la Corporación municipal.

Según este protocolo, la Autoridad Portuaria podría mantener un fondo de maniobra positivo hasta el año 2020, siempre que hasta dicho año se obtuvieran unos ingresos ajenos por valor de 30 millones de euros. Éstos se obtendrían de la venta del hotel Finisterre, y de la compra de los terrenos de la Zona 1 por parte de las Administraciones públicas para la gestión y explotación de los mismos de forma conjunta en régimen de condominio, y en caso de que ello no fuera posible el 31 de diciembre del 2020, mediante un contrato de compraventa de cosa futura, por parte de los aprovechamientos urbanísticos de la Zona 2. La Xunta de Galicia estimó invertir, en este sentido, 20 millones, para hacerse con el 51% del suelo desafectado de la Zona 1, pudiendo participar Puertos del Estado en la compra del resto y ofreciéndose a otras Administraciones: Ayuntamiento y Diputación Provincial participar en la operación. El protocolo fue inmediatamente rechazado por el Ayuntamiento, reclamando la revisión del convenio del 2004 y la titularidad y el uso público de los terrenos portuarios cuando resultasen desafectados.

Antes, el Ayuntamiento, inició a comienzos del 2017 un proceso de diálogo con Puertos del Estado, para buscar fórmulas de cooperación que garantizaran la titularidad pública y la gestión pública de los terrenos portuarios, buscando incluso la posibilidad de un protocolo de colaboración entre Administraciones, para constituir un consorcio público que impulsase la transformación del borde litoral, como ocurrió, por ejemplo, en Bilbao.

Igualmente, en Abril del 2018, el Ayuntamiento de A Coruña promovió el Foro Tecendo Litoral, para debatir el futuro del borde litoral, que implicase a los ciudadanos, y que reflejase experiencias llevados

a cabo en otras ciudades que sirviesen de modelo a la reordenación de los terrenos portuarios, convocando después un concurso de ideas para la “Definición de Estrategias de Transformación del Borde Litoral de A Coruña, desde el Dique de Abrigo a la Playa de Oza”, que se falló en noviembre del 2018, con cinco propuestas seleccionadas, en las que se producían profundas contradicciones entre las mismas, y que solo parcialmente respondían a los objetivos planteados con el concurso.

En la sociedad, por otra parte, se han producido manifestaciones en contra de la venta de los terrenos de La Solana y El Finisterre, desde comienzos del 2017, y a favor de la titularidad pública de los terrenos, que se han unido a otras declaraciones (incluida la propia Autoridad Portuaria), para que la deuda sea condonada, al menos aquella que depende de Puertos del Estado, como ha ocurrido en el caso de Valencia.

Las elecciones municipales dieron en mayo del 2019 lugar a una nueva Corporación municipal de A Coruña, con estrategias distintas para el desarrollo de los terrenos portuarios que la anterior Corporación, por lo que en estos momentos se plantean nuevos escenarios de colaboración entre Administraciones y de gestión por fases de la transformación de los terrenos portuarios.

Los escenarios futuros pasan por la modificación del convenio del 2004, justificados en base a:

- La resolución de las contradicciones que se producen en la delimitación de las Zonas.
- La reducción de las edificabilidades y los usos previstos, que afectarían al paisaje litoral de la ciudad.
- La obtención del máximo posible de terrenos de titularidad pública.
- La búsqueda de fórmulas de financiación que sirvan para reducir la deuda de la Autoridad Portuaria, superior a los 300 millones de euros.
- La búsqueda de fórmulas de gestión de los terrenos desafectados, en las que se sientan representadas todas las Administraciones.

Las preguntas que, en este sentido, se plantean tienen que ver, por una parte, con los contenidos que tendría que tener el nuevo convenio (delimitación de zonas, usos y edificabilidades), lo cual no es posible hasta que no exista consenso entre Administraciones respecto a lo que se quiere hacer y, por otra, sobre si es posible en estos momentos actuar a través de un diálogo entre el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria, con la implicación de las otras Administraciones, para poder empezar a actuar en aquellos espacios de la Zona 1 que van a quedar antes libres de actividades, y para que la propia sociedad

vaya interiorizando las posibilidades que ofrece la reordenación de los espacios portuarios para solucionar problemas de la ciudad actual.

En este sentido, es importante que las intervenciones que se realicen a corto plazo no sean contradictorias con las de medio y largo plazo, a lo que servirían como primera aproximación unas líneas estratégicas para la transformación del borde litoral que fuesen consensuadas después por todas las Administraciones y que se integrarían en el futuro convenio.



Fig. 94. Oposición vecinal a la venta de La Solana y Hotel Finisterre (El Ideal Gallego)

D.3. PROBLEMÁTICA DE LA ORDENACIÓN DE LA ZONA 1. MUELLES DE BATERÍA Y CALVO SOTELO

Los muelles de Batería y Calvo Sotelo forman parte en realidad de la misma intervención portuaria llevada a cabo entre la segunda mitad de los años 20 y la primera mitad de los 30 del siglo XX, para transformar el borde portuario anterior, que mantenía la forma de concha de la bahía de A Coruña, entre la Dársena de la Marina (terminada en 1918) y el muelle del Este (terminado en 1909), y que incluía además el malecón de los años sesenta del siglo XIX, como poníamos de manifiesto en el libro “El puerto y la ciudad de A Coruña” (Carlos Nárdiz y Juan R. Acinas, 1999).

El muelle de Calvo Sotelo se proyectó perpendicular al muelle de Linares Rivas, como nuevo muelle para el atraque de los transatlánticos (en sustitución del muelle de hierro que partía del malecón), y el de Batería, partía de una situación intermedia del muelle de Calvo Sotelo, sepultando el anterior muelle de Batería, que servía de prolongación al malecón, y extendiéndolo hasta un extremo de la Dársena de la Marina.

El relleno resultante de la confluencia de ambos muelles, quedaba separado de la ciudad por la Avenida do Porto (antes Alférez Provisional), dejada como vía de servicio del puerto con la construcción del malecón del XIX, y como separación con los Jardines de Méndez Núñez cedidos a la ciudad con la construcción del malecón. El ferrocarril que daba acceso al puerto, llegaba hasta el extremo de los jardines, frente a la plaza de Ourense, como ponía de manifiesto el plano de Fermín Gutiérrez de 1931, y este ferrocarril se mantuvo hasta la segunda mitad de los años sesenta, en los que se construyó la estación de mercancías de San Diego.

Utilizar estos razonamientos históricos es importante, para entender la gran centralidad que para la ciudad significan hoy los muelles de Batería y Calvo Sotelo, enfrentados con los jardines de Méndez Núñez y el comienzo del primer Ensanche de la ciudad a comienzos del siglo XX. La separación entre estos muelles y la ciudad, ha venido determinada, en primer término, por las edificaciones que se han ido construyendo a partir de los años 40 en el borde de la Avenida do Porto, reforzado por la presencia parcial del cierre construido en los años 30 con los propios muelles, y por el propio tráfico de la avenida. En el caso de las edificaciones, la separación entre el edificio de la Aduana y las delegaciones de Defensa y el Gobierno, es suficiente para crear relaciones funcionales y visuales con el mar. Ello no ocurre, sin embargo, con los edificios de la Jefatura de Policía y Portos de Galicia, que dejan pequeños espacios intermedios.

Todos estos elementos hay que integrarlos en la reordenación que se realice de los terrenos portuarios, tanto los edificios, algunos con un interés arquitectónico, como el propio cierre, con un interés patrimonial, pero que ha ido desapareciendo con la construcción de los edificios.



Fig. 95. Zona 1. Muelles de Batería y Calvo Sotelo.(GM)

En el Plan Director del 2006 se planteaban una serie de calles transversales entre los edificios de conexión con los Jardines de Méndez Núñez, extendiendo en una de las propuestas alternativas los propios jardines al borde del muelle de Batería, dejando los 20 m de separación. En las tres alternativas manejadas, se proponía incorporar el actual muelle de Trasatlánticos, construido a finales de los años 80 del siglo XX, a los espacios públicos del borde litoral del muelle de Batería, dejando un espacio de transición, frente al Kiosco Alfonso, que entraba en contradicción con el anterior cierre del puerto, y con el tráfico de la propia avenida.

El tráfico de la Avenida do Porto, se vio modificado por la peatonalización del frente de la Dársena de la Marina, que dio lugar a la prolongación del túnel de María Pita, hasta la Avenida do Porto, frente al edificio de la Diputación, y la construcción de un nuevo túnel en el Parrote, que modificó la direccionalidad del tráfico de la ciudad, que anteriormente se repartía entre Los Cantones, La Marina y

la Avenida do Porto, incrementándose de forma notable el tráfico por esta avenida, con el túnel creando una cavidad entre el hotel Atlántico y el centro de ocio de los Cantones Village.

El incremento del tráfico ha creado un nuevo problema en la intercesión con la plaza de Ourense, al que se han unido los autobuses del tráfico metropolitano de la parada de Entrejardines. Es éste uno de los problemas al que habrá que enfrentarse con las nuevas posibilidades que ofrecen los espacios portuarios y que luego comentaremos.

En el caso del muelle de Calvo Sotelo, limitado en un extremo por el muelle Unificado, en el que se encuentra la Lonja frente a la Avenida de Linares Rivas, el acceso directo desde la ciudad, no encuentra otra dificultad que el cierre del puerto, y el tráfico de la propia avenida. Como elementos de interés patrimonial, se encuentran (si se apuesta por la eliminación de las naves existentes), el mareógrafo y los silos del Cantábrico, que habría que rehabilitar.

Se trata de un muelle de una enorme potencialidad urbanística y paisajística para la ciudad, que prolonga la transición entre la Pescadería y el primer Ensanche, con unas dimensiones equivalentes a los actuales jardines de Méndez Núñez, y visible también desde la Ciudad Vieja (a través del Paseo del Parrote). Cualquier intervención que se realice en este muelle, va a tener una gran trascendencia para la ciudad y los nuevos espacios públicos.

El convenio del 2004, desarrollado por el Plan Director del 2006, recogía distintas alternativas de ordenación de la edificación en torno a los muelles de Calvo Sotelo y Batería, con edificios de 9 y 10 plantas, que no parecen ser la mejor solución, en un borde ya separado de la ciudad por las edificaciones existentes en torno a la Avenida do Porto, ni siquiera concentrándolos en una sola edificación, por lo que cualquier solución intermedia pasa por la reducción de la edificabilidad.



Fig. 96. Peatonalización de La Marina (GSR)

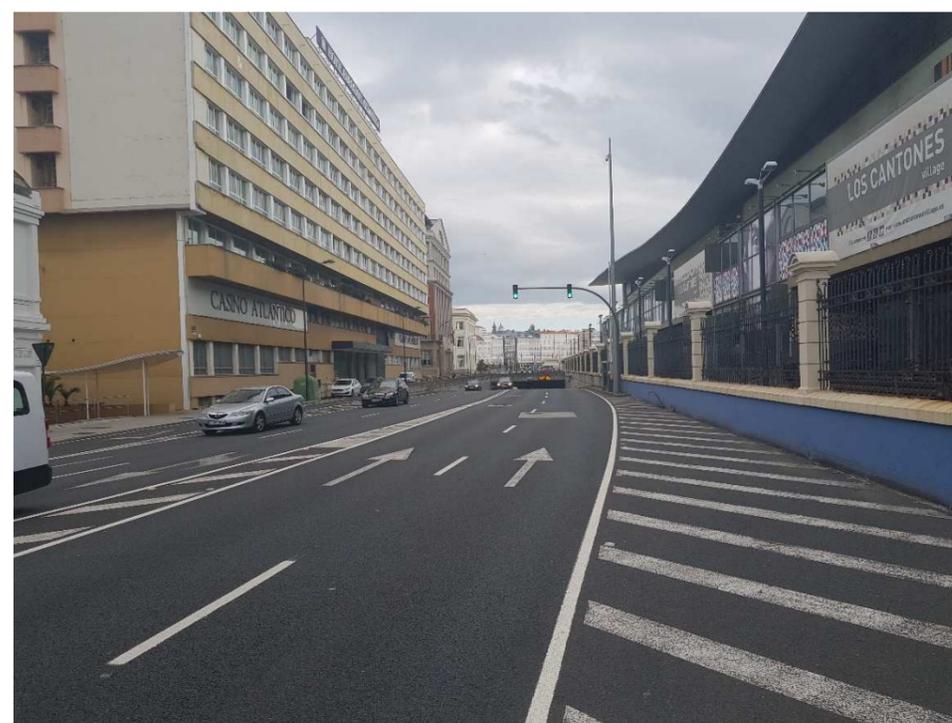


Fig. 97. Avenida do Porto (GSR)

El objetivo de conseguir la titularidad pública de estos terrenos, parece necesario, reduciendo al mínimo la edificabilidad que, en cualquier caso, podría formar parte de algún equipamiento de la ciudad, que se podría materializar en una 1ª fase, rehabilitando incluso alguna de las naves existentes.

En cualquier caso, a medio plazo, sería necesaria una intervención potente de la Administración para la recuperación del espacio público con zonas verdes, mobiliario urbano compatible con la singularidad del paisaje portuario, y pavimentos adaptados a este paisaje, como elementos de intervención que atraigan a los ciudadanos.

Esta intervención potente, no está reñida con una intervención más blanda a corto plazo, aprovechando los pavimentos y parte de las naves existentes, para que los ciudadanos vayan interiorizando los nuevos espacios portuarios.

En el muelle de Batería se podría conservar la nave, una vez demolidos los silos existentes, para actividades deportivas, de ocio, e incluso para ferias y mercados puntuales. En el muelle de Calvo Sotelo, se conservaría el mareógrafo y los silos del Cantábrico, por su interés patrimonial, junto a las grúas antiguas, y se podrían también conservar, aunque fuera temporalmente, las dos naves existentes para usos públicos, culturales e incluso espacios para vivero de empresas vinculadas, por ejemplo, a la Universidad.

Como soluciones también intermedias, antes de la reordenación y urbanización de los espacios desafectados de los muelles de Batería y Calvo Sotelo, que tienen que seguir siendo compatibles con las actividades portuarias ligadas al tráfico de cruceros, se podría plantear aprovechar el vial, hoy con un uso muy limitado, que discurre por el fondo de los muelles de Batería y Calvo Sotelo, para un acceso de los autobuses metropolitanos que hoy tienen parada en Entrejardines. Este tráfico plantea hoy la problemática de confluir en la salida con el tráfico local en la Avenida do Porto, con la problemática añadida de la intersección en la plaza de Ourense

Esta intervención, que no debería tampoco condicionar la reordenación que se dé en el futuro a los terrenos desafectados en los muelles, se podría realizar a corto plazo, por la funcionalidad mínima que tiene en estos momentos el vial interior para las actividades del puerto, a través de un convenio entre el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria de A Coruña.



Fig. 98. Avenida do Porto y Jardines de Méndez Núñez (GSR)



Fig. 99. Praza de Ourense (GSR)

D.4. LOS ESPACIOS DE TRANSICIÓN

Las Zonas 1 y 2, definidas en el convenio del 2004, para servir de soporte a la reordenación de los terrenos desafectados del puerto interior, aparecen separadas por una amplia franja del puerto que se extiende desde el muelle Unificado, al muelle de La Palloza y el muelle del Este, quedando también fuera de la ordenación urbanística el muelle del Centenario. Este muelle, terminado a mediados de los años 80, parte del extremo del muelle del Este, y fue construido para diversificar el tráfico del puerto (antes dependiente de los gráneles líquidos), con los gráneles sólidos. El Centenario ocupa hoy una posición central de la bahía, condicionando incluso la reordenación de la Zona 2.

Por tanto, la parte del puerto interior que queda fuera de la reordenación, es la que se corresponde con el anterior puerto pesquero (antes de la construcción en los años 90 de la Dársena de Oza), y con la parte del puerto destinada a la descarga de gráneles sólidos, fundamentalmente cereales y carbón, este último tráfico hoy ya con carácter residual.

A mayores aparece una parte de ciudad, en contacto con el puerto, delimitada por las avenidas de Linares Rivas y Primo de Rivera, entre la Plaza de Ourense y Ramón y Cajal, cuya relación con el mar se produce desde la altura de la edificación, ante la imposibilidad de traspasar la valla del puerto, concentrándose en estas calles el tráfico de entrada en la ciudad, desde la Avenida de Alfonso Molina y la Avenida de A Pasaxe.

El Plan Director del 2006, ya detectó estas contradicciones para la “Nueva Ciudad Marítima en el Puerto”, intentando intervenir sobre los espacios de transición entre las dos zonas, proponiendo modificar la localización del cierre que delimita la Avenida de Linares Rivas (sin afectar a las actividades de la Lonja), para ampliar el espacio viario de la avenida con el vial interior del puerto, hoy prácticamente sin uso, de no ser el acceso a la Lonja (que puede realizarse sin él), y de usuarios privados que lo utilizan como acceso a un aparcamiento dentro del puerto en contacto con el centro de la ciudad.

La otra intervención que se proponía era la conversión de las Avenidas de Linares Rivas y de Primo de Rivera en bulevares, con amplias áreas verdes en el centro, arboladas y con vegetación, en vías hoy sobrecargadas de tráfico con una baja calidad paisajística y ambiental.

El muelle Unificado es el resultado de la intervención que se hizo en la segunda mitad de los años sesenta, para unificar las alineaciones de los muelles anteriores de Linares Rivas y Santa Lucía, a través de una única alineación, en la que se localizó a comienzos del siglo XXI la Lonja, en un nuevo edificio que sustituyó a otro dos anteriores.

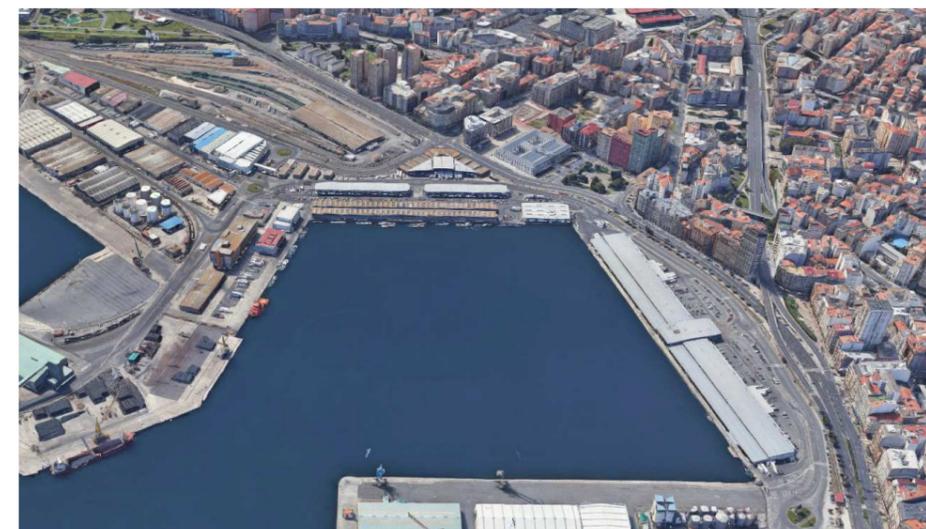


Fig. 100. Muelles Unificado, A Palloza y del Este



Fig. 101. Avenida de Linares Rivas (GSR)

La pesca tiene un papel fundamental en las actividades del puerto de A Coruña, ya que este puerto ocupa el primer lugar de España en pesca fresca, y al servicio de esta actividad se construyó en los años 90 del siglo XX, el nuevo puerto pesquero en la Dársena de Oza, para la flota de bajura y altura (Gran Sol), y para la de gran altura (bacaladeros y congeladores).

La Lonja, admitía, por tanto, otras localizaciones, que no monopolizaran el frente del muelle Unificado, un frente en contacto con las edificaciones del primer Ensanche de la ciudad, y en el que la ciudad tiene una opción clara de apertura al mar.

El otro elemento de separación son las propias características de la Avenida de Linares Rivas, en la que confluye el tráfico de acceso a la ciudad desde Alfonso Molina y la Avenida de A Pasaxe, con fuertes cargas de tráfico, y cuya transversalidad pasa por su reconversión en un bulvar

El Plan Director del 2006, afrontaba las contradicciones de la Lonja en el muelle Unificado, manteniéndola en su ubicación actual (por tratarse de un edificio de reciente construcción), retranqueando el cierre del puerto a consta del vial interior, paralelo a la avenida, cuya funcionalidad en estos momentos es muy limitada.

El retranqueo del cierre, le permitía dibujar un gran bulvar, con una gran mediana central ajardinada, y un nuevo acceso central en glorieta al puerto, que implicaba la demolición del viaducto de Linares Rivas. Este mismo planteamiento fue recogido en el Plan General, redactado también por Joan Busquets, en busca de una mayor transversalidad del viario de acceso a la ciudad, y con la 3ª Ronda en esos momentos en construcción. Para ello se dibujaba un elemento de transición en la propia Avenida de Alfonso Molina, de acceso al tráfico metropolitano, a través de una glorieta, en donde en los años sesenta estuvo la plaza del Espino (confluencia entre la Avenida de Alvedro y la Avenida de Eiris), que sería además el elemento integrador entre la nueva estación intermodal de San Cristóbal, y los espacios libres que resultarían de la reconversión de la actual estación de autobuses, cuando se trasladase a la estación de ferrocarril.

La nueva glorieta, y la demolición del viaducto de Linares Rivas (se mantendría sin embargo la rampa de acceso a la Avenida de Alfonso Molina desde Linares Rivas), permitiría intervenir de una forma más radical sobre el tráfico de la Avenida de Linares Rivas y su conversión futura en bulvar, incorporando el vial interno del puerto, antes de que en el futuro se traslade también la Lonja a una nueva ubicación.



Fig. 102. Lonja (GSR)



Fig. 103. Viaducto de Linares Rivas (CN)

En torno a los muelles de la Palloza y del Este, con sus frentes de cantiles de piedra, se concentran en estos momentos concesiones, ligadas a la actividad pesquera, con elementos patrimoniales como la anterior lonja del Gran Sol, que no tendrían que desaparecer, por el apoyo que significan para la actividad pesquera del puerto, aparte de la población que depende de ellas. La Lonja, que se ubica en estos momentos en el muelle Unificado, sí podría trasladarse en el futuro al frente de estos muelles, en contacto con el centro de la ciudad.

El muelle del Centenario, que el Plan Director incorporaba como parte de la propia reordenación de la fachada marítima de la ciudad, por su centralidad, asociada a la reordenación del muelle de San Diego (a pesar de estar fuera del convenio del 2004), es voluntad de la Autoridad Portuaria, que siga teniendo en el futuro un papel importante en el tráfico del puerto interior, a pesar de la desaparición del tráfico de carbón, debido a la voluntad de que sirva al tráfico de contenedores, al que no puede hacer frente el puerto exterior. En este caso, necesitaría de un acceso viario, que condicionaría la reordenación del muelle de San Diego, y en caso de incremento del tráfico, también un acceso ferroviario, al que haremos referencia en el apartado posterior.

D.5. PROBLEMÁTICA DE LA ORDENACIÓN DE LA ZONA 2. ESTACIÓN DE MERCANCÍAS Y MUELLES DE SAN DIEGO Y PETROLERO

Los muelles de San Diego y Petrolero surgen de intervenciones de ampliación del puerto realizadas entre los años 50 y 60, coincidentes con la construcción del Dique de Abrigo, que amplió la superficie de resguardo de la bahía, antes limitada por la defensa natural frente al oleaje provocado por los vientos del noroeste que ofrecía el extremo del tómbolo de la ciudad en donde se ubica la Ciudad Vieja, y su prolongación a través de la anterior isla de San Antón.

Aunque el relleno del muelle de San Diego, en la desembocadura del río Monelos, ya se había iniciado en los años 20, partiendo del extremo inferior del muelle del Este, no será hasta la segunda mitad de los años 40, conjuntamente con la construcción del muelle de las Ánimas (un muelle que iba a estar situado entre el Dique de Abrigo y el Castillo de San Antón), que se plantee su construcción como

puerto pesquero, transformándolo en la segunda mitad de los años 60 en muelle comercial, con la propia ubicación de la estación de mercancías de Renfe, en los terrenos ganados al mar.

El muelle Petrolero surge como prolongación del muelle de San Diego en la primera mitad de los años 60, coincidiendo con la ubicación de la Refinería en Bens, que se amplió a finales de esa década con la construcción del Tercer Pantalán, que sobresale de un extremo del puerto Petrolero, de acuerdo con las fases de construcción que explicábamos en el libro citado anteriormente.



Fig. 104. Zona 2. Muelle de San Diego y Terminal de Mercancías

La imagen para la ciudad de estos terrenos portuarios, a partir del extremo de la calle Ramón y Cajal, la ofrece en primer lugar la estación de mercancías, propiedad hoy del ADIF, que ocupa un espacio en torno a las 12 ha, en el área más próxima a la ciudad, separada por un cierre en el que se acumulan del otro lado las maderas y los vagones de transporte, y con una nave cubierta, cercana a los 9000m², sin aparentemente ninguna actividad, frente a la Avenida del Ejército.

La estación del ADIF aparece separada de las naves que ocupan el relleno del muelle San Diego, y las tolvas del muelle Petrolero, por un vial que parte a la altura de Ramón y Cajal, para recorrer el fondo de los muelles de San Diego y Petrolero, extendiéndose después por el fondo de la Dársena de Oza, hasta enlazar en el cruce con la Avenida de A Pasaxe. Es, por tanto, este vial, el principal acceso a los terrenos portuarios y a la estación de mercancías, con un ramal que sigue la alineación del muelle del

Este, para acceder al muelle del Centenario, que enlaza también con el vial que sigue el fondo de los muelles de la Palloza y Unificado.

Este vial plantea, por tanto, una separación clara entre los terrenos de la estación de mercancías del ADIF, y los terrenos portuarios, y aunque en el convenio del 2004, y en el Plan Director, se planteaba una operación urbanística única, la reordenación de los terrenos del ADIF y del puerto, podría realizarse en diferentes fases.

Frente al planteamiento inicial del convenio del 2004, de desafectación de los terrenos de la estación de mercancías, en estos momentos se plantean dudas sobre su funcionalidad futura, en primer lugar por el retraso y el coste del acceso ferroviario al puerto exterior (que se ha cifrado en torno a los 140 millones de euros), que nunca podría asumir la Autoridad Portuaria de A Coruña, necesitando financiación exterior, y por algunas propuestas que han surgido para localizar en los terrenos de la estación, una posible estación de cercanías, ligada a un tráfico metropolitano, e incluso regional, a pesar de la apuesta de la ciudad por transformar la estación de San Cristóbal en la estación intermodal para el transporte de pasajeros, en conexión con el transporte de autobuses a nivel regional.

El enlace por ferrocarril con el puerto exterior, es un elemento crítico para la Autoridad Portuaria, para que se puedan liberar los terrenos de San Diego y Petrolero, después del convenio firmado con Repsol en octubre del 2013, para dar una respuesta al traslado por tren de los cereales y el bioetanol, una vez suprimido el tráfico de carbón. El convenio con Repsol, cuya concesión en el puerto interior termina en el 2027, incluía obras en estos momentos en ejecución, como eran la construcción de un nuevo pantalán en el puerto exterior, y un nuevo oleoducto (o poliducto) entre el puerto y la refinería de Bens, de 3,8 km de longitud, y un presupuesto de 120 millones de euros, de lo que sería una primera fase de una operación más amplia, que permitiría dismantelar las instalaciones de Repsol en el puerto petrolero.



Fig. 105. Zona 2. Estación de Mercancías y Muelle de San Diego con Muelle del Centenario en primer término (GM)



Fig. 106. Zona 2. Estación de Mercancías y Muelle de San Diego

A siete años de finalizar la concesión, el escenario es todavía incierto en lo que se refiere no solo al transporte de mercancías por ferrocarril, a lo que se deberá añadir la respuesta que se dé al transporte de las maderas que ocupan una amplia superficie de la actual estación de mercancías.

La línea que llega hoy a la actual estación de San Diego, es el resultado de la prolongación de la línea de Palencia a La Coruña, construida en los años 80 del siglo XIX, y que llegaba a la antigua estación del Norte. Con la construcción entre los años 30 y 40 del siglo XX, de la línea directa a Galicia, entre Zamora, Ourense, Santiago y A Coruña, la estación de San Cristóbal, construida para esta línea, irá sustituyendo progresivamente a la del Norte, hasta su desaparición, y su conversión en la actual estación de autobuses, construyendo un ramal entre ambas líneas. La línea de Palencia a La Coruña, se desviaba en Betanzos hacia Ferrol, con un ramal construido a comienzos del siglo XX.

Desde un planteamiento regional de integración de la Región Urbana de Coruña-Ferrol, el acceso por el borde litoral (frente al interior de la línea directa que comunica con Santiago), podría parecer interesante, pero ello depende de la solución futura que se dé a la línea entre Ferrol y A Coruña, una de cuyas alternativas es el enlace con la línea de Santiago en Uxes, y respecto a lo que no hay una decisión tomada, ni sobre las características que tendría esta línea. La posibilidad, en este sentido, de establecer un transporte metropolitano por ferrocarril, apoyado en la línea del siglo XIX, no debería confundirse con el transporte regional entre dos ciudades como son A Coruña y Ferrol, que implicaría cambios de trazado.

Estamos, por tanto, ante una nueva incertidumbre que afecta al uso futuro de los terrenos ferroviarios en San Diego, que se resolvería si se aceptase la estación de San Cristóbal, como única estación de la ciudad, como planteaba el Plan Director del 2006, y como plantea el actual Plan General, en contra de los criterios recientes del ADIF, que plantea el mantenimiento futuro de la estación de San Diego

De los 344.581m² que el convenio del 2004 atribuía a la edificabilidad de la Zona 2, 275.665m², eran para viviendas libres y protegidas, y 51.687m², para oficinas y locales comerciales. En esta zona de los terrenos portuarios y de la estación de mercancías se consolida la máxima edificabilidad, con una presencia de viviendas (en un 40% entonces de viviendas protegidas), que supondría el cambio de titularidad pública de los terrenos portuarios

Este cambio, en principio, va en contra de la Ley de Puertos del Estado de 1992, y sus modificaciones posteriores en 1997 y 2003, que apuestan por la titularidad pública de los terrenos portuarios, y en los que tradicionalmente se han ubicado naves, lonjas, edificios administrativos, a través del sistema de concesión, y determinadas edificaciones institucionales, como ha ocurrido con los edificios que se fueron estableciendo en el borde de la Avenida do Porto .



Fig. 107. Zona 2. Terminal de Mercancías (GSR)

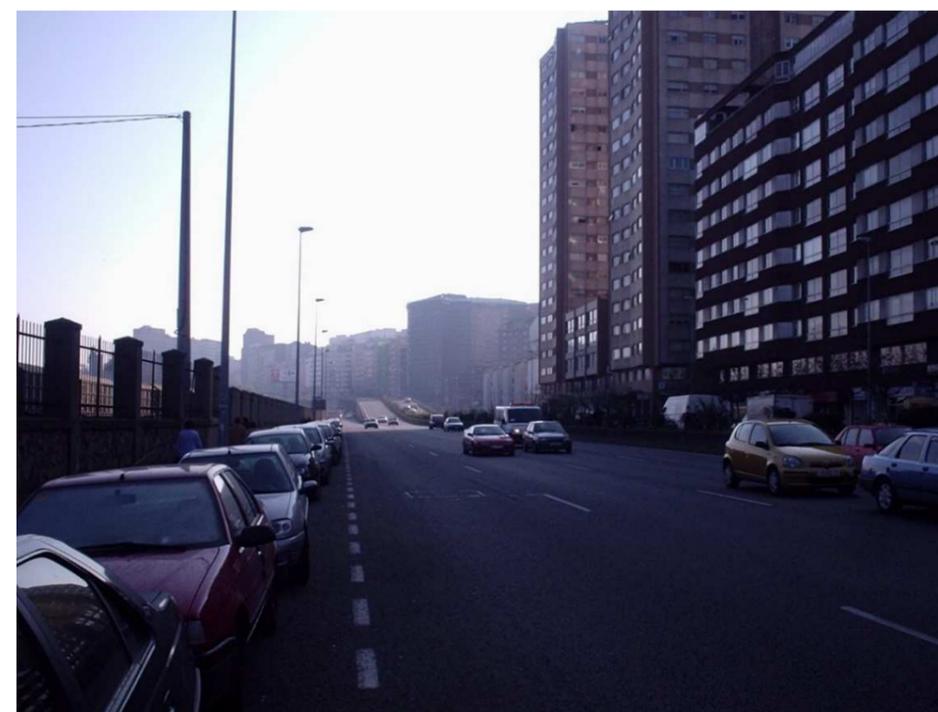


Fig. 108. Avenida del Ejercito

Estas legislaciones han mantenido la obligación de calificar la zona de servicio de los puertos como Sistema General Portuario, y regularlo a través de la figura del Plan Especial, que formula y tramita la Autoridad Portuaria, pero que aprueba la Administración Municipal.

La Ley de 1992, prohibía la ocupación del dominio público portuario por edificaciones destinadas a la residencia o habitación, lo que significaba que no se podían construir viviendas u hoteles, pero fue modificada por la ley de 1997, que añadía que, excepcionalmente, por razones de utilidad pública debidamente acreditadas, se podrían autorizar instalaciones hoteleras en aquellos espacios de los puertos de interés general, que estuvieran destinados a actividades complementarias. Se entiende por éstas, aquellas que complementen la actividad comercial de los puertos, y en ellas se incluyen equipamientos culturales o recreativos, certámenes feriales y exposiciones siempre que no perjudiquen globalmente el desarrollo de las actividades del tráfico portuario.

Las Autoridades Portuarias no pueden participar, sin embargo, en la gestión de estas actividades, ya que su función principal es la gestión del tráfico marítimo, pudiendo otorgar la correspondiente concesión a otras Administraciones públicas o concesionarios privados. Se podrían, por tanto, localizar usos comerciales, dotacionales e incluso hoteleros en terrenos portuarios, manteniendo el dominio público de los terrenos, pero sólo a través de la privatización de estos terrenos, será posible construir viviendas.

Ésta ha sido la posición de la anterior Corporación Municipal en contra de la construcción de viviendas en terrenos portuarios, a diferencia de lo que ha ocurrido en numerosas intervenciones en espacios portuarios en América y Europa, a partir de los años 70, y aquí en España en Bilbao, para generar ingresos con los que hacer frente a determinados equipamientos y obras de comunicación y de urbanización, que en el caso del puerto de A Coruña, se suma a la financiación parcial de la deuda.

No ha ocurrido así con los terrenos que ocupan las estaciones de ferrocarril y sus playas de vías, en donde en España, desde finales de los años 80, se han venido realizando operaciones urbanísticas en los anteriores terrenos ferroviarios, primero para la construcción de los Pasillos Verdes en Oviedo, Córdoba y Madrid, y luego con operaciones en torno a anteriores estaciones, como en Ametzola en Bilbao, y que estuvieron detrás de los concursos de nuevas estaciones, por parte del ADIF, como consecuencia de la llegada de la alta velocidad, a partir de la primera década del siglo XXI, incluidas las de Galicia, y que la crisis inmobiliaria echó por tierra. Es, en este escenario de crisis, que todavía continúa, y que ahora se prolonga por la nueva crisis del coronavirus, como habrá que plantear los nuevos escenarios de financiación que pueden aportar este tipo de operaciones, al menos a medio plazo.



Fig. 109. Transformación de Ametzola – Bilbao (GSR)

Desde estos planteamientos, se podría plantear una intervención diferente para los terrenos de la estación de mercancías, en contacto con el tejido urbano de la ciudad, que para los terrenos portuarios. Esta intervención podría ser incluso interesante para recomponer una fachada urbana deteriorada de la ciudad, planteando transversalidades con el tejido urbano existente, y convirtiendo la Avenida del Ejército en un elemento de integración a través de su transformación en un bulvar urbano, que requeriría en primer lugar la demolición del viaducto elevado existente. El beneficiario de esta operación urbanística sería la ciudad y el ADIF, aunque no la Autoridad Portuaria, de no ser que todos los terrenos entren en una operación de gestión conjunta, como ocurrió en Bilbao con la Sociedad Ría 2000, y que hoy se continúa a través de la operación de Zorrozaurre.

En el Plan Director del 2006, se planteaban distintas alternativas de ordenación, considerando toda la Zona 2 como un espacio único, desde ordenaciones paralelas al muelle de la Palloza, perpendiculares a las tramas existentes, o paralelas al muelle del Este, buscando transversalidades con la trama urbana de la ciudad y tomando como referencia el vial perimetral que partiendo del extremo del barrio de Los Castros, por donde discurre la actual carretera de acceso al puerto, va después paralelo a los muelles

Petrolero y San Diego, y luego conecta con otro paralelo al muelle de la Palloza. Como transición con la ciudad se proponía la conversión de la Avenida del Ejército en bulvar, y la integración de barrios del entorno, interviniendo en las calles para su conversión en corredores.

Las soluciones que se den en el futuro, en esta zona portuaria, deberán hacer referencia a grúas, naves e incluso tolvas que se podrían conservar, una vez rehabilitadas, a corto o a medio plazo, pensando aquí, como en la Zona 1, en una intervención por fases, con el escenario de la terminación de la concesión de Repsol en el 2027.

D.6. CARACTERÍSTICAS QUE TENDRÍAN LAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS

Las líneas estratégicas deberían servir para plantear escenarios a corto, medio y largo plazo, con una flexibilidad que fuera capaz de enfrentarse con la distinta problemática en la que se encuentra en estos momentos la reordenación tanto de las Zonas 1 y 2, como de los Espacios de Transición.

Deberían ser el resultado de estudios más amplios, que incluyesen el diálogo con las diferentes Administraciones, y en las que se recojan demandas de la sociedad, poniendo de manifiesto estrategias de ordenación y de usos, que se han realizado en otras ciudades, de problemática equivalente, en torno a los terrenos portuarios, aunque cada ciudad es singular.

Deberían ser propuestas concretas, en torno a la modificación del convenio del 2004, buscando consensos entre Administraciones, especialmente el Ayuntamiento de A Coruña, la Autoridad Portuaria y el ADIF, con el apoyo también de lenguajes gráficos, cartográficos y fotográficos.

Deberían, así mismo, apoyarse en la documentación que se ha ido generando desde el Plan Director del 2006 y el Plan General del 2013, tanto por parte del Ayuntamiento, como por parte de la Autoridad Portuaria.

Como exponíamos en el apartado 2, en relación a la modificación del convenio del 2004, los escenarios futuros van a implicar tomar decisiones que tienen que ver con:

- Las contradicciones que se producen en la delimitación de las Zonas.
- La definición de los usos y edificabilidades que se deberán ubicar en los terrenos desafectados.
- La búsqueda de fórmulas de financiación que sirvan para reducir la deuda de la Autoridad Portuaria y acometer los gastos de edificación y de urbanización para llevar a cabo la reordenación de los terrenos portuarios y del ADIF.
- La búsqueda de fórmulas de gestión de los terrenos desafectados.

A mayores se plantean decisiones en relación a problemas que hemos ido exponiendo en los apartados 3, 4 y 5, que implican un diálogo entre Administraciones, y que se extienden a áreas en contacto con la ciudad.

Estas decisiones se tendrán que adaptar a los distintos momentos en los que se vayan desapareciendo las actividades de los terrenos portuarios, con una fase próxima, a finales de este año, para la Zona 1, y del 2027 para la retirada de las actividades de la Zona 2, de las que sin duda se producirán retrasos.

Ello implica, como antes comentábamos, decisiones a corto, medio y largo plazo que sean definidas por las líneas estratégicas, en las que se apoyará después la modificación del convenio del 2004.

**E. ANEXO. CONVENIO DE COLABORACIÓN
ENTRE O CONCELLO DE A CORUÑA E A
UNIVERSIDADE DA CORUÑA PARA A
“DEFINICIÓN DUNHAS LIÑAS
ESTRATÉXICAS PARA A REORDENACIÓN
DA FACHADA LITORAL DA CIDADE DA
CORUÑA”**



CONCELLO DA CORUÑA
UNIVERSIDADE DA CORUÑA

CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE O CONCELLO DA CORUÑA E A UNIVERSIDADE DA CORUÑA PARA A «DEFINICIÓN DUNHAS LIÑAS ESTRATÉXICAS PARA A REORDENACIÓN DA FACHADA LITORAL DA CIDADE DA CORUÑA»

A Coruña, a 4 de setembro de 2020, na sede do Concello da Coruña.

REUNIDOS

Dunha parte, a Excm. Sra. D.^a Inés Rey García, alcaldesa da Coruña, en nome e representación do Concello da Coruña, no exercicio das funcións atribuídas polo art. 124.4.a) da Lei 7/1985, do 2 de abril, reguladora das bases do réxime local, e o art. 61 da Lei 5/1997, do 22 de xullo, de Administración local de Galicia.

E, da outra, D. Julio Abalde Alonso, Reitor Magnífico da Universidade da Coruña, no uso das atribucións que lle confire o artigo 36.1.f) dos Estatutos desta universidade, aprobados polo Decreto 101/2004, do 13 de maio, da Xunta de Galicia, modificado polo Decreto 194/2007, do 11 de outubro, polo que se outorga ao reitor a facultade de asinar convenios en nome da Universidade da Coruña.

MANIFESTAN

Que ambas as partes se recoñecen plena capacidade para outorgar este convenio.

Que o Concello da Coruña exerce como competencias propias as relativas a urbanismo: planeamento, xestión, execución e disciplina urbanística, de acordo co previsto no art. 25.2.a) da Lei 7/1985, do 2 de abril, reguladora das bases do réxime local. Igualmente, a citada competencia resúltalles atribuída aos municipios en virtude do art. 12.1 da Lei 2/2016, do 20 de febreiro, do solo de Galicia, cuxo art. 12.3 sinala que: «Os municipios poderán establecer as formas de colaboración con outras entidades de dereito público que resulten máis convenientes para o exercicio das súas competencias urbanísticas, conforme a lexislación de réxime local».

A competencia urbanística referida ao planeamento comprende, segundo o previsto no art. 4.1 da citada Lei 2/2016, as seguintes facultades:

- a) Formular os plans e instrumentos de planeamento urbanístico previstos nesta lei.
- b) Establecer a clasificación do solo.
- c) Determinar o uso do solo, do subsolo e das construcións.
- d) Determinar a configuración e as dimensións das parcelas edificables.
- e) Localizar as infraestruturas, equipamentos, centros de produción e residenciais do modo axeitado para a poboación.

1



f) Establecer zonas de distinta utilización, en función da densidade da poboación que teña que habitálas, porcentaxe de terreo que poida ser ocupado por construcións, volume, forma, número de plantas, clase e destino dos edificios, con suxeición ás ordenacións xerais uniformes para cada tipoloxía en toda a zona.

g) Formular as reservas de solo e fixar criterios para o trazado de vías públicas e de redes de infraestruturas e servizos, e para a implantación de dotacións urbanísticas e, en concreto, parques e xardíns públicos, así como espazos libres de edificación, en proporción axeitada ás necesidades colectivas.

h) Sinalar a localización e características dos centros e servizos públicos de calquera finalidade e demais equipamentos.

i) Cualificar terreos para a construción de vivendas suxeitas a algún réxime de protección pública.

j) Orientar a composición arquitectónica das edificacións e regular, nos casos nos que for necesario, as súas características estéticas».

O Concello da Coruña ten entre os seus obxectivos principais a reordenación progresiva da fachada marítima da Coruña como unha actuación principal vertebradora da futura interacción e humanización da relación entre a cidade e o seu porto interior, e que se fai necesaria de cara ao acceso progresivo da mobilidade cidadá nos espazos portuarios que foron perdendo a súa utilidade. Ao mesmo tempo, cómpre que a devandita ordenación garanta os usos que actualmente se desenvolven no porto interior e que os reforsen na medida das posibilidades.

A Lei 38/2003, do 17 de novembro, xeral de subvencións (en diante, LXS), no seu art. 2.1, entende por subvención toda disposición monetaria realizada polas entidades que integran a Administración local a favor de persoas públicas ou privadas e que cumpra os seguintes requisitos: que a entrega se realice sen contraprestación directa dos beneficiarios; que a entrega estea suxeita ao cumprimento dun determinado obxectivo ou á realización dunha actividade, debendo o beneficiario cumprir as obrigas materiais e formais que se establecesen; e que o proxecto financiado teña por obxecto o fomento dunha actividade de utilidade pública ou interese social ou de promoción dunha finalidade pública.

Que a Universidade da Coruña (en diante, UDC) é unha institución pública, dotada de personalidade xurídica e patrimonio propio, que goza de autonomía, segundo a Constitución e a lei, á que lle corresponde, no ámbito das súas competencias, o servizo público da educación superior, mediante a investigación, a docencia e o estudo, e que ten como fins estatutarios propios, entre outros, os seguintes:

- A creación, o desenvolvemento, a transmisión e a crítica da ciencia, da técnica e da cultura.
- A preparación para o exercicio de actividades profesionais que esixan a aplicación de coñecementos e métodos científicos, así como para a creación artística.
- A difusión, valorización e transferencia do coñecemento ao servizo da cultura, da calidade de vida e do desenvolvemento económico.
- A difusión do coñecemento e da cultura a través da extensión universitaria e a formación ao longo de toda a vida.

2



Que a UDC é unha administración pública que por razón da súa actividade non queda en relación de dependencia respecto do Concello, polo que este non é responsable nin directa nin subsidiariamente dos danos, tanto materiais como persoais ou morais, que, por acción ou omisión de calquera clase, poidan producirse durante o desenvolvemento da actividade subvencionada.

Que o Concello da Coruña entende que a actividade da UDC é de interese social para o conxunto da comunidade e, en consecuencia, o orzamento municipal en vigor recolle unha subvención de carácter nominativo a favor desta entidade por un importe de 50.000,00 €, gasto imputable á aplicación 30.151.45100, coa finalidade de estudar a reordenación da fachada litoral da cidade.

Que a UDC conta con recoñecidos profesionais no ámbito urbanístico, cuxa experiencia, prestixio e exhaustivo coñecemento da realidade urbana da cidade e da súa contorna complementarán, tanto desde o ámbito científico como técnico, a definición dos parámetros de actuación que servirán de base para a reordenación progresiva da fachada coruñesa.

Que é compromiso común de ambas as partes establecer as bases de colaboración para actuar de forma coordinada e conxunta na «Definición dunhas liñas estratéxicas para a reordenación do espazo portuario interior», por parte dun equipo da UDC dirixido polo profesor de Urbanística e Ordenación do Territorio D. Carlos Nardiz Ortiz, baixo a coordinación da Concellería de Urbanismo, Vivenda, Infraestruturas e Mobilidade do Concello da Coruña.

CLÁUSULAS

PRIMERA. OBXECTO

É obxecto deste convenio, establecer as bases de colaboración técnica e económica entre o Concello da Coruña e a UDC para a DEFINICIÓN E ESTUDO CONXUNTO DUNHAS LIÑAS ESTRATÉXICAS PARA A REORDENACIÓN DA FACHADA LITORAL DA CIDADE DA CORUÑA, que inclúen a realización conxunta entre ambas as entidades das seguintes actividades:

- O estudo da problemática que presentan nestes momentos a Zona 1 (peiraos da Batería e Calvo Sotelo) e a Zona 2 (estación de mercancías e peiraos de San Diego e Petroleiro), incluídas no convenio de 2004 para a reordenación urbanística de determinados terreos do actual porto da Coruña e da estación de mercancías de San Diego, como apoio ao financiamento da obra do porto exterior.
- O estudo de escenarios alternativos ao convenio de 2004, que inclúan a resolución das contradicións que se producen na delimitación das zonas, así como na definición dos usos e edificabilidades das áreas de futura titularidade pública e desafectadas en que está prevista a desaparición das actividades actuais.
- A busca de fórmulas de financiamento e de xestión dos terreos desafectados, impulsadas polo Concello da Coruña, en que se coordinen as distintas administracións.
- A definición de escenarios no curto, medio e longo prazo, cunha flexibilidade tal que sexa capaz de enfrontarse coas problemáticas con que se enfrontan nestes momentos a reordenación das zonas 1 e 2 e os espazos de transición entre zonas e de conexión coa cidade.

3



e) A definición de liñas estratéxicas concretas, adaptadas a eses escenarios, con apoio cartográfico, fotográfico e de técnicas de simulación, naqueles espazos que vaian quedando libres de actividades, resultado do diálogo e dos convenios existentes entre administracións.

f) A definición das características que debería ter un novo convenio entre as administracións implicadas, que substitúa o convenio de 2004.

As zonas 1 e 2 ás que se refire este convenio serán as correspondentes ás zonas 1 e 2 definidas no Plan xeral de ordenación municipal (2013).

Pola súa parte, os espazos de transición e de conexión da cidade determinaranse como «todas aquelas zonas que, ao xuízo da UDC e do Concello, interrelacionen ou sexan susceptibles de futura interrelación os espazos do porto e da cidade no ámbito do acceso e a mobilidade tanto peonal como rodada».

Para o cumprimento do obxecto anteriormente sinalado, elaboraranse de forma conxunta os seguintes documentos:

- Un documento base, resultado do diálogo entre o Concello e a UDC, sobre as características que terían as liñas estratéxicas
- As liñas estratéxicas da Zona 1 (peiraos da Batería e Calvo Sotelo).
- As liñas estratéxicas da Zona 2 (estación de mercancías, peiraos de San Diego e petroleiro).
- Un documento refundido que integre todo o proceso de elaboración, recompilación de información e debate intelectual.

Á vista dos resultados obtidos, poderá realizarse un novo convenio para os espazos de transición (a título indicativo, peiraos de Linares Rivas, a Palloza, Leste, Centenario e as vías de transición coa cidade), non incluídos no convenio de 2004.

SEGUNDA. ORZAMENTO E FINANCIAMENTO DO PROXECTO

O orzamento de execución das actuacións previstas neste convenio é de CINCUENTA MIL EUROS (50.000,00 €).

O **CONCELLO** da Coruña contribuirá a financiar o orzamento total cunha achega máxima de 42.500 €, o que representa unha porcentaxe do 85%. No caso de que o importe máximo xustificable non alcanzase o importe total previsto nesta cláusula, o **CONCELLO** só fornecerá o importe que represente o 85% da cantidade efectivamente xustificada. O financiamento municipal é incompatible con outras subvencións, axudas, ingresos ou recursos para a mesma finalidade.

O importe do financiamento municipal farase efectivo con cargo á aplicación orzamentaria 30.151.451.00 Convenios Nominativos do orzamento municipal do ano 2020.

A **UDC** achegará o 15% do total do orzamento, o que supón un total de 7.500,00 €.

Esta subvención será compatible con outras subvencións, axudas, ingresos ou recursos para a mesma finalidade, procedentes de calquera administración ou ente público ou privado, sempre que non se supere o custo da actividade subvencionada, sen prexuízo do que puidese establecer a normativa reguladora das devanditas subvencións ou axudas.

4


 Ayuntamiento de A Coruña
 Concello da Coruña


UNIVERSIDADE DA CORUÑA

De conformidade co disposto no art. 34 do Regulamento da LXS, ao ser compatible a devandita achega con outras subvencións, en caso de que se produza exceso das subvencións percibidas de distintas entidades públicas respecto ao custo total da actividade, e fosen compatibles entre elas, a beneficiaria deberá reintegrar o exceso a favor das entidades concedentes en proporción ás subvencións concedidas por cada unha delas. En caso de que o Concello advirta o exceso de financiamento esixirá o reintegro polo importe total do exceso até o límite da subvención aboada en virtude deste convenio.

TERCEIRA. OBRIGAS DAS PARTES PARA A DEFINICIÓN DAS LIÑAS ESTRATÉXICAS PARA A REORDENACIÓN DA FACHADA LITORAL

O Concello da Coruña obrígase ao seguinte:

- a) Entregar ou facilitar o acceso a toda a documentación que posúa relativa ao porto da Coruña e demais zonas de actuación, e cuxo fin único sexa favorecer o cumprimento do obxecto deste convenio.
- b) Fornecer ao grupo de traballo os medios persoais que sexan precisos para a realización das actividades necesarias de cara ao desenvolvemento das liñas estratéxicas obxecto deste convenio.

A Universidade da Coruña obrígase ao seguinte:

- a) Recompilar a información necesaria para a elaboración dos documentos obxecto deste convenio, que inclúa a análise de experiencias de transformación urbanística noutros ámbitos portuarios.
- b) Coordinar o equipo de traballo de cara ao impulso dos labores que se desenvolverán, así como achegar ao grupo de traballo os medios materiais e persoais necesarios.
- c) Apoio técnico e científico na elaboración dos documentos obxecto deste convenio, así como na revisión de todos os plans e documentos técnicos necesarios para a elaboración das liñas estratéxicas obxecto deste convenio.
- d) Destinar os fondos fornecidos polo Concello da Coruña á finalidade recollida e presentar a documentación xustificativa da subvención nos termos establecidos nas cláusulas deste convenio.
- e) Comunicarlle ao Concello, por escrito e no prazo máximo dun mes desde que teña coñecemento da súa concesión, a obtención doutras subvencións, axudas, ingresos ou recursos para a mesma finalidade, procedentes de calquera outra administración pública, entes públicos ou privados, nacionais ou internacionais, que financien as actividades subvencionadas. Esta comunicación deberá efectuarse, en todo caso, con anterioridade á xustificación da aplicación dada aos fondos percibidos.
- f) Conservar os documentos xustificativos da aplicación dos fondos recibidos, en tanto poidan ser obxecto das actuacións de comprobación e control.
- g) Reintegrar os fondos percibidos nos supostos que proceda.
- h) En todas as actividades organizadas directamente pola UDC e que garden relación co obxecto deste convenio, incluír o Concello da Coruña como entidade patrocinadora.
- i) Facer un uso non sexista da linguaxe en todos os documentos e soportes que produza.

5


 Ayuntamiento de A Coruña
 Concello da Coruña


UNIVERSIDADE DA CORUÑA

CUARTA. GASTOS SUBVENCIONABLES

Considéranse gastos subvencionables aqueles realizados no período da vixencia do convenio e que se acrediten de forma fidedigna co correspondente xustificante de gasto directamente relacionado co obxecto deste convenio, incluídos os gastos de persoal pola parte proporcional das nóminas do persoal propio da UDC vinculado ao convenio. Estas contías xustificaranse a través das fichas que reflectan a súa dedicación á actividade. O persoal vinculado ao convenio serán catedráticos e profesores titulares da UDC, así como, de ser o caso, investigadores.

Considerarase gasto realizado o que foi efectivamente pagado con anterioridade á finalización do período de xustificación.

Só serán subvencionables gastos correntes realizados no período de vixencia do convenio, incluídos os efectuados con anterioridade á súa sinatura. Non serán subvencionables os gastos de investimento nin os de natureza inventariable.

Como acreditación do cumprimento das cláusulas deste convenio por parte da UDC, esta queda obrigada á presentación dunha memoria xustificativa das actuacións realizadas e dos gastos, acompañada dos documentos acreditativos en que se farán constar os gastos ocasionados e os distintos conceptos (nóminas, TCS da Seguridade Social, documentos de ingresos de retencións de IRPF, facturas etc.).

Non poderá realizarse o pagamento da subvención en tanto a UDC non acredite estar ao corrente no cumprimento das súas obrigas tributarias co CONCELLO e a Axencia Tributaria e fronte á Seguridade Social, ou sexa debedora por resolución de providencia de reintegro.

Antes da sinatura do convenio consta acreditado que a UDC non está incurso en ningún dos supostos de prohibición establecidos nos apartados 2 e 3 do art. 13 da LXS, para obter a condición de beneficiaria ou de entidade colaboradora mediante declaración responsable ante o Excmo. Concello da Coruña e os certificados de estar ao corrente nas obrigas tributarias e coa Seguridade Social, que se incorporan como anexo ao convenio e forman parte inseparable del.

En relación cos gastos indirectos ou gastos xerais da entidade, poderá imputarse até un 10% do importe do convenio ou do gasto executado, se este é menor, sen necesidade de presentar ningún xustificante. Neste caso non se poderá imputar na conta xustificativa ningún outro gasto de carácter xeral, salvo que se acredite fidedignamente nos xustificantes de gastos que se trata dun gasto directo e necesario para o desenvolvemento da actividade.

QUINTA. PAGAMENTO DA SUBVENCIÓN

Con carácter xeral, o recoñecemento da obriga a favor da beneficiaria e o pagamento da subvención realizaranse tras presentar e aprobar a xustificación, nos termos establecidos neste convenio. Ditarase resolución declaratoria da perda do dereito ao cobramento total ou parcial da subvención no suposto de falta de xustificación ou de concorrencia dalgunha das causas previstas no art. 37 da LXS.

Tamén poderán realizarse pagamentos anticipados, que suporán entregas de fondos con carácter previo á xustificación, como financiamento necesario para poder levar a cabo as actuacións inherentes á subvención. Neste caso, a entidade beneficiaria deberá solicitalo expresamente e terá que constituír unha garantía do 10% do importe total da subvención, que

6

se realizará retendo o pagamento do Concello nesa porcentaxe, xa sexa sobre o primeiro pagamento anticipado ou sobre varios até alcanzar esa contía. Unha vez efectuada a debida xustificación e de non existir responsabilidade por parte da entidade beneficiaria, devolverase a cantidade retida en concepto de garantía.

Non poderá pagarse a subvención á beneficiaria en tanto non se ache ao corrente de cumprir as súas obrigas tributarias co Concello e a Axencia Tributaria e fronte á Seguridade Social, ou sexa debedora por resolución de orixe de reintegro.

SEXTA. XUSTIFICACIÓN

Finalizada a actividade, ou ben cando a entidade realizase gastos por importe igual ou superior ao orzamento presentado, e, en todo caso, no prazo máximo de dous meses desde a finalización da vixencia do convenio, a UDC deberá presentar a seguinte documentación no Rexistro Xeral, para os efectos de xustificación:

a) Memoria final das actuacións desenvolvidas, coa indicación das actividades realizadas e a xustificación do cumprimento das condicións impostas, así como a valoración dos resultados obtidos.

b) Memoria económica:

- Balance de ingresos e gastos realizados con motivo da actividade subvencionada, de maneira que se poida comprobar que se axustou ao orzamento inicial presentado.
- Relación numerada de gastos, con indicación do acredor, do documento, do importe, a data de emisión e a data de pagamento.
- Remisión de facturas ou documentos de valor probatorio equivalente no tráfico xurídico mercantil, todos eles orixinais ou copias compulsadas, ordenados correlativamente segundo o número de orde asignado na relación numerada anterior, así como os documentos que acrediten a efectividade do seu pagamento.
- Para comprobar a medida en que se axustou o balance ao orzamento inicial presentado, acompañará á xustificación o cadro de desviacións do balance con respecto ao orzamento inicial, e, en caso de que neste se observen desviacións, realizarase o seu informe de xustificación.

Neste sentido, o importe da subvención está vinculado ao orzamento total da actividade e en ningún caso poderá ser superior ao déficit desta. En caso de que existan desviacións á baixa entre o balance e o orzamento inicial presentado, producirase o reintegro da achega municipal unicamente polo importe que pase o custo total da actividade.

- Xustificarse preferentemente con facturas, aínda que se poderán admitir outros documentos de igual valor probatorio admitidos no tráfico xurídico mercantil ou con eficacia administrativa. As facturas e os documentos xustificativos de valor equivalente deberán reunir os requisitos establecidos no art. 6 do Real decreto 1619/2012, do 30 de novembro, polo que se aproba o Regulamento que regula as obrigas de facturación. No caso de presentar fotocopias para dar cumprimento ao art. 73 do Regulamento da LXS, antes de facer a fotocopia deberá estenderse no orixinal da factura unha dilixencia en que se faga constar que a factura foi utilizada como xustificante de gasto para a obtención dunha subvención da Área de Urbanismo deste concello, dos gastos realizados no exercicio

7

da actividade. As facturas terán que presentarse polo conxunto da actividade subvencionada aínda cando o outorgamento da subvención municipal sexa inferior ao orzamento inicial. No caso de facturas emitidas por persoas físicas por servizos profesionais, a entidade beneficiaria está obrigada á retención do IRPF, cos límites e excepcións que establecen a lei e o regulamento do imposto ou, de ser caso, deberá acreditarse o ingreso na Axencia Tributaria cos modelos 111 e 190.

- No caso de imputarse gastos de persoal: nóminas e será obrigatoria a presentación dos documentos RLC e RNT debidamente validados. O RLC deberá estar selado pola oficina recadadora e/ou ir acompañado de xustificante bancario, aínda no caso de que non se imputen custos de seguridade social. O modelo RNT deberá ir asinado pola persoa autorizada, en caso de se confeccionar telematicamente polo Sistema RED. Deberán presentarse o modelo 111 (trimestral) e modelo 190 (resumo anual) acreditativos do pagamento á Axencia Tributaria das retencións practicadas a traballadores suxeitos ao IRPF.
- Os tres orzamentos que, en aplicación do art. 31.3 da LXS, debe solicitar o beneficiario cando o importe do gasto subvencionable supere a contía de 50.000 € no suposto de custo por execución de obra, ou de 18.000 € no caso de subministración de bens de equipo ou prestación de servizos.
- Acreditación do pagamento efectivo de cada un dos gastos. Só se considerará gasto realizado o que foi efectivamente pagado con anterioridade á finalización do período de xustificación, e o pagamento debe acreditarse a través de copia do extracto bancario cando se realice a través de transferencia; copia do cheque bancario cando se realice a través de cheque; e coa conformidade, suficientemente acreditada, do contratista ou provedor na correspondente factura en caso de pagamentos en efectivo. Admitiranse pagamentos en efectivo por importes de até 500 €. En caso de que o pagamento dun servizo estea fraccionado en varios pagamentos, o límite de 500 € entenderase para o conxunto dos pagamentos correspondentes ao servizo, e deberá achegarse recibo en que conste que ao emisor lle foi satisfeito o importe, con identificación da factura á que corresponde o ben que no propio xustificante de gasto o emisor deste acredite responsablemente cun NIF e unha sinatura que recibiu o importe e a data na que o recibiu.
- O Concello resérvase o dereito de comprobar, polos medios que estime oportunos, que a xustificación é correcta. Por tanto, o beneficiario quedará obrigado a facilitar canta información lle sexa requirida polo servizo xestor, a Intervención Xeral e os órganos competentes en censura de contas.
- c) Declaración responsable de estar ao día nas obrigas tributarias ou fronte á Seguridade Social e de non ter pendente de pagamento ningunha outra débeda co Concello da Coruña, ou ben as certificacións acreditativas de estar ao día nestas obrigas.
- d) Declaración responsable doutros ingresos ou subvencións que financiasen a actividade subvencionada con indicación do importe e a procedencia.

O Concello resérvase o dereito de comprobar, polos medios que estime oportunos, que a xustificación é correcta. Por tanto, UDC quedará obrigada a facilitar canta información lle sexa requirida polo servizo xestor, a Intervención Xeral e os órganos competentes en censura de contas.

8

Procederá o reintegro das cantidades percibidas e a esixencia do interese de mora correspondente desde o momento do pagamento da subvención até a data en que se acorde a procedencia do reintegro, ou a data en que o debedor ingrese o reintegro se é anterior a esta, nos seguintes casos:

- Incumprimento da obriga de xustificación ou xustificación insuficiente nos termos establecidos neste convenio e na normativa de subvencións.
- Resistencia ou negativa ás actuacións de comprobación e control financeiro previstas nos arts. 14 e 15 da LXS, así como o incumprimento das obrigas contables, rexistras ou de conservación de documentos cando diso se derive a imposibilidade de verificar o emprego dado aos fondos percibidos.
- No caso da concorrencia de subvencións, axudas, ingresos ou recursos para a mesma finalidade procedentes de calquera administración ou ente público, nacionais, da Unión Europea ou de organismos internacionais, cando o importe do financiamento público supere o custo da actividade, no importe do exceso producido.

SÉTIMA. EQUIPO DE TRABALLO

O equipo de traballo para a definición conxunta das liñas estratéxicas estará integrado, por unha parte, por profesores da UDC e persoal contratado, e, pola outra, por persoal técnico da Concellería de Urbanismo do Concello da Coruña.

O equipo de traballo estará dirixido polo profesor Carlos Nárdiz Ortiz.

Así mesmo, o devandito equipo contará coa asistencia dun grupo asesor con profesores da UDC ou externos a ela.

A subscripción deste convenio non implicará relación laboral, contractual ou de calquera outro tipo entre o persoal contratado que realice as actividades obxecto deste convenio e o Concello da Coruña.

OITAVA. COMISIÓN DE SEGUIMIENTO

Constituirase, por iniciativa de calquera das partes, unha comisión formada por dous representantes de cada unha delas para desenvolver as seguintes actuacións:

- Impulsar e avaliar o cumprimento deste convenio, propoñendo as actuacións que se consideren precisas.
- Interpretar, en caso de dúbida, o contido do convenio.
- Propoñer ás partes a resolución de posibles controversias que puidesen xurdir na aplicación do convenio.

NOVENA. PUBLICIDADE E PROTECCION DE DATOS

O Concello resérvase o dereito de lles dar publicidade a estas liñas estratéxicas, sen que o equipo da UDC poida facelo sen o consentimento previo do Concello.

Ademais, as partes asinantes obríganse ao cumprimento do Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeo e do Consello, do 27 de abril de 2016, relativo á protección das persoas físicas no que respecta ao tratamento de datos persoais e á libre circulación de datos; e da Lei

9

orgánica 3/2018, do 5 de decembro, de protección de datos persoais e garantía dos dereitos dixitais.

DÉCIMA. CAUSAS DE RESOLUCIÓN DO CONVENIO

Será causa de resolución do convenio o mutuo acordo entre as partes, así como a denuncia de incumprimento de calquera das cláusulas mediante preaviso comunicado de forma fidedigna no prazo dun mes desde que aquel fose detectado.

O incumprimento das obrigas deste convenio dará lugar á súa resolución e, de ser o caso, á devolución das cantidades percibidas.

DÉCIMO PRIMEIRA. VIXENCIA.

Este convenio terá efectos desde o día seguinte á súa sinatura e estenderá a súa vixencia até o 31 de decembro de 2020.

DÉCIMO SEGUNDA. NATUREZA E SOLUCIÓN DE CONFLICTOS

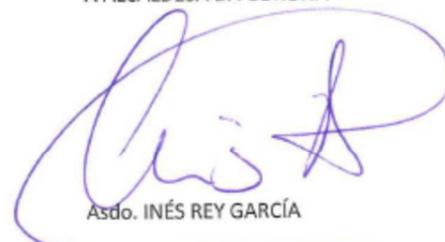
As partes que subscriben este documento colaborarán, en todo momento, de acordo cos principios de boa fe e eficacia, para asegurar a correcta execución do pactado e para fomentar e impulsar o desenvolvemento das actuacións relacionadas.

As posibles cuestións litixiosas ou controversias a que poidan dar lugar a aplicación, a interpretación, a modificación, os efectos e a resolución deste convenio, serán resoltas de conformidade co disposto na Lei 29/1998, do 13 de xullo, reguladora da xurisdición contencioso-administrativa.

E para que así conste para os efectos oportunos, en proba de conformidade, as partes asinan este documento no lugar indicado na cabeceira e na data da última sinatura dixital.

A ALCALDESA DA CORUÑA

O REITOR DA UNIVERSIDADE DA CORUÑA


 Asdo. INÉS REY GARCÍA


 Asdo. JULIO ABALDE ALONSO

10

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ÁMBITOS INSTRUMENTALES

INTRODUCCIÓN

La transformación del espacio portuario interior de A Coruña trasciende a este ámbito concreto y ha de entenderse como un proyecto en el cual se apoyarán en gran medida las bases de la ciudad futura, tanto en su dimensión urbana y metropolitana como en cuanto a su dimensión económica, social y ambiental, sin olvidarse de la apertura de una nueva etapa de fructífera colaboración y cooperación interadministrativa, y con los ciudadanos, con el objetivo de construir entre todos una A Coruña más sostenible, dinámica y competitiva, con una alta calidad de vida.

En este sentido, la transformación de los espacios portuarios interiores de A Coruña ha de entender, e integrar en sus líneas estratégicas, la histórica relación entre el Puerto y la ciudad como dos elementos que se han ido construyendo de forma conjunta, con sus conflictos y sus sinergias, en un entorno singular como es la Bahía de A Coruña. Una relación en la que el Puerto ha sido el motor tradicional de crecimiento urbano y económico de la ciudad, que con la transformación de los espacios portuarios interiores abre una nueva etapa, de mayor diversidad de usos en el frente marítimo, por una parte, y de escala metropolitana y regional en su actividad portuaria y logística, en una ciudad que ya ha superado su ámbito municipal, por otra, y en la que se ha de generar un amplio valor y beneficio social para los ciudadanos.

Dentro de la singularidad del propio entorno de los espacios portuarios interiores, y por extensión de la ciudad de A Coruña, el proyecto de su transformación ha de ser específico y adaptado a sus condicionantes geográficos, funcionales, ambientales, sociales y económicos, aunque inserto en el marco de referencia de las prácticas europeas en materia de regeneración urbana, transformación de los espacios portuarios y sostenibilidad urbana, considerando, en todo caso, los condicionantes de partida y las realidades existentes tanto en el Puerto como en la ciudad de A Coruña. Y esto ha de pasar por buscar un equilibrio dinámico entre la viabilidad económica del Puerto y el valor social que la transformación de los espacios portuarios interiores ha de aportar a la ciudad de A Coruña, tanto en cuanto a la recuperación de sus relaciones con el borde marítimo como del incremento de sus espacios públicos, dotaciones y equipamientos cívicos, de la mejora de su movilidad, y, en su caso, de la localización de espacios residenciales y de actividades productivas, en particular aquellas vinculadas a la actividad portuaria, aunque no de forma excluyente.

De este modo, y dada la trascendencia que la transformación de los espacios portuarios interiores posee

en el futuro de la ciudad, el planteamiento de este proyecto futuro ha de ir más allá de los condicionantes y las situaciones coyunturales, entre ellas la dimensión y la viabilidad económica de la actuación y del Puerto, para preguntarse cuál es el valor y el beneficio social que se aporta a la ciudad, a sus ciudadanos, y como se transmite una imagen positiva, en todos los ámbitos, de A Coruña, abriendo, al mismo tiempo, una nueva etapa de entendimiento institucional que ha de ser el motor de impulso para una ciudad más dinámica, sostenible, inclusiva, competitiva y resiliente.

Por tanto, y en base a lo expuesto, este documento, aunque su objetivo es la definición de unas Líneas Estratégicas para la reordenación de la Zona 1 y Zona 2 de los espacios portuarios interiores, comienza con la definición de unos Principios Básicos y unas Estrategias Generales, que en última instancia buscan integrar en la ciudad y en su desarrollo urbano futuro dichos espacios como elementos centrales de un proyecto mucho más amplio, de la ciudad de A Coruña para el 2050, dentro de un programa secuencial, gradual, flexible y adaptativo. Unas Estrategias Generales que, si bien buscan la integración de los espacios portuarios interiores en el marco más amplio de la ciudad, poseen, al mismo tiempo, una elevada concreción y especificidad, ya que han sido generadas para cada uno de estos espacios y bajo un extenso conocimiento de sus características funcionales y urbanísticas.

Por tanto, detrás de cada Estrategia General, hay una descripción de la Problemática, de los Objetivos Estratégicos, y en el caso de cada Espacio portuario, de las acciones a corto, a medio y a largo plazo. Previo al establecimiento de las Estrategias Generales, se exponen sus características, que definen el contexto de las distintas estrategias a través de los Principios Básicos. La definición de las líneas estratégicas se completa con ámbitos instrumentales: Jurídicos, Urbanísticos, Funcionales, de Sostenibilidad Ambiental, Económicos, de Gestión y de Participación Pública, que intentan justificar las decisiones tomadas en las líneas estratégicas, y que acompañarán a las Estrategias de la Zona 1 y de la Zona 2.

El proyecto de reordenación del espacio portuario interior, que se apoyaría en las Líneas Estratégicas que aquí se desarrollan, ha de contar con una acción previa, una acción institucional y social, no sólo de difusión, sino detonante, capaz de centrar el contexto y el horizonte del proyecto, de hacer visible su sentido y objetivos, en donde la experiencia demuestra que sin liderazgo y acuerdo social, y sin un entorno favorable de proyecto y el convencimiento y compromiso colectivo de que dicho programa transformador es necesario y posible, es muy difícil avanzar. El liderazgo y acuerdo social son imprescindibles para dirigir la financiación disponible y los acuerdos entre Administraciones, hacia el propio proyecto o para comprometer los recursos específicos y necesarios.

A. ESTRATEGIAS GENERALES

A.1. PRINCIPIOS BÁSICOS

1. ADAPTACIÓN A ESCENARIOS CAMBIANTES.

Las estrategias formuladas deben de recoger una visión flexible, adaptable y revisable, con escenarios cambiantes incrementando la capacidad de la ciudad para anticipar dichos cambios, o al menos para detectar sus tendencias y orientar acciones. Estos escenarios se han de relacionar:

- Con los cambios de las actividades portuarias del puerto interior, por la desaparición de tráficos anteriores o por la aparición de nuevos tráficos.
- Con los retrasos en la desaparición de las concesiones existentes.
- Con los cambios en las demandas de suelo para usos residenciales y terciarios, o con la aparición de nuevas actividades que se localicen en los terrenos desafectados. De ahí la necesidad de coordinación con la planificación estratégica portuaria.
- Con las exigencias, y oportunidades, ambientales y los condicionantes impuestos por la necesidad de adaptación al Cambio Climático.
- Con la aparición de nuevos escenarios de financiación de la deuda contraída por la Autoridad Portuaria para la construcción del puerto exterior.
- Con una herramienta idónea de gestión y diseño participativo capaz de establecer los perfiles de los distintos escenarios, y plantear soluciones de consenso.

2. ENTENDIMIENTO DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS Y SU RELACIÓN CON LA CIUDAD DE FORMA INTEGRAL.

Las estrategias deben recoger una visión integral de todo el borde portuario, comprendido como el frente litoral de la ciudad, articulador de funciones urbanas y marítimas, imprescindible para comprender la identidad y la economía de la ciudad. Aunque en la fase actual, de acuerdo con el convenio con la Universidad, se circunscriban a las Zonas 1 y 2. Ello implica:

- Que no sean contradictorias con el desarrollo de otros espacios portuarios, como los que se hacen referencia en el Documento Base para la definición de unas líneas estratégicas, y en el Convenio firmado con la Universidad, como Espacios de Transición.
- Que amplíen la visión estricta del borde de la ciudad en contacto con los espacios portuarios, a la propia escala de la ciudad en temas económicos, sociales, ambientales, paisajísticos, funcionales o de movilidad.
- Que integren la visión del borde litoral en el que se sitúan los espacios portuarios, más allá del municipio de A Coruña, extendiéndola a otros municipios del área metropolitana.

3. RECONOCIMIENTO DE LA DEUDA GENERADA POR LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO EXTERIOR, COMO CONDICIONANTE DE LOS USOS E INTENSIDADES QUE SE LOCALICEN EN LOS ESPACIOS PORTUARIOS DESAFECTADOS.

Si bien la dimensión económica de la actuación y el reconocimiento de la deuda existente ha de ser asumida, total o parcialmente, esto no debe condicionar exclusivamente la transformación de los espacios portuarios interiores, tanto respecto a los usos como a las intensidades de su desarrollo futuro, sino que ha de ser preciso alcanzar un equilibrio entre la viabilidad económica y el valor social que ha de producir este proyecto. Por tanto, este objetivo no debe llevarse al extremo, y ha de estar limitado:

- Por las características de los diferentes espacios portuarios y sus relaciones con los barrios centrales y periféricos de la ciudad consolidada.
- Por la capacidad de generar ingresos a partir de actividades que se consideran necesarias para el mantenimiento de las actividades del puerto y aquellas otras que puedan generar beneficios para los habitantes de la ciudad, buscando la máxima compatibilidad entre ambas.
- Por la necesidad de afrontar los costes de urbanización y de edificación de los espacios portuarios desafectados con calidad urbana y urbanidad.
- Por la necesidad de que los excedentes presupuestarios para reducir la deuda se logren a partir de la autosuficiencia financiera de los ingresos y gastos derivados de las intervenciones necesarias en cada fase, con la venta de los terrenos desafectados, de forma preferente a la Administración pública.

4. PROGRAMACIÓN DE LAS ACTUACIONES QUE DESARROLLEN LAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS POR FASES, A MEDIDA QUE VAYAN DESAPARECIENDO LAS CONCESIONES Y LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS.

La existencia de distintas actividades en los espacios portuarios interiores cuyo desarrollo y permanencia están sujetos a las concesiones existentes, con distintos periodos de finalización, junto con la propia entidad y dimensión física y económica de la transformación de estos espacios implica la determinación de un programa temporal para el desarrollo de las Líneas Estratégicas, el cual ha de adaptarse a la realidad y a los escenarios presentes en cada momento temporal. De este modo, a medida que vayan desapareciendo las concesiones y las actividades portuarias en estos espacios se irán desarrollando estas Líneas Estratégicas con intervenciones que se programen a corto, a medio y a largo plazo.

- Las intervenciones a corto plazo, se relacionarían tanto con la desaparición o el traslado selectivo de algunas actividades portuarias, con actuaciones de bajo coste e impacto social, como con decisiones de la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento para abrir los espacios portuarios a los usos ciudadanos, junto con convenios interadministrativos de revisión de convenios anteriores, y de planificación y gestión para acometer la transformación de los espacios portuarios desafectados, con un escenario inmediato que podría ser el año 2022.
- Las intervenciones a medio plazo, se relacionarían con intervenciones concretas de transformación, de la urbanización y edificación en los espacios portuarios más en contacto con el centro de la ciudad, coincidentes con la llamada Zona 1 (Batería, Calvo Sotelo) y muelles anexos, con actuaciones que incluirían la rehabilitación de edificaciones con un valor patrimonial, la regeneración de los suelos de la Zona 2 (San Diego y Petrolero), la demolición de las edificaciones inadecuadas para la nueva ordenación, la transformación de la estación de mercancías y las transformaciones iniciales de los viarios de borde, en un escenario que podría ser el 2035.
- Las intervenciones a largo plazo, se relacionarían con la finalización de las intervenciones en la Zona 1 y con intervenciones concretas de edificación y urbanización de los terrenos en torno a los muelles de San Diego y Petrolero, y la estación de mercancías, ligándolas a nuevos usos productivos, residenciales, terciarios, de investigación y desarrollo tecnológico, etc., completando las actuación de urbanización con los viarios de borde, apertura de nuevos viarios y dotación de

zonas verdes, para mejorar las relaciones transversales con los barrios del entorno, en un escenario que podría ser el 2050.

5. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DE TODAS LAS INTERVENCIONES QUE SE DESARROLLEN EN LOS ESPACIOS PORTUARIOS DESAFECTADOS.

La transformación de los espacios portuarios interiores ha de integrar la sostenibilidad ambiental de las actuaciones como un elemento central, con la consideración:

- De los espacios públicos en torno al borde litoral y su relación con el plano del agua, como elementos ordenadores de las distintas intervenciones y que enfatizen el valor del borde marítimo.
- De los valores paisajísticos de todas las intervenciones y actividades que se programen, como condicionantes y oportunidades de la calidad de la imagen urbana final de la transformación de los terrenos portuarios.
- De la apuesta por la Economía Circular, en particular por el reciclaje y la reutilización de los residuos resultantes de la demolición de las edificaciones existentes.
- De la restauración y rehabilitación de aquellos elementos portuarios y edificaciones, que permitan mantener la identidad y memoria del puerto.
- De la gestión integrada del metabolismo urbano en los espacios urbanos resultantes, bajo criterios estrictos de lucha y de adaptación contra el cambio climático y la reducción de emisiones.
- De la reducción de consumos y en la gestión de energía con edificaciones de consumo casi nulo, impulso de energías renovables y distritos de calor y frío.
- De la gestión integrada de la logística y del transporte urbano, con energías renovables no contaminantes, favoreciendo ámbitos peatonales e intercambiadores locales, adaptando el transporte público a las condiciones del frente litoral.
- De la aplicación de un enfoque holístico en la planificación y gestión del agua en los nuevos espacios urbanos, y en las edificaciones, con el objetivo convertir la planificación y el desarrollo urbano en un instrumento para una mejor gestión del sistema de agua urbana, ya que el modo en el que las ciudades se desarrollan está influenciado por la gestión del agua y a la vez tiene un impacto sobre el mismo, todo ello minimizando los impactos negativos en los ecosistemas acuáticos, sin dejar de prestar beneficios a la sociedad. Se potenciará en este sentido la aplicación de un enfoque de Desarrollo Urbano Sensible al Agua (DUSA).
- De implantar un sistema urbano de drenaje sostenible (SUDS), que además de los beneficios

vinculados al control de la cantidad y calidad del agua de lluvia (como su aprovechamiento para agua de riego o limpieza de viario), permita ofrecer nuevos servicios y zonas de recreo y ocio para la ciudadanía, así como mejorar la biodiversidad y potenciar los servicios ecosistémicos. Se potenciará de esta manera el uso de técnicas de drenaje sostenible con soluciones basadas en la naturaleza que permitirán reducir el grado de impermeabilización de los espacios urbanos.

- De vincular la planificación del sistema de agua urbana en los nuevos espacios con la gestión de residuos sólidos, la gestión y diseño de edificios, calles y viales, el diseño y gestión de espacios verdes y de ocio, y la gestión energética.
- De vincular todos los espacios verdes y las masas de agua vinculadas a la planificación y expansión de la infraestructura verde.

6. SOSTENIBILIDAD SOCIAL DE LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS Y NO PRODUCTIVAS QUE SE LOCALICEN EN LOS TERRENOS PORTUARIOS DESAFECTADOS.

La integración de nuevas actividades productivas y no productivas que se localicen en los espacios portuarios transformados han de tener en cuenta la sostenibilidad social de las actuaciones, con la consideración:

- Del mantenimiento e impulso de las actividades compatibles, como la pesca, el transporte de pasajeros y los deportes náuticos, no susceptibles de ser trasladadas al puerto exterior, todo ello bajo los más modernos criterios de sostenibilidad ambiental.
- De la búsqueda de nuevas actividades, en particular aquellas relacionadas con la Economía Azul, que sean capaces de generar nuevos empleos aprovechando las ventajas de la localización de los terrenos portuarios.
- De la mezcla de usos que apoyen la diversificación de los espacios de habitabilidad y de urbanidad en los que se reconozcan los nuevos espacios portuarios.
- De las medidas de integración de todo tipo de personas independientemente de sus capacidades funcionales, edades o género.
- De la necesidad de promover y articular la participación pública que refrende los consensos institucionales.

7. RECONOCIMIENTO DE QUE SE TRATA DE ESPACIOS COMPARTIDOS EN LOS INTERVIENEN DISTINTAS ADMINISTRACIONES CON COMPETENCIAS CONCURRENTES.

La intervención en los terrenos portuarios, en los que existen competencias concurrentes entre las distintas administraciones presentes, obliga a establecer protocolos y convenios interadministrativos para impulsar las actuaciones de regeneración urbana y de integración del puerto en la ciudad. La naturaleza de estos protocolos y convenios ha de considerar:

- Una visión unitaria del frente marítimo portuario que implique intervenciones de planificación, gestión, urbanización y edificación que rebasen la escala temporal.
- La integración de criterios funcionales y económicos, propios de la actividad portuaria, con otros ambientales, urbanísticos o paisajísticos relativos a las demandas y potencialidades de la ciudad y sus habitantes.
- La lealtad institucional con las decisiones tomadas en cada momento que rebasen tiempos políticos.
- El respeto, profundización y revisión en función de las circunstancias de los convenios firmados, realizada con consenso entre Administraciones.
- La creación de entes públicos o públicos-privados que gestionen la transformación de los anteriores terrenos portuarios, en los que estén representados las distintas Administraciones.
- La definición de los instrumentos de financiación de las intervenciones programadas, tanto en términos de ingresos como de gastos.
- La definición precisa de las actuaciones que se tengan que desarrollar, con una hoja de ruta a la que se adapten las distintas Administraciones, con los correspondientes compromisos de tramitación de instrumentos de planificación y de financiación.
- El fomento de un modelo de planificación flexible y adaptativo que se apoye en directrices comunes, con modificaciones en el plan general consensuadas y centradas en los aspectos estructurales y proyectos de zona precisos, pero adaptados a sus propios tiempos.

A.2. OBJETIVOS GENERALES

Los objetivos generales se refieren a todo el ámbito portuario y en ellos se ponen de manifiesto los problemas actuales y la visión de futuro del puerto y la ciudad, recordando el marco de la Estrategia 2020, en que todo proyecto urbano, territorial de futuro, ha de ser “Smart, sustainable, inclusive”, y ahora también (post COVID) “resiliente”.y teniendo sobre la mesa el nuevo Pacto verde europeo.

De este modo, y en base a los Principios Básicos y al marco de referencia europeo de las estrategias y proyectos urbanos, se formulan los siguientes Objetivos Generales:

- OBJETIVO 1: RECUPERAR LAS RELACIONES DE LA CIUDAD CON EL MAR EN EL FRENTE PORTUARIO

- OBJETIVO 2: CONTRIBUIR A QUE EL PUERTO DE A CORUÑA SEA COMPETITIVO, IMPULSANDO EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES PRODUCTIVAS COMPETITIVAS Y SOSTENIBLES EN LOS ACTUALES ESPACIOS PORTUARIOS QUE GARANTICEN ADEMÁS LA SOSTENIBILIDAD FINANCIERA DEL PUERTO

- OBJETIVO 3: RESOLVER PROBLEMAS DE MOVILIDAD, DE ESPACIOS PÚBLICOS Y DE DOTACIONES EN LOS BARRIOS DEL ENTORNO

- OBJETIVO 4: SERVIR DE ELEMENTO IMPULSOR DE LA RECUPERACIÓN DEL BORDE LITORAL A ESCALA URBANA Y METROPOLITANA

- OBJETIVO 5: BUSCAR CAUCES DE CONCERTACIÓN ENTRE ADMINISTRACIONES QUE DEFINAN UNA HOJA DE RUTA PARA LA TRANSFORMACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS

OBJETIVO 1: RECUPERAR LAS RELACIONES DE LA CIUDAD CON EL MAR EN EL FRENTE PORTUARIO

1. - PROBLEMÁTICA

- Ocupación de los espacios portuarios del frente de la ciudad consolidada en la bahía de A Coruña con una baja accesibilidad al plano del agua por parte de los ciudadanos.
- Separación de los espacios portuarios de los espacios públicos de la ciudad, por un cierre que en las partes en contacto con la ciudad histórica tiene un valor patrimonial.
- Existencia de barreras visuales que dificultan las relaciones con la lámina de agua.
- Dificultad para desarrollar proyectos comunes entre Administraciones de integración del puerto en la ciudad, con ausencia de una visión común, de escala de ciudad, de conjunto y compartida.
- Convenios anteriores suscritos para la financiación de la construcción del puerto exterior, con aprovechamientos urbanísticos para el puerto interior, que están condicionando el diálogo entre Administraciones, junto con la financiación de la deuda.
- Falta de alternativas a la situación actual que se están retrasando en el tiempo, perdiendo oportunidades para recuperar en los espacios próximos las relaciones de la ciudad con el mar.
- Incertidumbres respecto al futuro de determinadas infraestructuras ferroviarias y portuarias.
- Incertidumbres respecto a los usos e intensidades que podrían albergar los espacios portuarios desafectados.
- Incertidumbres respecto al mantenimiento de los usos actuales portuarios.
- Incertidumbre respecto a la posible existencia de suelos contaminados por las actividades portuarias, industriales o rellenos que puedan condicionar o encarecer el aprovechamiento de espacios.

2. - OBJETIVOS ESTRATÉGICOS ESPECÍFICOS

- Potenciar la accesibilidad de los terrenos portuarios desafectados del uso portuario para usos urbanos y actividades ciudadanas.
- Mantener la necesaria titularidad pública de la mayor parte del suelo desafectado, sin exclusión de aquellos terrenos, que, por las actividades localizadas, requieran de su venta a agentes privados.
- Resolver carencias de equipamientos y de espacios libres de los barrios del entorno.
- Proyectar itinerarios transversales desde las calles de los tejidos consolidados que den continuidad a los itinerarios longitudinales en torno a los muelles.
- Generar dinámicas de apropiación progresiva de los terrenos portuarios que contribuyan a la integración entre el puerto y la ciudad.
- Reconocer el carácter diverso de los diferentes espacios portuarios en relación con la ciudad, para definir sus posibilidades de transformación acogiendo determinadas actividades.
- Convertir las futuras relaciones de la ciudad y el mar, a partir de los anteriores espacios portuarios, en un elemento de identidad de la ciudad.
- Integrar los nuevos espacios en la estrategia de Infraestructura Verde del Área de A Coruña.

OBJETIVO 2: CONTRIBUIR A QUE EL PUERTO DE A CORUÑA SEA COMPETITIVO, IMPULSANDO EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES COMPATIBLES Y SOSTENIBLES EN LOS ACTUALES ESPACIOS URBANOS QUE GARANTICEN ADEMÁS LA SOSTENIBILIDAD FINANCIERA DEL PUERTO

1. - PROBLEMÁTICA

- Carencia de estrategias conjuntas para atraer tráfico de mercancías entre los puertos de interés general de Galicia, y en especial de la plataforma portuaria A Coruña-Ferrol, con la construcción reciente de dos puertos exteriores próximos.
- Carencia de zonas de actividades logísticas (ZAL) en el entorno de los puertos de A Coruña y Ferrol, que actúen como centros de transporte intermodal, y de distribución y tratamiento de mercancías a nivel global.
- Pérdida de tráfico tradicional del puerto de A Coruña, como el del carbón, y más recientemente, aunque de forma temporal, del tráfico de cruceros.
- Necesidad de mantener en el puerto interior el tráfico de contenedores, por las insuficiencias del puerto exterior para este tráfico, aunque en estos momentos sea residual.
- Retraso en el traslado de determinados tráfico al puerto exterior, por las insuficiencias de los accesos terrestres, en especial por ferrocarril.
- Limitaciones para la captación de nuevos tráfico, por el reducido hinterland, en el que se mueve el puerto de A Coruña.
- Fuerte dependencia del puerto de determinados tráfico de mercancías, como el de graneles líquidos, y determinados graneles sólidos, con dificultades de captación de otros tráfico.
- Instalaciones del puerto exterior sobredimensionadas para la demanda actual.
- Deuda contraída por la Autoridad Portuaria para la construcción del puerto exterior, que limita su capacidad de gestión.
- Espacios portuarios en el puerto interior con un uso muy limitado, tanto en los cantiles como en las actividades que se localizan sobre ellos y con una potencialidad de usos mixtos, a los que se une la estación de mercancías de San Diego, hoy apenas sin uso.

- Convivencia actual en el puerto interior, de actividades “blandas”, compatibles con la apertura de espacios portuarios a la ciudad, con actividades “duras”, que necesitan trasladarse al puerto exterior. Entre las primeras se encuentra la pesca, los deportes náuticos, el tráfico de cruceros. Entre las segundas el tráfico de graneles sólidos y líquidos, por sus repercusiones ambientales, y en el caso de los líquidos, por su peligrosidad. La construcción del puerto exterior, tuvo su principal justificación en el traslado de las actividades duras, pero el retraso en la finalización de las concesiones, y las carencias de los accesos terrestres, están condicionando ese traslado.
- Especialización actual de los espacios portuarios, con una creciente presencia de naves infrautilizadas, que está limitando la capacidad del puerto interior para acoger nuevas actividades.
- Carencia de espacios específicos para el desarrollo de actividades vinculadas relacionadas con la Economía Azul, la aplicación de las TIC a la actividad portuaria y marítima, y al turismo de cruceros.

2. - OBJETIVOS ESTRATÉGICOS ESPECÍFICOS

- Garantizar la sostenibilidad financiera futura del puerto.
- Establecer estrategias conjuntas con Ferrol para la captación de tráficos, como el de contenedores, localizándose en las terminales más adecuadas, para competir con otros puertos de las fachadas atlántica y cantábrica. Incluso, valorar el escenario futuro de la gestión única de las dos Autoridades Portuarias actuales.
- Diversificar el tráfico de mercancías actual, orientando los nuevos tráficos al puerto exterior.
- Dotar al puerto exterior de un acceso por ferrocarril, única manera de liberar el puerto interior de tráficos como los de los cereales y el bioetanol.
- Promover actividades “blandas” en las dársenas infrautilizadas del puerto interior, con actividades portuarias compatibles con los usos ciudadanos, como la náutica deportiva.
- Mantener las actividades relacionadas con la pesca, el turismo y la náutica deportiva, como elementos generadores de empleo y actividad económica, y como elementos identitarios del puerto y la ciudad. En particular, el tráfico de cruceros en el puerto interior ofrece una oportunidad para relacionar el puerto con la ciudad.
- Promover en el puerto interior las actividades compatibles con la calidad paisajística y ambiental y con los nuevos usos ciudadanos, que sean capaces de atraer empresas y que aporten un valor añadido, como las relacionadas con el conocimiento y la economía verde y azul.
- Apostar por las actividades relacionadas con el conocimiento, como una oportunidad para los espacios portuarios desafectados, por su capacidad de atraer centros de formación y de investigación que acojan actividades empresariales y de I+D+i, lo que requiere un gran apoyo público institucional.
- Apostar por las actividades relacionadas con la economía verde, que supongan también una oportunidad, al implicar reducción en las emisiones de carbono, una mayor eficiencia energética, y el uso sostenible de los recursos naturales.
- Finalmente, apostar por la economía azul implica actividades basadas en el medio marino, que además de ofrecer servicios relacionados con la pesca, la piscicultura, la biotecnología marina, ofrezcan actividades relacionadas con la eliminación de los residuos derivados de las actividades marinas, el turismo y el transporte en barco.

- Junto a ellas el puerto interior, en los terrenos desafectados, debe incluir actividades relacionadas con la cultura, la restauración, el comercio diverso, y el sector hotelero, también generadores de empleo.
- Recuperar, mantener o mejorar el estado de las masas de aguas portuarias con el fin de aumentar sus cualidades para actividades de ocio o marinas, mediante la reducción de las presiones puntuales (vertidos de desbordamiento de sistema unitario, DSU, flujos de escorrentías contaminadas, etc.).

OBJETIVO 3: RESOLVER PROBLEMAS DE MOVILIDAD, DE ESPACIOS PÚBLICOS Y DE DOTACIONES DE LOS BARRIOS DEL ENTORNO

1. - PROBLEMÁTICA

- Barrera que supone actualmente el cierre del puerto, para resolver problemas de movilidad urbana en la ciudad.
- Tráficos portuarios que confluyen con el tráfico urbano en las carreteras de acceso a la ciudad.
- Viarios especializados, con fuertes cargas de tráfico siguiendo el borde portuario, que dan continuidad al tráfico de acceso a la ciudad, con consecuencias para el paisaje urbano y que generan un fuerte efecto barrera en la relación Puerto - Ciudad.
- Falta de continuidad de los itinerarios peatonales y ciclistas por el borde litoral de la ciudad.
- Espacios públicos ciudadanos, apoyados en calles, plazas o parques, que dejan de tener continuidad entre sí por la presencia del borde portuario, en áreas centrales de la ciudad.
- Inexistencia de transporte marítimo e insuficiencias del transporte por ferrocarril de A Coruña con otros núcleos y villas del litoral, a través de un transporte de cercanías.
- Barrios del entorno del frente portuario, con fuertes densidades de edificación y carencias de espacios libres y equipamientos, sin posibilidad de mejorar las dotaciones actuales, por los espacios limítrofes ocupados por el puerto.
- Carencia de una infraestructura verde asociada al borde litoral de la ciudad, que además de sus valores paisajísticos, determine beneficios ecosistémicos basados en la gestión metabólica que permita una red verde integrada en la salud física y social.

2. - OBJETIVOS ESTRATÉGICOS ESPECÍFICOS

- Aprovechar la desafectación progresiva de los terrenos portuarios, para modificar la movilidad de la ciudad.
- Localizar en los terrenos desafectados, elementos de intermodalidad entre el transporte metropolitano y el urbano, tanto para el vehículo privado, como para el autobús y el ferrocarril.
- Apostar por el ferrocarril de cercanías, utilizando la línea que sigue el borde de la ría del Burgo y la ría de A Coruña, hasta la estación actual de mercancías de San Diego.
- Impulsar el transporte marítimo de pasajeros en torno a los núcleos de las rías del golfo Ártabro.
- Transformar los viarios especializados que siguen el borde portuario, en avenidas urbanas con amplios espacios peatonales y verdes, y que faciliten la integración Puerto – Ciudad.
- Potenciar la continuidad entre los espacios públicos de los terrenos desafectados y los de la ciudad.
- Potenciar los recorridos peatonales y ciclistas, como elementos de identidad del nuevo uso que los ciudadanos hacen de los espacios portuarios.
- Aumentar las dotaciones de espacios libres y equipamientos culturales, deportivos y sociales de los barrios congestionados del entorno del puerto.
- Integrar la infraestructura verde del litoral, en la infraestructura verde a escala de ciudad y de su entorno periurbano, como conectora ambiental, para garantizar su funcionalidad ecológica y favorecer una lectura conjunta del ecosistema urbano- territorial.
- Diseñar el Sistema Urbano de Drenaje Sostenible (SUDS) de forma que maximice la rehabilitación hidrológica-hidráulica, minimice el impacto ambiental sobre las aguas costeras por escorrentías contaminadas y proporcione nuevos servicios y zonas de recreo y ocio, aportando servicios ecosistémicos.

OBJETIVO 4: SERVIR DE ELEMENTO IMPULSOR DE LA RECUPERACIÓN DEL BORDE LITORAL A ESCALA URBANA Y METROPOLITANA

1. - PROBLEMÁTICA

- La recuperación del borde litoral de la ciudad, iniciada a comienzos de los años 90, con el Paseo Marítimo de la Ensenada del Orzán, el Paseo de Orillamar, y la remodelación del sector portuario de La Marina y El Parrote, se completó en las dos décadas del nuevo siglo, con las intervenciones realizadas en torno a la dársena de La Marina y el nuevo muelle de Transatlánticos., sin continuidad con el resto del litoral.
- Entre la Dársena de Oza, final de la actividad portuaria, y el Puente de A Pasaxe, se extiende un borde litoral complejo, en el que junto al núcleo de As Xubias, y determinados equipamientos, se extiende la línea de ferrocarril, que impide la continuidad peatonal.
- Más allá del Puente de A Pasaxe, hacia la ría del Burgo y los municipios de Culleredo, Cambre y Oleiros, se extiende un borde litoral, con intervenciones realizadas desde finales de los años 80, que aparece como una oportunidad para relacionar las intervenciones que se realicen a escala urbana en A Coruña, con las intervenciones realizadas y por realizar a escala metropolitana.

2. - OBJETIVOS ESTRATÉGICOS ESPECÍFICOS

- Romper la barrera que representan actualmente los terrenos portuarios, para la conexión de espacios públicos centrales del borde litoral de la ciudad, con los espacios más periféricos en torno a As Xubias y el Puente de A Pasaxe.
- Integrar el borde litoral de A Coruña, en los paseos de borde de la ría del Burgo, como elemento de centralidad de los espacios públicos del Área Metropolitana.
- Plantear el entorno de la bahía de A Coruña, como un elemento también de centralidad del Área Metropolitana, en continuidad con la ría del Burgo.
- Integrar la infraestructura verde de A Coruña, en la infraestructura verde del Área Metropolitana, a través de un sistema de espacios libres, asociados al borde litoral, que se conviertan en elementos de identidad de este borde.

OBJETIVO 5: BUSCAR CAUCES DE CONCERTACIÓN ENTRE ADMINISTRACIONES QUE DEFINAN UNA HOJA DE RUTA PARA LOS ESPACIOS PORTUARIOS

1. - PROBLEMÁTICA

- Deuda contraída por la Autoridad Portuaria con el Banco Europeo de Inversiones y con Puertos del Estado para la construcción del puerto exterior, cuyas alternativas de financiación, asociadas sólo a la enajenación de los terrenos desafectados, condiciona cualquier acuerdo posterior.
- Aprovechamientos urbanísticos recogidos en los convenios del 2004 y en el Plan General del 2013, que admiten otras alternativas y que suponen visiones contrapuestas respecto al aprovechamiento económico de los espacios portuarios.
- Incertidumbres frente al uso futuro de los muelles del puerto interior y de la estación de mercancías del ADIF, que condicionan los usos futuros sobre los terrenos portuarios que se pretenden desafectar.
- Conflictos puntuales sobre usos portuarios y afectación de los espacios colindantes.
- Falta de definición de las actividades que se deberán ubicar en los terrenos desafectados.
- Ausencia de una visión integrada de la relación puerto- ciudad en el ámbito territorial metropolitano y regional.
- Necesidad de tomar decisiones en el corto plazo respecto a la Zona 1, asociadas a la reducción de la deuda de la Autoridad Portuaria.
- Protocolos y convenios anteriores en los que no han estado presentes todas las Administraciones.
- Carencias de una voluntad política consensuada, que impulse la transformación de los terrenos portuarios, como una oportunidad para la ciudad, en el corto, medio y largo plazo.
- Falta de un posicionamiento de los diferentes agentes públicos y privados respecto a los fondos europeos que han de llegar como consecuencia de la pandemia.

2. - OBJETIVOS ESTRATÉGICOS ESPECÍFICOS

- Buscar Líneas de consenso y de diálogo entre las Administraciones Públicas afectadas.
- Utilizar estas Líneas Estratégicas como puerta de salida para un acuerdo entre Administraciones: Ayuntamiento, Autoridad Portuaria, Xunta de Galicia, Puertos del Estado, ADIF y Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- Buscar alternativas a la situación financiera actual de la Autoridad Portuaria, apoyadas en distintos escenarios, con la creación de una entidad pública que se haga cargo de parte de la deuda, en la que se integren todas las administraciones, y en la que se definan las aportaciones de cada administración, para conseguir la titularidad pública de la mayor parte de los terrenos desafectados.
- Asignación a la entidad pública de la gestión de la transformación de los terrenos desafectados, con ingresos derivados de las concesiones y la venta de los terrenos desafectados, y las aportaciones de las administraciones, asumiendo a su vez los costes de urbanización.
- Firmar un Protocolo General seguido de un Convenio Interadministrativo en el que se definan las obligaciones de la distintas Administraciones.
- Realizar un Plan Maestro o Plan Director, apoyado en la Líneas Estratégicas que precise los terrenos desafectados, los usos y las intensidades de uso, y una hoja de ruta para las intervenciones futuras.
- Dejar sin efecto los Convenios del 2004 y el Convenio de Normalización Financiera asociado al préstamo de Puertos del Estado.
- Modificar en el Plan General de A Coruña del 2013, la calificación de los Planes Especiales de Transformación PET- Q23 y PET- R26.
- Aprobar por parte de Puertos del Estado y el Consejo de Ministros la relación de suelos desafectados, propuestos por la Autoridad Portuaria.
- Promover los instrumentos adecuados de Planeamiento y de Proyecto, previos a las intervenciones de transformación.
- Generar una imagen positiva para los ciudadanos de las oportunidades que se abren para la ciudad, económicas, paisajísticas, ambientales, de movilidad y sociales, derivadas de la transformación de los terrenos portuarios.
- Establecer fórmulas de organización adaptativa a las circunstancias cambiantes.

B. ESTRATEGIAS PARA CADA ESPACIO PORTUARIO

B.1. ZONA 1. MUELLES DE BATERÍA Y CALVO SOTELO

Asociamos esta Zona, no solamente a los muelles de Batería y Calvo Sotelo, incluidos en los convenios del 2004 y el Plan General, si no también, a la Avenida do Porto, como espacio de transición con la ciudad, respecto a la que hay que conseguir una accesibilidad transversal, por su fuerte carga de tráfico y los edificios de borde con sus cierres, que se unen al propio cierre del puerto. Igualmente incluimos el muelle de Transatlánticos, cuya funcionalidad actual, centralidad y separación de los edificios de borde y los espacios públicos de la ciudad, por el cierre existente, admite otras alternativas.

Por otra parte, los muelles de Batería y Calvo Sotelo, están ocupados en estos momentos por naves y silos, cuyas concesiones caducan o están a punto de caducar, y en ellos se concentran los aprovechamientos urbanísticos del Plan General del 2013, dentro del PET- Q23. Así mismo, como exponíamos en el Documento Base, la Autoridad Portuaria promovió en el año 2008 la redacción de un "Plan Especial de Transformación de la Zona de Servicio del Puerto de A Coruña en los Muelles de Batería y Calvo Sotelo", que no se llegó a aprobar por parte del Ayuntamiento, pero cuyas determinaciones se recogieron en el Plan General del 2013, aumentando el aprovechamiento terciario recogido en los convenios del 2004.

Los problemas financieros de la Autoridad Portuaria, como consecuencia de la construcción del puerto exterior, derivaron así mismo en la firma en Abril del 2018, de un "Protocolo General de Actuación, entre el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia, Puertos del Estado y la autoridad Portuaria de A Coruña para la compatibilización del mantenimiento de la titularidad pública de los Muelles de Batería y Calvo Sotelo del puerto de A Coruña, así como de la Zona de la Solana con el esquema de financiación de las obras de construcción del Puerto Exterior en Punta Langosteira...", en el que la Xunta de Galicia, se comprometía a aportar la cantidad de 20 millones de euros, por los ingresos provenientes de la compra del 51 por ciento de los terrenos de la Zona 1, para la gestión y explotación conjunta en régimen de condominio con otras administraciones, que adquiriesen el 49 por ciento restante de la Zona 1, con el fin de que la Autoridad Portuaria tuviera a comienzos del 2021 (en que se empiezan a hacer efectivas las amortizaciones del crédito con Puertos del Estado), unos ingresos ajenos de 30 millones de euros, y en el caso en que no fuera suficiente, a través también de un contrato de compraventa de cosa futura, de parte de los aprovechamientos urbanísticos correspondientes a los terrenos de la Autoridad Portuaria situados en la Zona 2. Este Protocolo no se materializó después en la aportación económica por parte

de la Xunta de Galicia, por la oposición del Ayuntamiento de A Coruña y la Diputación provincial a sumarse a él, incumpliendo también el Ministerio de Fomento el compromiso de la construcción del enlace ferroviario a Punta Langosteira.

Sin embargo, este Protocolo General, abrió un camino de futuro respecto a la titularidad pública y a la gestión pública de los terrenos desafectados en la Zona 1, considerando en estos momentos, por la centralidad de los mismos, y por la voluntad de convertirlos en parte del sistema de espacios públicos de la ciudad, con determinados equipamientos, que éste debería ser el destino final de estos terrenos, con una estrategia de transformación diferente de en la Zona 2.

Las acciones a corto, medio y largo plazo que recogemos como parte de las estrategias de los muelles de la Zona 1, se apoyan en la titularidad pública de los terrenos desafectados, por lo que el Protocolo General modificado, señalaría una dirección para llegar a un acuerdo institucional, en donde se considera necesario desglosar de un futuro Protocolo, seguido de un Convenio Interadministrativo, la asociación de las aportaciones económicas de las Administraciones, con los aprovechamientos urbanísticos recogidos en la Zona por el Plan General. Igualmente se considera necesario desglosar del Protocolo General, la financiación de las obras del ferrocarril a Punta Langosteira, con las que se comprometía el entonces Ministerio de Fomento, pero con una situación actual de incertidumbre económica, que aunque se considera imprescindible para el traslado de determinadas mercancías al Puerto Exterior, y para la desafectación de parte de los terrenos en los muelles de San Diego y Petrolero, el retraso en su construcción no debería condicionar las soluciones más inmediatas que se puedan materializar en la Zona 1, en beneficio de los ciudadanos, e incluso en la Zona 2.

En los ámbitos instrumentales, jurídicos, económicos y de gestión, que acompañan a estas estrategias, recogeremos en este sentido propuestas concretas sobre las características que tendría un nuevo Protocolo General, que sirva como paso previo, apoyado en estas líneas estratégicas, para la transformación de los espacios portuarios de la Zona 1.

Las concesiones que existen en estos momentos sobre los muelles de Batería y Calvo Sotelo, se refieren, por una parte, a silos y naves, y por otra, a edificios institucionales. En el primer caso, algunas aparecen ya caducadas, y otras la Autoridad Portuaria las está trasladando al puerto exterior, para que estos suelos aparezcan liberados en el año 2021.

En cuanto a los edificios institucionales, en los terrenos ganados al mar por la construcción del muelle unificado de Batería, se han localizado el edificio de Puertos de Galicia, el de la Jefatura Superior de Policía (los más recientes), la Comandancia Naval, dependiente de Defensa, el edificio de Aduanas y la

Delegación de Gobierno (transformación de la anterior Jefatura de Obras Públicas), construidos a mediados del siglo XX. Estos edificios institucionales, se acercan a una edificabilidad del 0,3 m²/m² de los 1 m²/m², que está previsto en el PET- Q23, del Plan General para esta Zona 1.

Parte de estos edificios y en especial los de Portos de Galicia y la Jefatura Superior de Policía, constituyen un borde, junto con la Avenida do Porto, para prolongar los Jardines de Méndez Núñez hacia el mar. Por otra parte, como pondremos también de manifiesto en los ámbitos urbanísticos, se limitan los aprovechamientos terciarios y los equipamientos que se localicen en estos muelles, que van a jugar una posición central en los espacios públicos de la ciudad, parece necesario, y cuya voluntad de titularidad pública de los terrenos desafectados está asociado a la gestión pública de los mismos y a la continuidad del espacio público.

Sobre los muelles de Transatlánticos, Batería y Calvo Sotelo, descansan también decisiones funcionales y técnicas que afectan al uso futuro de los muelles. Como pondremos de manifiesto en la explicación de los ámbitos funcionales, el incremento del tráfico de cruceros en A Coruña ha sido creciente, hasta el punto de convertirse en 2017 en el primer puerto del tráfico de cruceros del Norte peninsular, por lo que se necesita dotar al puerto de terminales especializadas, con muelles de entrada y salida para recibir grandes cruceros, con una necesidad de calado creciente, que en estos momentos se sitúa en torno a los 9 metros de profundidad., a la que solo sirve el muelle de Transatlánticos, aunque para cruceros menores sirven también los muelles de Batería y Calvo Sotelo.

Las estadísticas muestran que, del orden de 130 días con cruceros al año en el puerto, 105 se corresponden con un crucero, y unos 20 con dos, y los casos de tres, cuatro o cinco cruceros son excepcionales, pero a ellos tiene que dar también una respuesta la Autoridad Portuaria.

La especialización actual del muelle de Transatlánticos es contradictoria a medio y largo plazo con la apertura de la ciudad al mar en estos espacios centrales, por lo que se propone que actúe de forma complementaria al muelle de Calvo Sotelo, en donde se propone ubicar la futura estación marítima. Por otra parte, el muelle de Batería podría tener una función más polivalente, con la posibilidad de ubicar nuevos tráficos de pasajeros relacionados con el tráfico local de ría y ferris.

Hay un consenso ciudadano respecto al borde que significa el Palacio del Ocio por su gran volumen, unido a su baja utilización, para la relación de la ciudad con el mar, junto con el cierre actual del muelle de Transatlánticos frente a Palexco y el Palacio del Ocio, por lo que se propone la apertura parcial de la planta baja del mismo a medio plazo, mientras que a largo plazo se propone su demolición coincidente con el traslado del tráfico principal de cruceros a Calvo Sotelo. En la planta baja de Palexco, más próxima

al muelle de Transatlánticos, se podría ubicar una pequeña terminal de pasajeros, cuando de forma complementaria atraquen grandes cruceros en este muelle.

Respecto a los silos existentes se propone su demolición, excepto en el caso de los Silos del Cantábrico, por su interés cultural, y como apoyo a un futuro equipamiento cultural. Las naves existentes se proponen sin embargo su utilización temporal para usos ciudadanos a corto plazo, mientras que a medio y largo plazo son objeto también de demolición.

El tráfico que actualmente soporta la Avenida do Porto, después de la construcción de los túneles del Parrote, y la peatonalización de la Marina, con la futura prolongación a Los Cantones, es sin duda una barrera transversal para las futuras relaciones de la ciudad con los nuevos espacios portuarios, por lo que se proponen acciones a corto, medio y largo plazo para transformarla, asociadas a un estudio de la movilidad que avanzaremos también en los ámbitos funcionales que acompañan a estas estrategias.

Igualmente, el transporte público metropolitano en autobús, que hoy se apoya en la parada de Entrejardines, se propone a corto plazo desplazarla al interior del puerto, a la altura inicialmente del muelle de Batería, por el vial interior que entra por Ramón y Cajal, como parte de unos futuros acuerdos entre la Xunta de Galicia y la Autoridad Portuaria. A medio plazo este vial, que hoy sirve también al muelle de Transatlánticos, y como estacionamiento privado, irá desapareciendo, por la prolongación de los espacios públicos de los jardines hacia el mar, y por los equipamientos terciarios y culturales de los muelles de Batería y Calvo Sotelo. En un extremo de este muelle se propone localizar a corto plazo el intercambiador en superficie del transporte en autobús metropolitano, convirtiéndolo en subterráneo a medio plazo, complementándolo a largo plazo con otro intercambiador en superficie en la estación de cercanías que se propone en la Zona 2, en el caso de que se demuestre su viabilidad.

La titularidad pública de los terrenos afectados de la Zona 1 está asociada a la gestión pública de la transformación de los mismos, por parte de una entidad, en la que estén presentes todas las administraciones, en las proporciones que se determinen en la constitución de la misma, y que en todo caso irá asociada a paliar la situación financiera de la Autoridad Portuaria, de acuerdo con fórmulas y escenarios, que describimos en el ámbito económico y de gestión.

1. ESPACIO PORTUARIO: AVENIDA DO PORTO

1. - PROBLEMÁTICA

- Intensidad de vehículos de la Avenida y confluencia con la Praza de Ourense.
- Confluencia del transporte metropolitano con el urbano.
- Edificios institucionales y dotacionales como barrera.
- Cierre del puerto con un valor patrimonial.
- Incidencia paisajística de la boca del túnel.
- Baja calidad paisajística de la Avenida.
- Efecto Barrera entre los Jardines de Méndez Núñez y los espacios portuarios.
- Restos del Baluarte junto a la Delegación de Gobierno.

2. - OBJETIVOS LOCALES

- Mejora de la accesibilidad transversal de la Avenida do Porto.
- Integración del espacio de la Avenida en los espacios desafectados de los muelles de Batería y Calvo Sotelo.
- Dotación de una calidad urbana a la Avenida más allá de su papel actual de vía de tráfico.
- Recuperación del valor patrimonial y paisajístico de las edificaciones de borde.
- Integración con los nuevos espacios peatonales de los Cantones y La Marina.

3. - ACCIONES

3. 1 A CORTO PLAZO

- Establecer carriles 30 en los carriles extremos.
- Realizar intervenciones de señalización y de calmado de tráfico.
- Abrir el cierre del puerto temporalmente al uso ciudadano.
- Suprimir el tráfico de autobuses metropolitano en la Avenida do Porto, buscando una alternativa a

la parada actual en el interior de los terrenos portuarios.

- Reordenar el tráfico de acceso a la Avenida do Porto.

3. 2 A MEDIO PLAZO

- Suprimir los carriles laterales al tráfico rodado, convirtiéndolos en carriles bici.
- Acondicionar la boca del túnel para integrar los carriles bici y los recorridos peatonales en los espacios de La Marina.
- Demoler parcialmente el cierre del puerto, manteniendo la memoria del mismo en los elementos de mayor valor patrimonial.
- Intervenir en los pavimentos de las aceras y la calzada, para mejorar las características urbanas de la Avenida.
- Integrar nuevas secciones de viario con técnicas de drenaje sostenible.
- Dar continuidad transversal a los espacios peatonales de los Cantones.
- Estudiar la viabilidad funcional y económica del túnel bajo la Avenida do Porto hacia la Praza de Ourense.

3. 3 A LARGO PLAZO

- Dar continuidad al túnel actual hasta la altura de la Plaza de Ourense, con distintas alternativas.
- Peatonalizar la Avenida do Porto, integrándola en los espacios peatonales y verdes de los muelles de Batería, Calvo Sotelo y los Cantones.

2. ESPACIO PORTUARIO: MUELLE DE TRANSATLÁNTICOS

1. - PROBLEMÁTICA

- Muelle especializado para los cruceros con una localización central, frente a la Dársena de la Marina y la fachada histórica de la ciudad.
- Emplazamiento de edificios recientes como el Palacio de Congresos y el Palacio del Ocio que son una barrera visual para las relaciones de los espacios públicos con el mar.
- Acceso rodado de los vehículos y autobuses al servicio de los cruceros, a través de los muelles Unificado de Linares Rivas, Calvo Sotelo y Batería, que condicionan los usos futuros que se localicen en estos muelles.
- Cierre permanente del muelle de Transatlánticos, en ausencia de cruceros, que limitan las relaciones de la ciudad con el mar.
- Insuficiencia de la longitud de atraque, cuando aumenta el tráfico de cruceros, que necesita de otros muelles complementarios.
- Falta de continuidad de los recorridos peatonales desde la explanada del Parrote, cuando se abren a la ciudad los muelles de Batería y Calvo Sotelo.
- Inadecuada estación marítima, tanto en su localización, como en el edificio y la funcionalidad, para el tráfico actual y futuro de cruceros.

2. - OBJETIVOS LOCALES

- Conseguir un frente marítimo de la ciudad compatible con la llegada de cruceros, disponiendo de unos muelles, edificios y organización preparados para recibir también los mega cruceros que navegan por Europa.
- Búsqueda de continuidad con los espacios públicos del Parrote y la Dársena de la Marina.
- Liberalización parcial, de los espacios del muelle, para los recorridos peatonales longitudinales y transversales.
- Construcción de una nueva estación marítima en otro muelle que sirva de puerta de entrada a la ciudad.

- Acondicionamiento de muelles cercanos alternativos al muelle de Transatlánticos.
- Reorganización de los accesos rodados de vehículos y autobuses a los muelles al servicio de los cruceros.

3. - ACCIONES

3. 1 A CORTO PLAZO

- Mantener la utilización del muelle de Transatlánticos como muelle principal de cruceros, y de forma complementaria los muelles de Batería y Calvo Sotelo.
- Apertura parcial del cierre del muelle, cuando no exista tráfico de cruceros, para el paseo de los ciudadanos.
- Demolición de la estación marítima actual.
- Acondicionamiento de una parte de la planta baja de Palexco como terminal de cruceros.

3. 2 A MEDIO PLAZO

- Utilizar el concurso de las alineaciones de otros muelles, Calvo Sotelo Norte y Sur para que puedan funcionar como terminales principales de cruceros.
- Estudiar la introducción de nuevos tráficos de pasajeros, local de ría y ferris, que tendrían que ser compatibles con el tráfico de cruceros.
- Apertura total del cierre frente al Palacio de Exposiciones y al Palacio del Ocio.
- Acondicionamiento de un acceso directo para los vehículos desde la Avenida do Porto.
- Reurbanización del frente del muelle frente al Palacio del Ocio y al Palacio de Exposiciones.
- Establecer directrices de planificación y gestión del agua bajo enfoque DUSA.
- Analizar los servicios de abastecimiento, saneamiento y drenaje y valorar su integración, modificación o mejora respecto a la ciudad y sus diversas figuras de planificación sectorial y general.
- Establecimiento de unas tipologías de técnicas SUDS, en los espacios recuperados para usos peatonales, que se utilizarán como referencia a la hora de diseñar los nuevos espacios públicos.

- Promover una urbanización que no impermeabilice completamente la superficie urbana, especialmente las zonas con poca densidad de tráfico y de uso peatonal.
- Apertura parcial de la planta baja del Palacio del Ocio.

3. 3 A LARGO PLAZO

- Demolición del Palacio del Ocio y del Hotel Atlántico.
- Búsqueda de alternativas a los muelles de Transatlánticos, de Batería y Calvo Sotelo para el tráfico de cruceros, más alejadas del centro de la ciudad.
- Reurbanización de los espacios ocupados hoy por los edificios anteriores, en continuidad con los espacios peatonales del Parrote y la peatonalización de la Avenida do Porto.

3. ESPACIO PORTUARIO: MUELLE DE BATERÍA

1. - PROBLEMÁTICA

- Accesibilidad transversal al muelle condicionada por el cierre del puerto, con un interés patrimonial en determinados tramos, y por los edificios institucionales de Portos de Galicia, Policía, Aduanas, Defensa, Delegación del Gobierno, que bordean la Avenida do Porto.
- Aprovechamiento urbanístico recogido en los convenios del 2004 y en el Plan General (PET-Q23), para usos terciarios, que se considera excesivo para un área litoral próxima a los espacios públicos y el centro de la ciudad, con el borde de la Avenida do Porto ya ocupado.
- Vial interior infrutilizado, más allá del aparcamiento de vehículos y que sirve temporalmente de acceso al muelle de Transatlánticos.
- Naves y silos de concesiones que habría que demoler parcialmente.
- Subestación eléctrica en el fondo del muelle.

2. - OBJETIVOS LOCALES

- Aprovechamiento del muelle para usos polivalentes.
- Abrir los espacios portuarios del muelle a las vistas y a los usos de los espacios públicos de la ciudad.
- Dar continuidad a los espacios peatonales de Los Cantones y los Jardines de Méndez Núñez hasta los espacios de borde de los muelles.
- Reducir el aprovechamiento terciario recogido en el Plan General, de forma compatible a la centralidad y a las características urbanas de los espacios públicos.
- Conseguir la titularidad pública de los terrenos desafectados.
- Localizar equipamientos y edificios institucionales que no rebasen la altura de los edificios de borde con mayor valor patrimonial.
- Mejorar las características de la urbanización del espacio público que lo haga atractivo al uso de los ciudadanos.
- Establecer directrices de planificación y gestión del agua bajo enfoque DUSA.

- Analizar los servicios de abastecimiento, saneamiento y drenaje y valorar su integración, modificación o mejora respecto a la ciudad y sus diversas figuras de planificación sectorial y general.
- Establecer unas tipologías de técnicas SUDS que se utilizarán como referencia a la hora de diseñar los nuevos viales, zonas peatonales y plazas públicas.
- Promover una urbanización que no impermeabilice completamente la superficie urbana, especialmente las zonas con poca densidad de tráfico y de uso peatonal.

3. - ACCIONES

3. 1. - A CORTO PLAZO

- Firma de un nuevo Protocolo General, seguido de un Convenio Interadministrativo que defina los usos e intensidades admisibles en este muelle y en el de Calvo Sotelo, y las aportaciones económicas y obligaciones de las distintas administraciones.
- Demolición parcial de los silos existentes y acondicionamiento de la nave existente para usos ciudadanos.
- Apertura parcial del cierre para el uso temporal del espacio del muelle.
- Acondicionamiento de la nave existente para usos ciudadanos.

3. 2. - A MEDIO PLAZO

- Modificación del Plan General y aprobación de un Plan Especial para el PET-Q23.
- Comienzo de la gestión del suelo y la construcción de los edificios institucionales y terciarios, con la creación de una entidad pública en la que participen las distintas administraciones.
- Apertura total del cierre de la Avenida do Porto, incluido los tramos entre edificaciones, conservando los elementos de mayor valor patrimonial.
- Demolición del edificio de Portos de Galicia y de la nave existente.
- Supresión del vial de acceso al muelle de Transatlánticos y demolición del cierre de separación con las actividades del muelle de Batería.

- Reurbanización de los terrenos desafectados, con la prolongación de los Jardines de Méndez Núñez.
- Acondicionamiento del muelle, para el atraque de barcos turísticos.
- Construcción de una terminal para el transporte de ría.

3. 3. - A LARGO PLAZO

- Demolición del edificio de la Jefatura Superior de Policía.
- Finalización de las edificaciones y equipamientos recogidos en el Plan Especial.
- Acondicionamiento del entorno de los muelles para actividades náuticas y atraque de ferris.

4. ESPACIO PORTUARIO: MUELLE DE CALVO SOTELO

1. - PROBLEMÁTICA

- Muelle que completa con el de Batería el PET- Q23 del Plan General, con un aprovechamiento urbanístico excesivo para usos terciarios.
- Muelle que sirve de transición y límite de la Zona1, con el muelle Unificado de Linares Rivas, sin posibilidad de actuaciones conjuntas.
- Muelle con una fuerte ocupación de silos y naves sin uso.
- Muelle con una gran centralidad en relación al paisaje de la fachada marítima de la ciudad.
- Presencia de elementos de interés patrimonial: Mareógrafo, Silos del Cantábrico y Grúas.

2. - OBJETIVOS LOCALES

- Convertir el muelle en el atraque principal de cruceros, con la construcción de una nueva estación marítima, en el extremo del mismo.
- Abrir los espacios portuarios del muelle a las vistas y los usos públicos de la ciudad.
- Dar continuidad a los espacios peatonales de los Jardines de Méndez Núñez y de la avenida de Linares Rivas.
- Conseguir la titularidad pública de los terrenos desafectados para usos portuarios.
- Reducir el aprovechamiento terciario recogido en el Plan General, de forma compatible con la centralidad urbana del muelle.
- Rehabilitar los Silos del Cantábrico como espacio cultural y conservar el mareógrafo y algunas grúas como patrimonio portuario.
- Mejorar las características de urbanización del espacio público derivado de los terrenos desafectados que los haga atractivos para el uso ciudadano.
- Establecer directrices de planificación y gestión del agua bajo enfoque DUSA.
- Analizar los servicios de abastecimiento, saneamiento y drenaje y valorar su integración, modificación o mejora respecto a la ciudad y sus diversas figuras de planificación sectorial y general. Establecer unas tipologías de técnicas SUDS que se utilizarán como referencia a la hora

de diseñar los nuevos viales, zonas peatonales y plazas públicas.

- Promover una urbanización que no impermeabilice completamente la superficie urbana, especialmente las zonas con poca densidad de tráfico y de uso peatonal.

3. - ACCIONES

3. 1. - A CORTO PLAZO

- Firma de un nuevo Protocolo General, seguido de un Convenio Interadministrativo que defina los usos e intensidades admisibles en este muelle y en el de Calvo Sotelo, y las aportaciones económicas y obligaciones de las distintas administraciones.
- Demoler los Silos de Galicia, próximos a los del Cantábrico.
- Demoler las naves que no sean acondicionadas para un nuevo uso.
- Demoler el edificio restaurante a la entrada del muelle.
- Acondicionar las naves que permanezcan para usos ciudadanos.
- Apertura parcial del cierre para el uso temporal de los espacios del muelle.
- Localización de una parada para los autobuses metropolitanos.
- Analizar los servicios de abastecimiento, saneamiento y drenaje y valorar su integración, modificación o mejora respecto a la ciudad y sus diversas figuras de planificación sectorial y general. Establecer unas tipologías de técnicas SUDS que se utilizarán como referencia a la hora de diseñar los nuevos viales, zonas peatonales o paseos.

3. 2- A MEDIO PLAZO

- Modificar el Plan General y aprobar un Plan Especial en el PET- Q23.
- Construcción de la nueva Estación Marítima en el extremo del muelle.
- Acondicionamiento del muelle para el atraque de cruceros, con una pasarela elevada que siga la alineación del cantil del muelle sur.
- Demolición de las naves existentes.
- Rehabilitar los Silos del Cantábrico como equipamiento cultural.

DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

- Desaparición del vial y del cierre interior del puerto.
- Localización de un intercambiador de transportes de autobuses metropolitanos en el extremo inferior del muelle.
- Intervención en el tramo de la Avenida de Linares Rivas frente al muelle, para favorecer la continuidad peatonal.
- Integración de nuevas secciones de viario con técnicas de drenaje sostenible.

3. 3. - A LARGO PLAZO

- Reurbanizar los espacios desafectados de usos portuarios.
- Finalizar las edificaciones y equipamientos recogidos en el Plan Especial.
- Conseguir una plataforma soporte para usos públicos, polivalentes e indeterminados con un carácter simbólico, multiusos (deporte, música, espectáculos, etc).

FICHAS ZONA 1

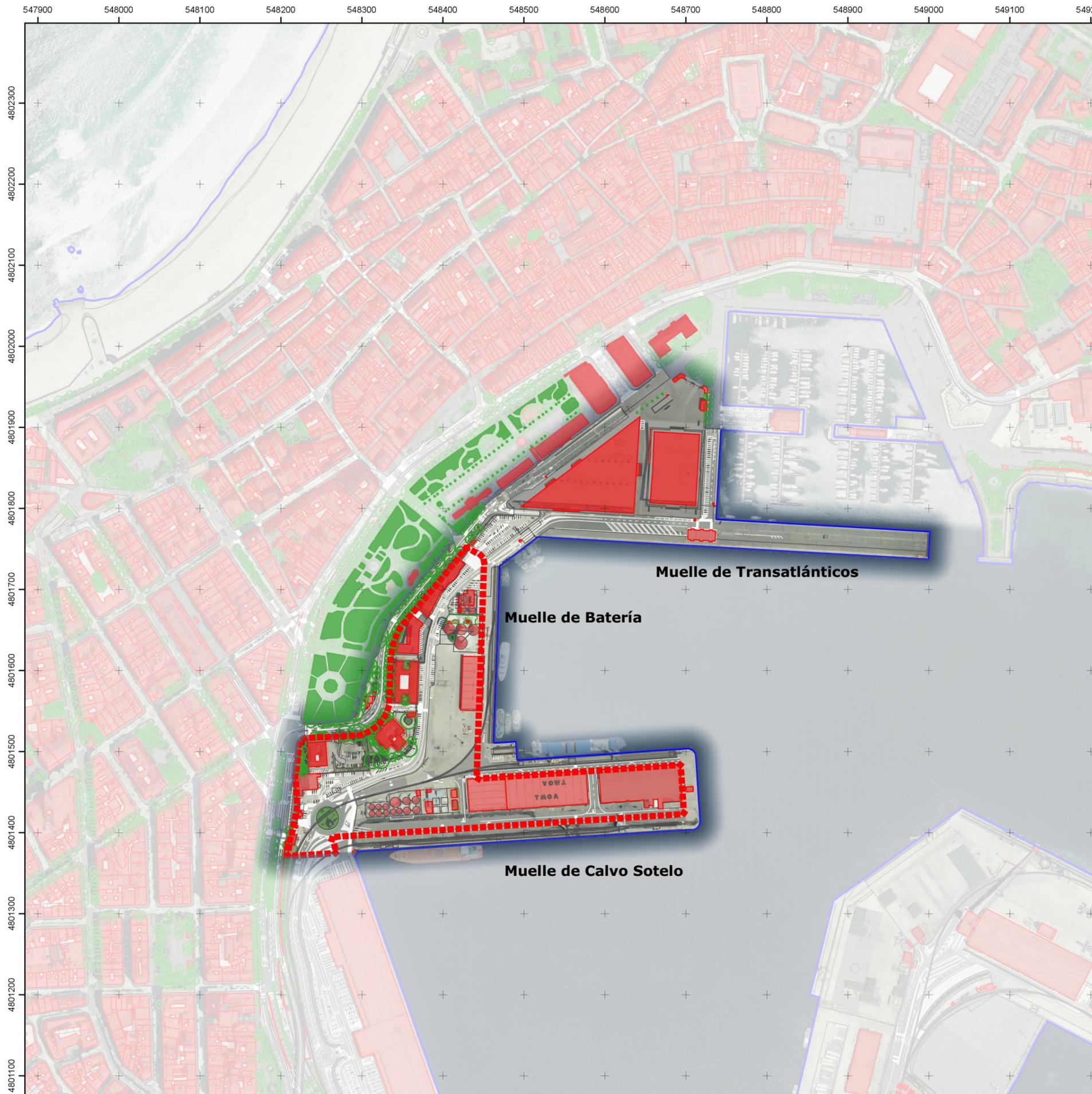
ZONA 1. MUELLES DE BATERÍA Y CALVO SOTELO

Asociamos esta Zona, no solamente a los muelles de Batería y Calvo Sotelo, incluidos en los convenios del 2004 y el Plan General, si no también, a la Avenida do Porto, como espacio de transición con la ciudad, respecto a la que hay que conseguir una accesibilidad transversal, por su fuerte carga de tráfico y los edificios de borde con sus cierres, que se unen al propio cierre del puerto.

Igualmente incluimos el muelle de Transatlánticos, cuya funcionalidad actual, centralidad y separación de los edificios de borde y los espacios públicos de la ciudad, por el cierre existente, admite otras alternativas.

Por otra parte, los muelles de Batería y Calvo Sotelo, están ocupados en estos momentos por naves y silos, cuyas concesiones caducan o están a punto de caducar, y en ellos se concentran los aprovechamientos urbanísticos del Plan General del 2013, dentro del PET- Q23.

Así mismo, como exponíamos en el Documento Base, la Autoridad Portuaria promovió en el año 2008 la redacción de un "Plan Especial de Transformación de la Zona de Servicio del Puerto de A Coruña en los Muelles de Batería y Calvo Sotelo", que no se llegó a aprobar por parte del Ayuntamiento, pero cuyas determinaciones se recogieron en el Plan General del 2013, aumentando el aprovechamiento terciario recogido en los convenios del 2004.



DATOS CLAVE



Condiciones de ordenación, edificación y uso:

Usos previstos:

Terciario	86,00	%
Terciario-hotelero	12,00	%

Norma Zonal 3, Extensión edificatoria en tipología de bloques para los dos usos; Subzona 2, bloque abierto sin parcela en torno a la edificación.

La tipología edificatoria es terciario en edificio exclusivo. La altura máxima de la edificación será de 9 plantas de altura.

Las determinaciones de la Norma Zonal podrán ser ajustadas por el PET.

La ordenación grafada en la ficha es indicativa.

Superficie edificable 50.000,00 m²

Previsión de dotaciones públicas:

SISTEMAS LOCALES		
Red viaria	-	m ²
Espacios libres	13.500,00	m ²
Equipamientos	5.500,00	m ²
TOTAL	19.000,00	m²
SISTEMAS GENERALES		
Red viaria	-	m ²
Espacios libres	20.000,00	m ²
Equipamientos	2.800,00	m ²
TOTAL	22.800,00	m²
Plazas de aparcamiento pb/gv	206 p	1/764 p

Parámetros de aprovechamiento:

No hay cesión del 10% de aprovechamiento.

Condiciones de gestión y ejecución:

Iniciativa PÚBLICA.

Incluida en el área de reparto AR PET Q23

LEYENDA

- Delimitación Zona 1 según Convenios 2004 y Plan General 2013
- Edificios institucionales
- Naves y Silos



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

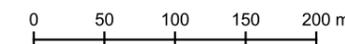
ZONA 1.
PLANO GENERAL

Z1.1
CÓDIGO DE FICHA

ESCALA 1:5.000
FORMATO ORIGINAL A3



SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
PROYECCIÓN UTM 29 N



AVENIDA DO PORTO

AVENIDA DO PORTO

PROBLEMÁTICA

- Intensidad de vehículos de la Avenida y confluencia con la Plaza de Ourense
- Confluencia del transporte metropolitano con el urbano
- Edificios institucionales y dotacionales como barrera
- Cierre del puerto con un valor patrimonial
- Incidencia paisajística de la boca del túnel
- Baja calidad paisajística de la Avenida
- Efecto Barrera entre los Jardines de Méndez Núñez y los espacios portuarios
- Restos del Baluarte junto a la Delegación del Gobierno

OBJETIVOS LOCALES

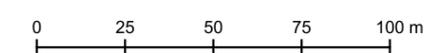
- Mejora de la accesibilidad transversal de la Avenida do Porto
- Integración del espacio de la Avenida en los espacios desafectados de los muelles de Batería y Calvo Sotelo
- Dotación de una calidad urbana a la Avenida más allá de su papel actual de vía de tráfico
- Recuperación del valor patrimonial y paisajístico de las edificaciones de borde
- Integración en los nuevos espacios peatonales de los Cantones y La Marina
- Establecer directrices de planificación y gestión del agua bajo un enfoque DUSA (Desarrollo Urbano Sensible al Agua).



ESCALA 1:2.000
FORMATO ORIGINAL A3



SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
PROYECCIÓN UTM 29 N



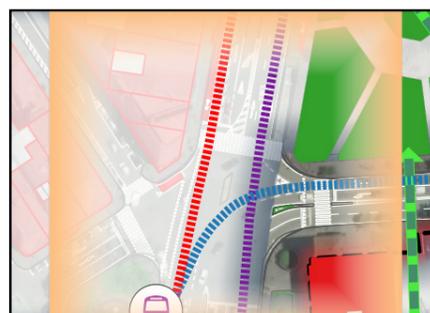
DATOS CLAVE

IMD
Entrada: 9.905 veh/día
Salida: 13.210 veh/día

SECCIÓN ACTUAL:
- 4 carriles
- Ancho de acera: 2 - 5 m

LEYENDA

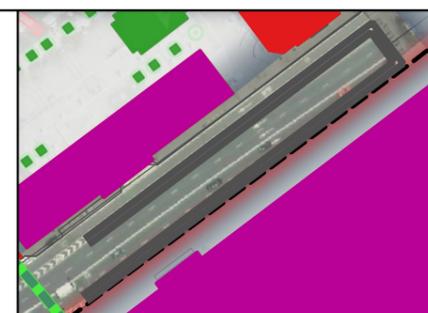
- Mejora Accesibilidad transversal
- Jardines de Méndez Núñez
- Edificios Institucionales
- Edificios Terciarios
- Edificios de Servicios
- Cierre del Puerto
- Túnel



Intensidad de vehículos y confluencia de tráfico en la Plaza de Ourense



Confluencia del transporte metropolitano con el urbano



Incidencia paisajística de la boca del túnel



Avenida do Porto en torno al túnel



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

AVENIDA DO PORTO.
PROBLEMÁTICA Y
OBJETIVOS LOCALES

AP1
CÓDIGO DE FICHA

AVENIDA DO PORTO

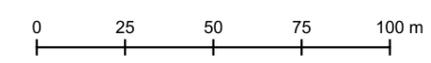
ACCIONES: CORTO PLAZO

- Establecer carriles 30 en los carriles extremos
- Realizar intervenciones de señalización y de calmado de tráfico
- Abrir el cierre del puerto temporalmente al uso ciudadano
- Suprimir el tráfico de autobuses metropolitano en la Avenida do Porto, buscando una alternativa a la parada actual en el puerto
- Reordenar el tráfico de acceso a la Avenida do Porto



ESCALA 1:2.000
FORMATO ORIGINAL A3

SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
PROYECCIÓN UTM 29 N

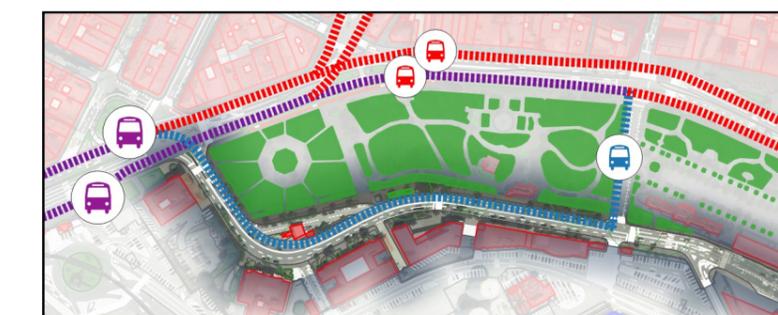


DATOS CLAVE

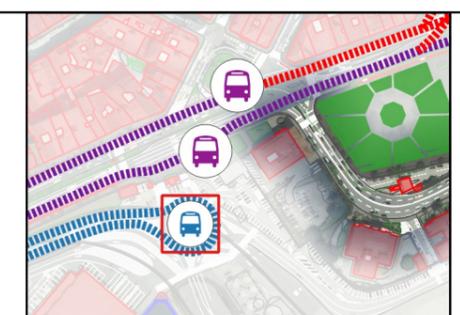
- Reducir la IMD a 20.000 veh/día reordenando el tráfico en los accesos

LEYENDA

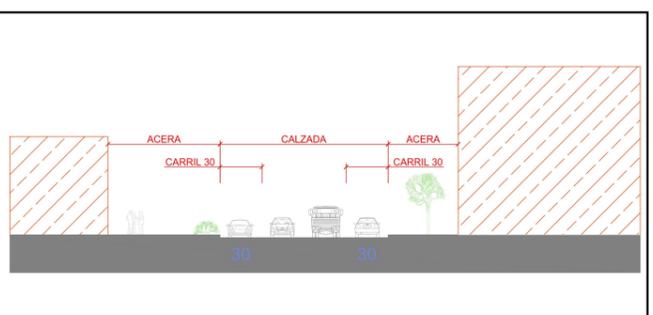
- Implantación de Carriles 30
- Medidas de calmado del tráfico
- Traslado parada autobuses metropolitanos
- Nueva parada de autobuses metropolitanos
- Parada compartida autobús metropolitano y urbano
- Parada autobuses metropolitanos
- Parada autobuses urbanos
- Recorridos autobús metropolitano y urbano
- Itinerarios autobús metropolitano
- Recorrido autobús urbano
- Apertura parcial del cierre del puerto



Situación actual del transporte público urbano y metropolitano



Situación futura del transporte metropolitano



Sección transversal tipo

Ayuntamiento de A Coruña
Concello da Coruña

UNIVERSIDADE DA CORUÑA

DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

AVENIDA DO PORTO. ACTUACIONES A CORTO PLAZO

AP2
CÓDIGO DE FICHA

AVENIDA DO PORTO

ACTUACIONES: MEDIO PLAZO

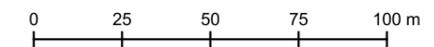
- Suprimir los carriles laterales al tráfico rodado, convirtiéndolos en carriles bici
- Acondicionar la boca del túnel para integrar los carriles bici y los recorridos peatonales en los espacios de La Marina
- Demoler parcialmente el cierre del puerto, manteniendo la memoria del mismo en los elementos de mayor valor patrimonial
- Intervenir en los pavimentos de las aceras y la calzada, para mejorar las características urbanas de la Avenida
- Integrar tanto en pavimentos como en zonas verdes técnicas de gestión sostenible de aguas pluviales
- Dar continuidad transversal a los espacios peatonales de los Cantones
- Estudiar la viabilidad funcional y económica de la prolongación del túnel bajo la Avenida do Porto hasta la Praza de Ourense
- Demoler el edificio de Portos de Galicia reubicandolo en otro edificio administrativo



ESCALA 1:2.000
FORMATO ORIGINAL A3



SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
PROYECCIÓN UTM 29 N

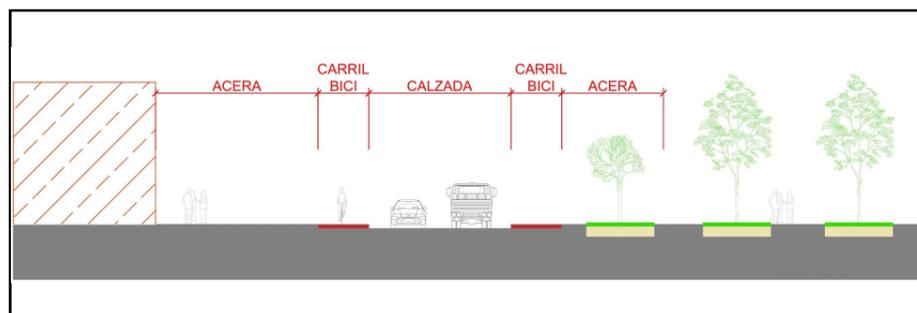


DATOS CLAVE

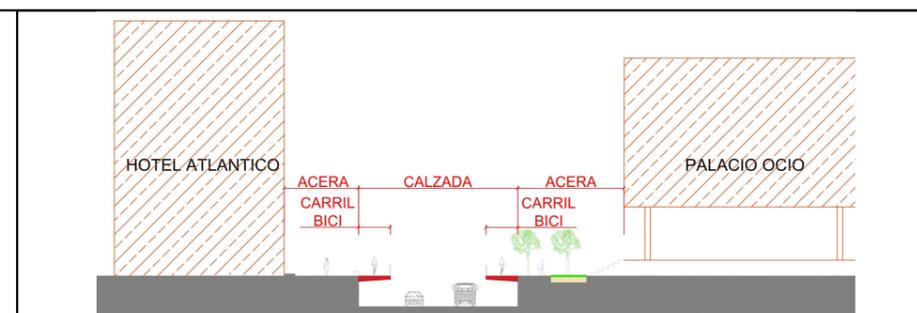
- Reducir la IMD a 15.000 veh/día reordenando el tráfico en los accesos

LEYENDA

- Carril bici
- Demolición edificación
- Espacios peatonales de los Cantones



Sección transversal en tramo principal (A - A')



Sección transversal en túnel (B - B')



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

AVENIDA DO PORTO.
ACTUACIONES A MEDIO
PLAZO

AP3
CÓDIGO DE FICHA

AVENIDA DO PORTO

ACTUACIONES: LARGO PLAZO

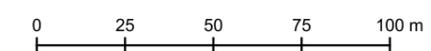
- Dar continuidad al túnel actual hasta la altura de la Plaza de Ourense, con distintas alternativas
- Peatonalizar la Avenida do Porto, integrandola en los espacios peatonales y verdes de los muelles de Bateria, Calvo Sotelo y los Cantones
- Acabar de integrar todas las soluciones de drenaje sostenible para consolidar los SUDS.



ESCALA 1:2.000
FORMATO ORIGINAL A3



SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
PROYECCIÓN UTM 29 N



DATOS CLAVE

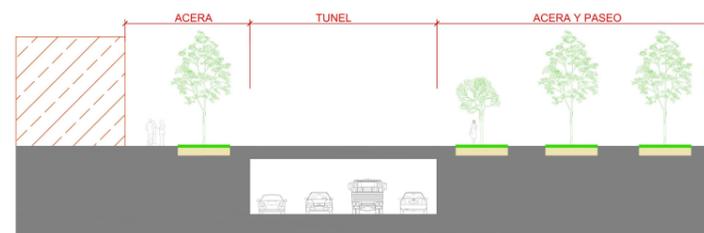
Superficie peatonal Avenida do Porto: 16.215 m²

LEYENDA

- Prolongación túnel Avenida do Porto
- Peatonalización
- Prolongación Jardines de Méndez Núñez
- Demolición edificación



Sección salida túnel en Avenida de Linares Rivas



Sección tramo principal



Sección salida túnel hacia Praza de Ourense



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

AVENIDA DO PORTO.
ACTUACIONES A LARGO PLAZO

AP4
CÓDIGO DE FICHA

MUELLE DE TRANSATLÁNTICOS

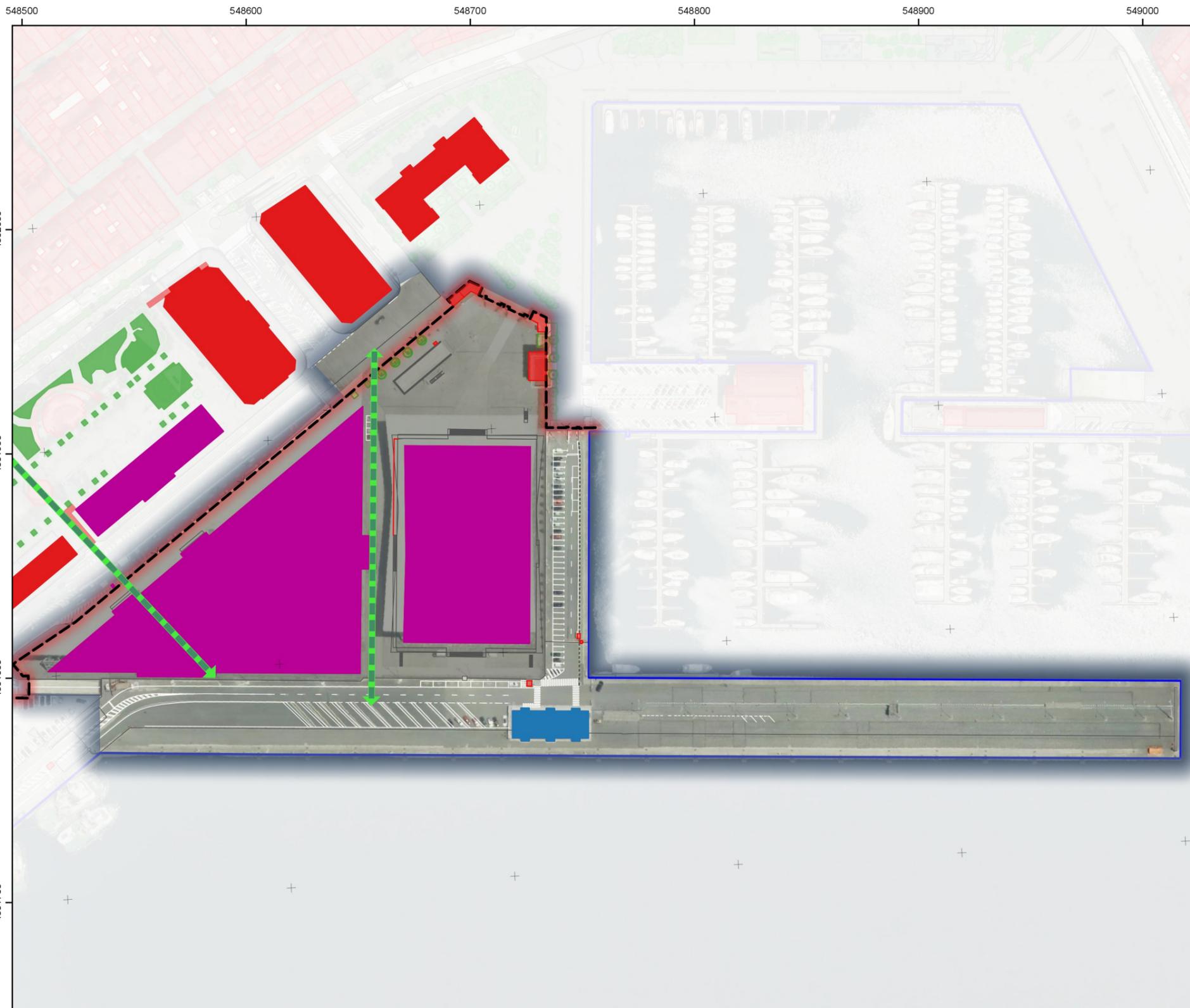
MUELLE DE TRANSATLÁNTICOS

PROBLEMÁTICA

- Muelle especializado para los cruceros con una localización central, frente a la Dársena de la Marina y la fachada histórica de la ciudad.
- Emplazamiento de edificios recientes como el Palacio de Congresos y el Palacio del Ocio que son una barrera visual para las relaciones de los espacios públicos con el mar.
- Acceso rodado de los vehículos y autobuses al servicio de los cruceros, a través de los muelles unificado de Linares Rivas, Calvo Sotelo y Batería, que condicionan los usos futuros que se localicen en estos muelles.
- Cierre permanente del muelle de Transatlánticos, en ausencia de cruceros, que limitan las relaciones de la ciudad con el mar.
- Insuficiencia de la longitud de atraque, cuando aumenta el tráfico de cruceros.
- Falta de continuidad de los recorridos peatonales desde la explanada del Parrote, cuando se abran a la ciudad los muelles de Batería y Calvo Sotelo.
- Inadecuada estación marítima, tanto en su localización, como en el edificio y la funcionalidad, para el tráfico actual y futuro de cruceros.

OBJETIVOS LOCALES

- Conseguir un frente marítimo de la ciudad compatible con la llegada de cruceros, disponiendo de unos muelles, edificios y organización preparados para recibir también los mega cruceros que navegan por Europa.
- Búsqueda de continuidad con los espacios públicos del Parrote y la Dársena de la Marina.
- Liberalización parcial, de los espacios del muelle, para los recorridos peatonales longitudinales y transversales.
- Construcción de una nueva estación marítima en otro muelle que sirva de puerta de entrada a la ciudad.
- Acondicionamiento de muelles cercanos alternativos al muelle de Transatlánticos.
- Reorganización de los accesos rodados de vehículos y autobuses a los muelles al servicio de los cruceros.

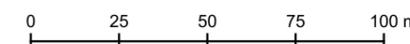


ESCALA 1:2.000
FORMATO ORIGINAL A3



NORTE

SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
PROYECCIÓN UTM 29 N

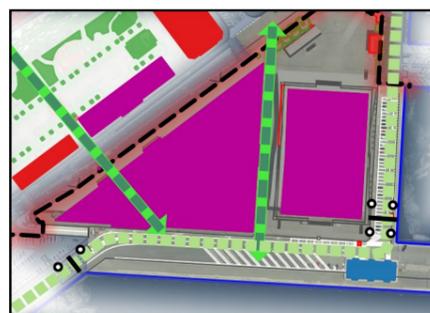


DATOS CLAVE

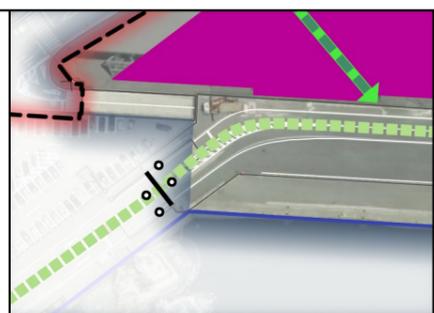
- DIMENSIONES:**
- Longitud Muelle Norte: 265 m
 - Longitud Muelle Sur: 485 m
 - Ancho: 35 m
 - Profundidad: 10 - 11 m
- Superficie total: 4,40 Ha

LEYENDA

- Mejora Accesibilidad transversal
- Jardines de Méndez Núñez
- Edificios Institucionales
- Edificios Terciarios
- Edificios de Servicios
- Cierre del Puerto
- Naves y silos sin uso a demoler
- Discontinuidad entre Muelles
- Estación Marítima inadecuada
- Cierre Muelle de Transatlánticos
- Acceso viario a Muelle de Transatlánticos



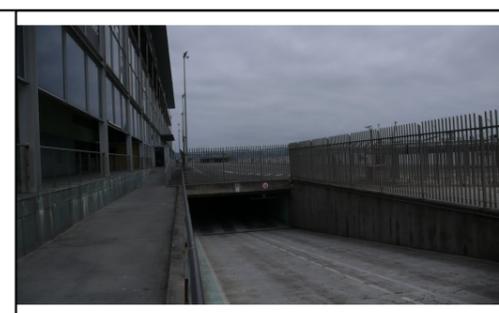
eEdificios que son una barrera visual para las relaciones de los espacios públicos con el mar



Acceso rodados de los vehículos y autobuses a través de los Muelles de Calvo Sotelo y Batería



Inadecuada Estación Marítima tanto en su localización como en su funcionalidad



Acceso al estacionamiento subterráneo bajo el Palacio del Ocio



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

MUELLE DE TRANSATLÁNTICOS. PROBLEMÁTICAS Y OBJETIVOS LOCALES

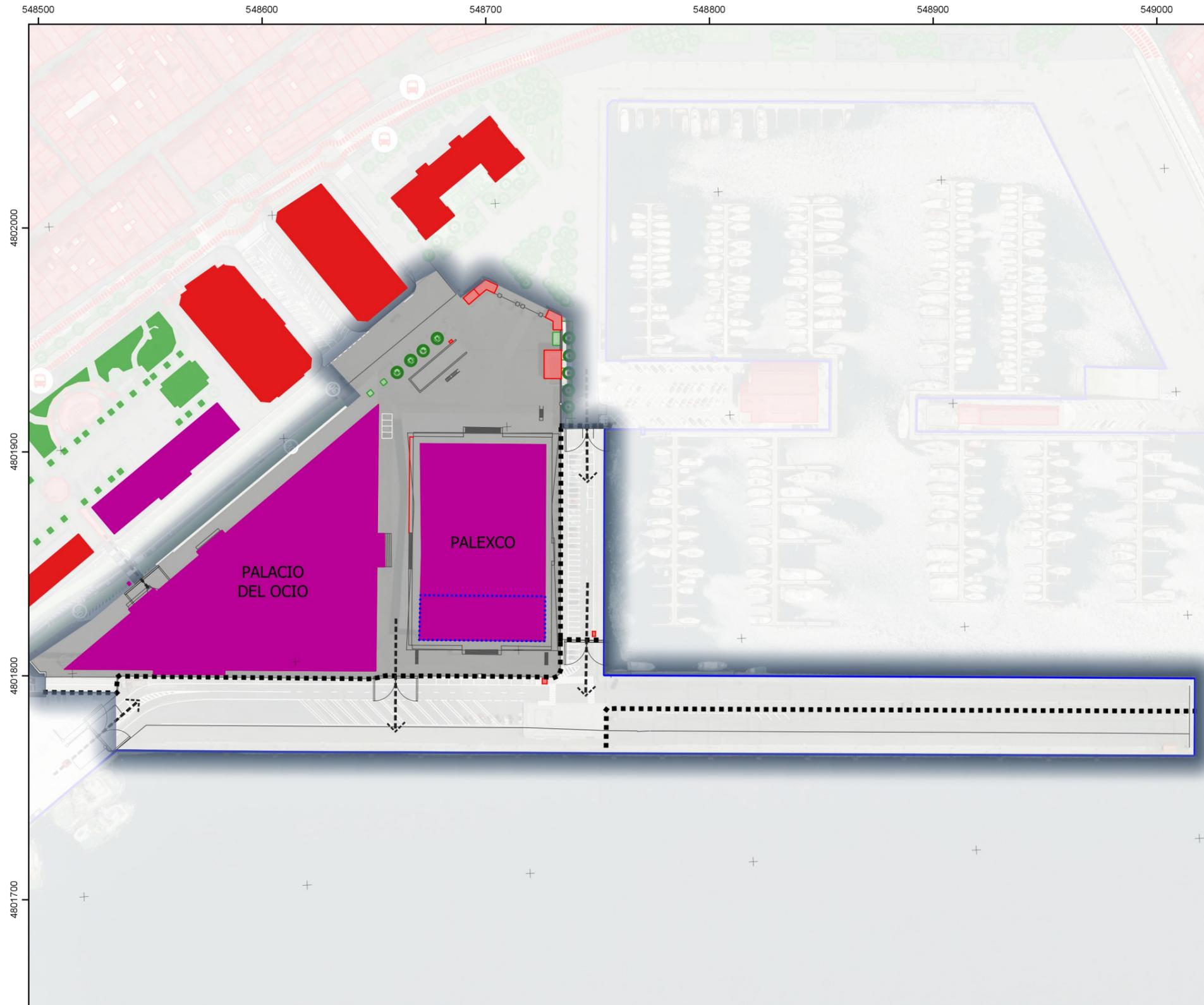
MT1

CÓDIGO DE FICHA

MUELLE DE TRANSATLÁNTICOS

ACTUACIONES: CORTO PLAZO

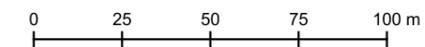
- Mantener la utilización del muelle de Transatlánticos como muelle principal de cruceros, y de forma complementaria los muelles de Batería y Calvo Sotelo.
- Apertura parcial del cierre del muelle, cuando no exista tráfico de cruceros, para el paseo de los ciudadanos.
- Demolición de la estación marítima actual.
- Acondicionamiento de una parte de la planta baja del PALEXCO como Estación marítima.



ESCALA 1:2.000
FORMATO ORIGINAL A3



SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
PROYECCIÓN UTM 29 N

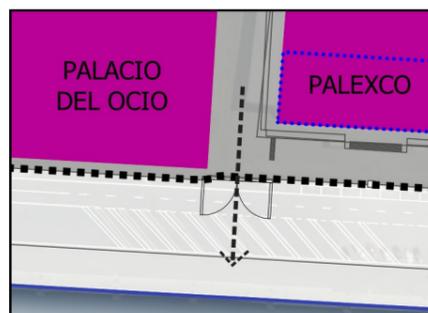


DATOS CLAVE

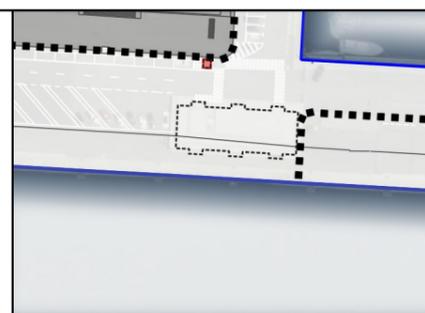
130 días con cruceros al año. Por tanto, durante 235 días se podría abrir el Muelle de Transatlánticos a los ciudadanos

LEYENDA

- Acondicionamiento como Estación Marítima
- Demolición Estación Marítima actual
- Apertura parcial del cierre del puerto
- Cierre del Muelle



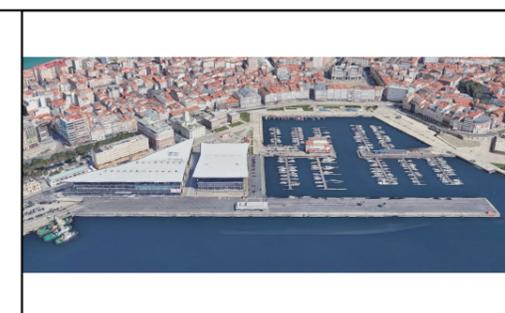
Apertura parcial del cierre del muelle, cuando no exista tráfico de cruceros, para el paseo de los ciudadanos



Demolición de la estación marítima actual



Acondicionamiento de una parte de la planta baja del PALEXCO como Estación Marítima



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

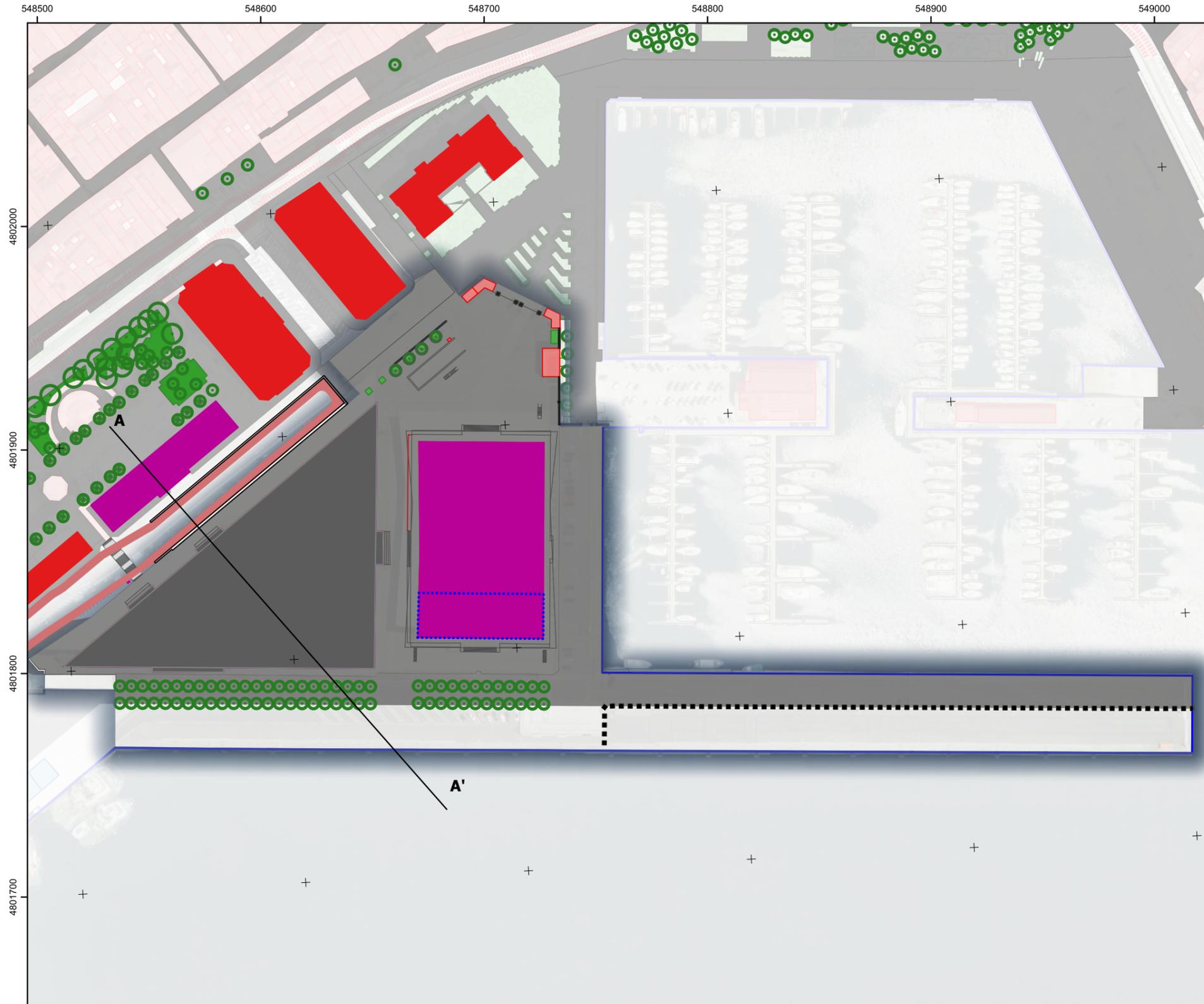
LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

MUELLE DE TRANSATLÁNTICOS. ACTUACIONES A CORTO PLAZO MT2
CÓDIGO DE FICHA

MUELLE DE TRANSATLÁNTICOS

ACTUACIONES: MEDIO PLAZO

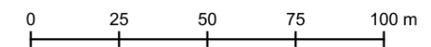
- Apertura total del cierre frente al Palacio de Exposiciones y al Palacio del Ocio.
- Traslado del tráfico principal de cruceros al muelle de Calvo Sotelo
- Acondicionamiento de un acceso directo para los vehículos desde la Avenida do Porto.
- Reurbanización del frente del muelle frente al Palacio del Ocio y al Palacio de Exposiciones.
- Apertura parcial de la planta baja del Palacio del Ocio



ESCALA 1:2.000
FORMATO ORIGINAL A3



SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
PROYECCIÓN UTM 29 N



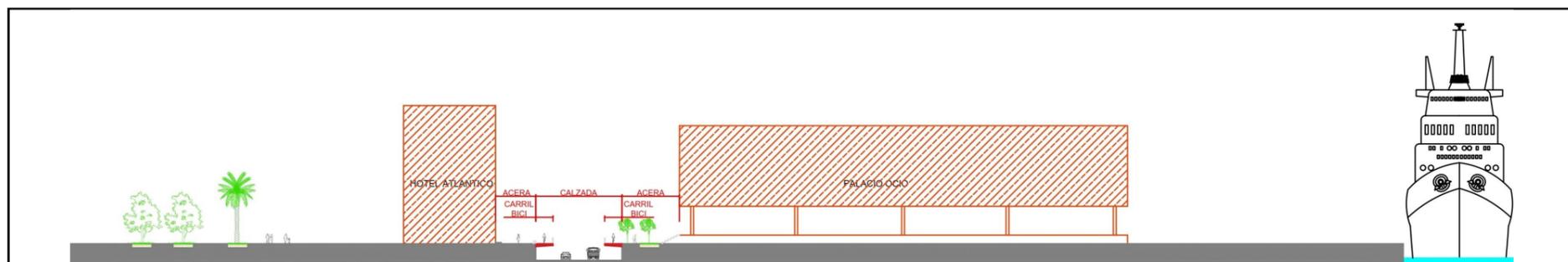
DATOS CLAVE

130 días con cruceros al año. Por tanto, durante 235 días se podría abrir el Muelle de Transatlánticos a los ciudadanos

Superficie peatonal que se gana: 9.120 m²

LEYENDA

- Acondicionamiento como Estación Marítima
- Planta baja Palacio del Ocio
- Reurbanización del frente
- Espacios Peatonales
- Cierre del muelle



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

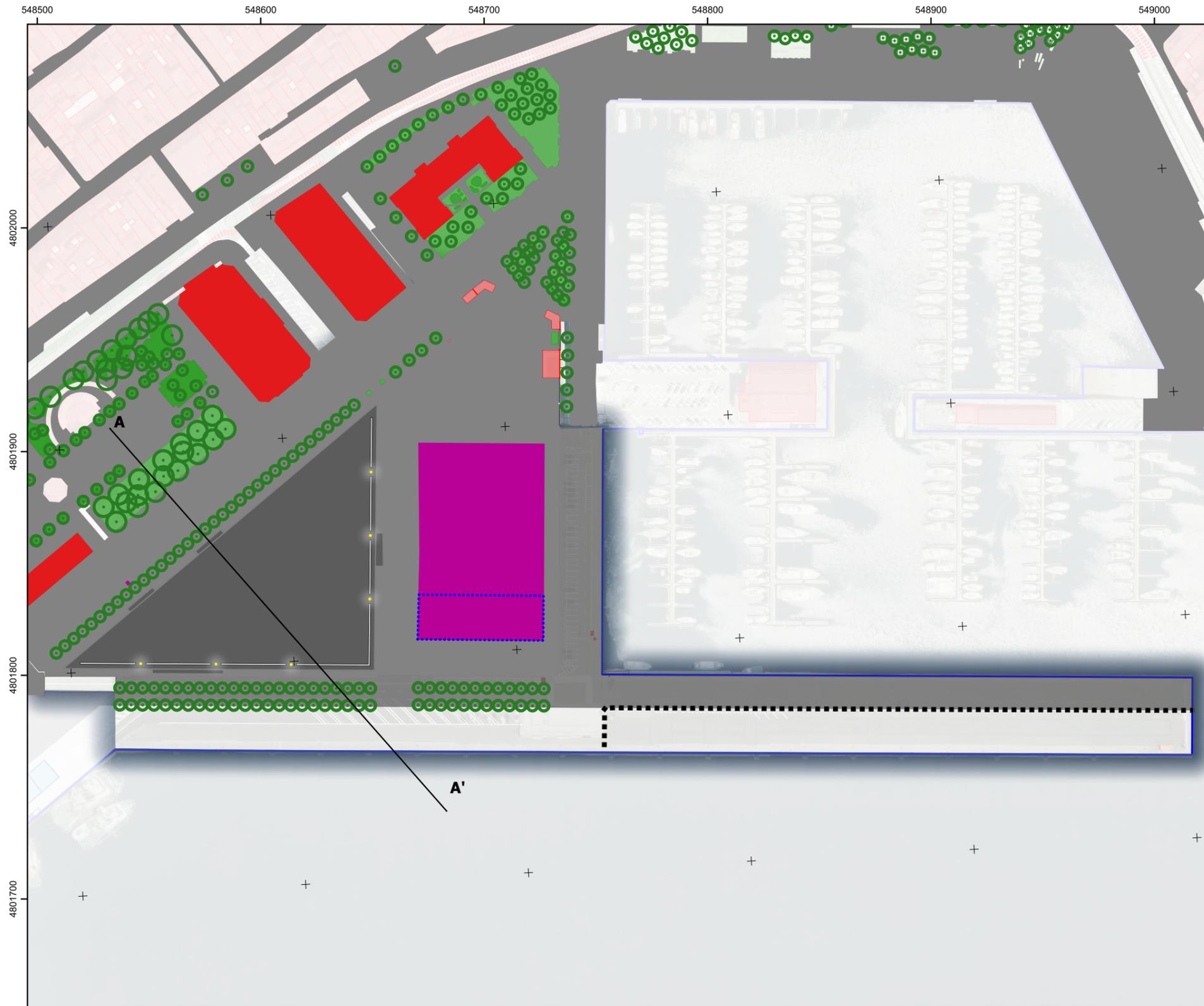
LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

MUELLE DE TRANSATLÁNTICOS. ACTUACIONES A MEDIO PLAZO MT3
CÓDIGO DE FICHA

MUELLE DE TRANSATLÁNTICOS

ACTUACIONES: LARGO PLAZO

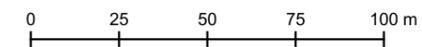
- Demolición del Palacio del Ocio y del Hotel Atlántico.
- Búsqueda de alternativas a los muelles de Transatlánticos, de Batería y Calvo Sotelo para el tráfico de cruceros, más alejadas del centro de la ciudad.
- Reurbanización de los espacios ocupados hoy por los edificios anteriores, en continuidad con los espacios peatonales del Parrote y la peatonalización de la Avenida do Porto.
- Acabar de integrar todas las soluciones de drenaje sostenible para consolidar el SUDS (sistema urbano de drenaje sostenible)



ESCALA 1:2.000
FORMATO ORIGINAL A3



SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
PROYECCIÓN UTM 29 N



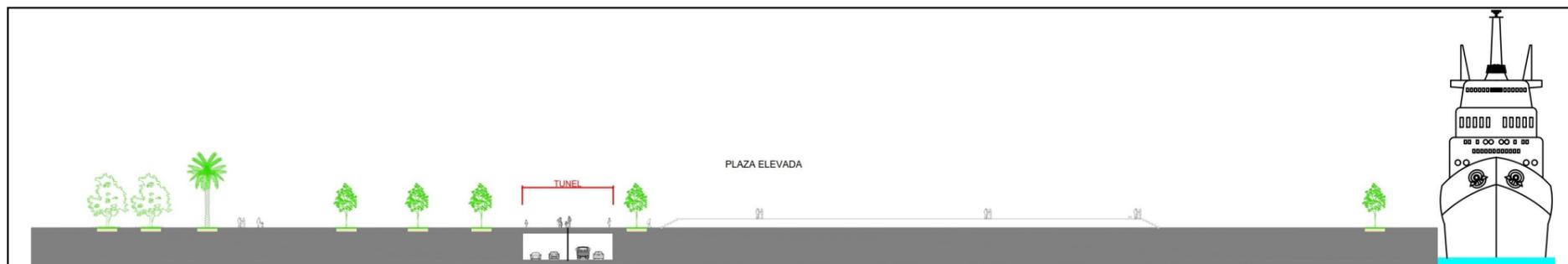
DATOS CLAVE

130 días con cruceros al año. Por tanto, durante 235 días se podría abrir el Muelle de Transatlánticos a los ciudadanos

Superficie peatonal que se gana: 8.315 m²

LEYENDA

- Terminal complementaria de cruceros
- Cierre del muelle
- Nueva Plaza elevada
- Espacios Peatonales
- Demolición Hotel Atlántico y prolongación Jardines de Méndez Núñez



Sección transversal (A - A')



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

MUELLE DE TRANSATLÁNTICOS. ACTUACIONES A LARGO PLAZO

MT4

CÓDIGO DE FICHA

MUELLE DE BATERÍA

MUELLE DE BATERÍA

PROBLEMÁTICA

- Accesibilidad transversal al muelle condicionada por el cierre del puerto, con un interés patrimonial en determinados tramos, y por los edificios institucionales de Portos de Galicia, Policía, Aduanas, Defensa, Delegación del Gobierno, que bordean la Avenida do Porto.
- Aprovechamiento urbanístico recogido en los convenios del 2004 y en el Plan General (PET- Q23), para usos terciarios, que se considera excesivo para un área litoral próxima a los espacios públicos y el centro de la ciudad, con el borde de la Avenida do Porto ya ocupado.
- Vial interior infrutilizado, más allá del aparcamiento de vehículos y que sirve temporalmente de acceso al muelle de Transatlánticos.
- Naves y silos de concesiones que habría que demoler parcialmente.
- Subestación eléctrica en el fondo del muelle.

OBJETIVOS LOCALES

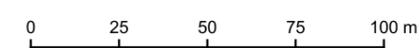
- Aprovechamiento del muelle para usos polivalentes.
- Abrir los espacios portuarios del muelle a las vistas y a los usos de los espacios públicos de la ciudad.
- Dar continuidad a los espacios peatonales de Los Cantones y los Jardines de Méndez Núñez hasta los espacios de borde de los muelles.
- Reducir el aprovechamiento terciario recogido en el Plan General, de forma compatible a la centralidad y a las características urbanas de los espacios públicos.
- Conseguir la titularidad pública de los terrenos desafectados.
- Localizar equipamientos y edificios institucionales que no rebasen la altura de los edificios de borde con mayor valor patrimonial.
- Conseguir una plataforma soporte para usos públicos fuertes, polivalentes e indeterminados con un carácter simbólico, multiusos (deporte, música, espectáculos, etc.).
- Mejorar las características de la urbanización del espacio público que lo haga atractivo al uso de los ciudadanos.
- Establecer directrices de planificación y gestión del agua bajo enfoque DUSA (Desarrollo Urbano Sensible al Agua).



ESCALA 1:2.000
FORMATO ORIGINAL A3



SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
PROYECCIÓN UTM 29 N



- Analizar los servicios de abastecimiento, saneamiento y drenaje y valorar su integración, modificación o mejora respecto a la ciudad y sus diversas figuras de planificación sectorial y general.
- Establecer unas tipologías de técnicas SUDS que se utilizarán como referencia a la hora de diseñar los nuevos viales, zonas peatonales y plazas públicas.
- Promover una urbanización que no impermeabilice completamente la superficie urbana, especialmente las zonas con poca densidad de tráfico y de uso peatonal.

DATOS CLAVE

Superficie: 3,7 Ha
Longitud muelle: 275 m
Profundidad: 7 - 8 m

Edificabilidad institucional: 0,50 m²/m² Edificios institucionales
Edificabilidad Naves y silos existentes: 0,1 m²/m²

LEYENDA

- Mejora Accesibilidad transversal
- Jardines de Méndez Núñez
- Edificios Institucionales
- Edificios Terciarios
- Edificios de Servicios
- Cierre del Puerto
- Naves y silos sin uso a demoler
- Subestación eléctrica
- Cierre Muelle de Transatlánticos



Vial interior infrutilizado, aparcamiento asociado y conflicto de tráfico en el acceso al Muelle de Transatlánticos



Accesibilidad transversal al muelle condicionada por el cierre del Puerto y los edificios existentes



Naves y silos que habría que demoler parcialmente



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

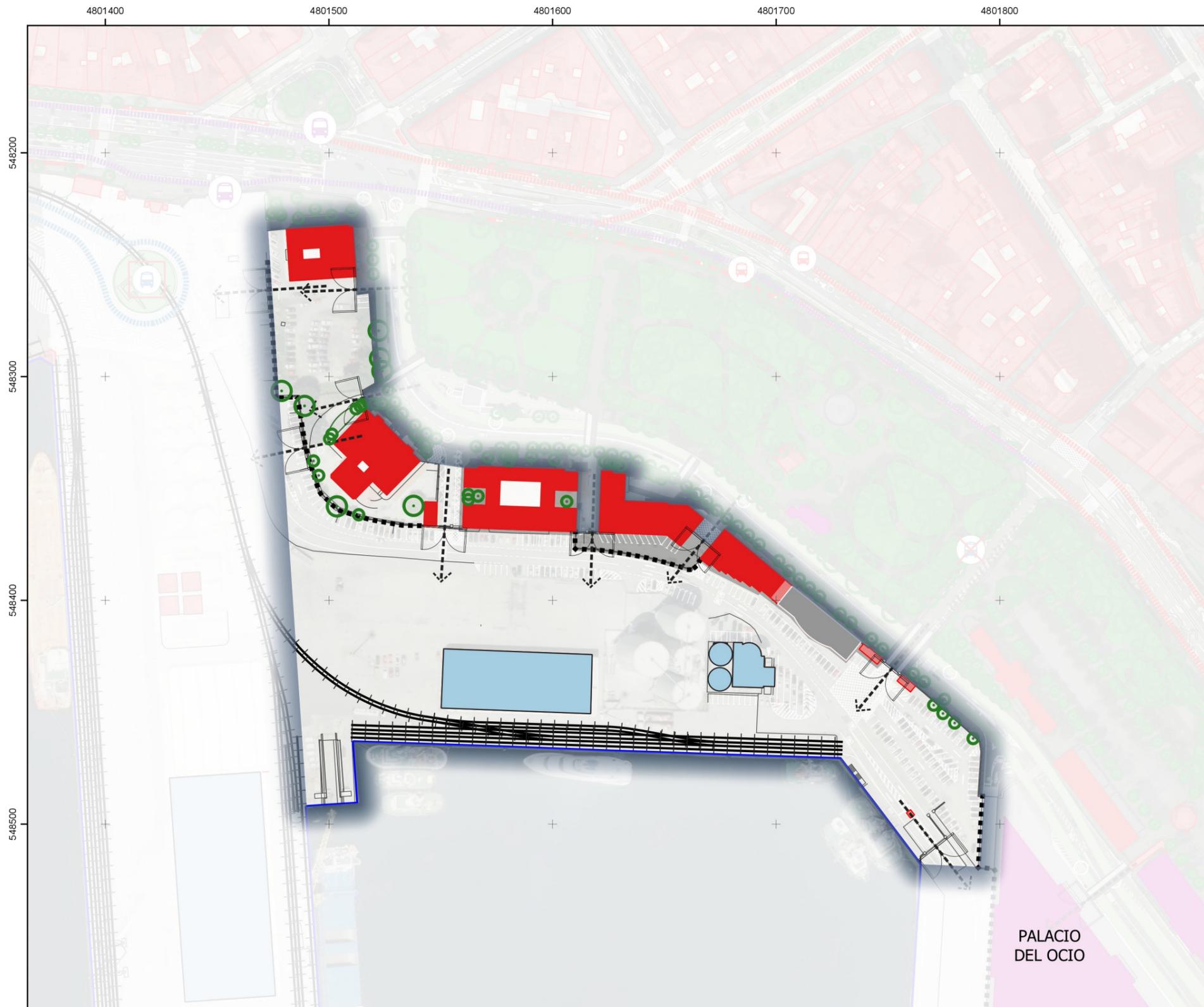
MUELLE DE BATERÍA.
PROBLEMÁTICAS Y
OBJETIVOS LOCALES

BT1
CÓDIGO DE FICHA

MUELLE DE BATERÍA

ACTUACIONES: CORTO PLAZO

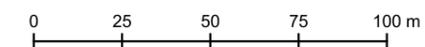
- Firma de un nuevo Protocolo General, seguido de un Convenio Interadministrativo que defina los usos e intensidades admisibles en este muelle y en el de Calvo Sotelo, y las aportaciones económicas y obligaciones de las distintas administraciones.
- Demolición parcial de los silos existentes y acondicionamiento de la nave existente para usos ciudadanos.
- Apertura parcial del cierre para el uso temporal del espacio del muelle.
- Acondicionamiento de la nave existente para usos ciudadanos



ESCALA 1:2.000
FORMATO ORIGINAL A3



SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
PROYECCIÓN UTM 29 N

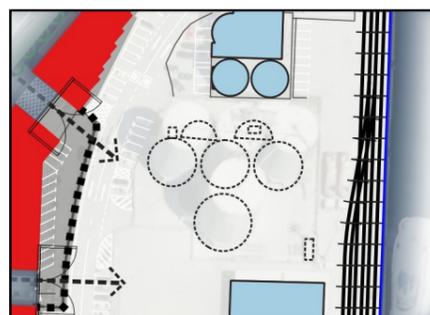


DATOS CLAVE

Superficie de la nave: 1.765 m²
Ocupación en planta de los edificios institucionales: 10.695 m²

LEYENDA

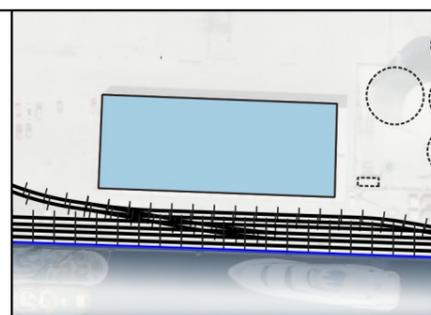
- Acondicionamiento naves y silos para usos ciudadanos
- Demolición parcial de silos y naves
- Apertura parcial del cierre del puerto



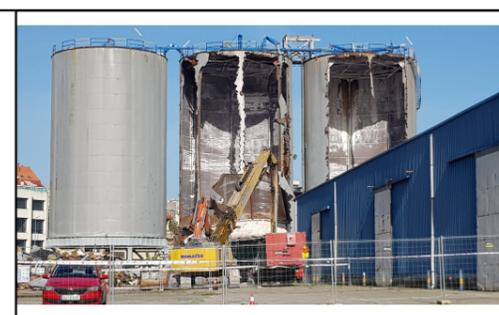
Demolición de los silos existentes



Apertura parcial del cierre del cierre para el uso temporal del espacio del muelle



Acondicionamiento de la nave existente para usos ciudadanos



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

MUELLE DE BATERÍA. ACTUACIONES A CORTO PLAZO

BT2
CÓDIGO DE FICHA

MUELLE DE BATERÍA

ACTUACIONES: MEDIO PLAZO

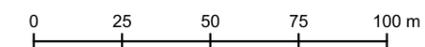
- Modificación del Plan General y aprobación de un Plan Especial para el PET- Q23.
- Comienzo de la gestión del suelo y la construcción de los edificios institucionales y terciarios, con la creación de una entidad pública en la que participen las distintas administraciones.
- Apertura total del cierre de la Avenida do Porto, incluido los tramos entre edificaciones, conservando los elementos de mayor valor patrimonial.
- Demolición del edificio de Portos de Galicia y de la nave existente.
- Supresión del vial de acceso al muelle de Transatlánticos y demolición del cierre de separación con las actividades del muelle de Batería.
- Reurbanización de los terrenos desafectados, con la prolongación de los Jardines de Méndez Núñez.
- Integrar tanto en pavimentos como en zonas verdes técnicas de gestión sostenible de aguas pluviales.
- Acondicionamiento del muelle, para el atraque de barcos turísticos.
- Construcción de una terminal para el transporte de ría.



ESCALA 1:2.000
FORMATO ORIGINAL A3



SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
PROYECCIÓN UTM 29 N



DATOS CLAVE

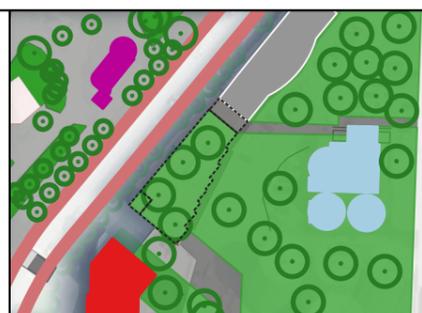
Ocupación en planta de los edificios institucionales: 10.695 m²
Superficie edificio terciario/comercial: 1.500 m²
Superficie terminal transporte de ría: 250 m²
Superficie silos acondicionados: 485 m²

LEYENDA

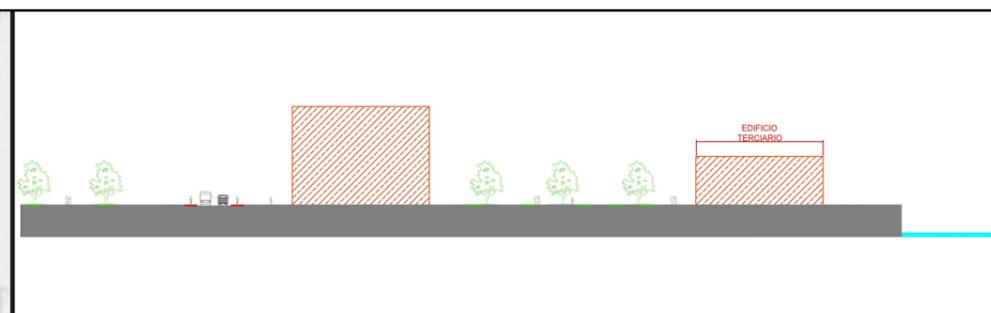
- Terminal transporte de ría
- Edificio Terciario
- Acondicionamiento usos ciudadanos
- Demolición de edificios
- Prolongación Jardines Méndez Núñez



Reurbanización de los terrenos desafectados, con la prolongación de los Jardines de Méndez Núñez



Demolición del edificio de Portos de Galicia y de la nave existente



Sección transversal del Muelle de Batería (A-A')



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

MUELLE DE BATERÍA. ACTUACIONES A MEDIO PLAZO

BT3
CÓDIGO DE FICHA

MUELLE DE BATERIA

ACTUACIONES: LARGO PLAZO

- Demolición del edificio de Policía.
- Finalización de las edificaciones y equipamientos recogidos en el Plan espacial
- Acondicionamiento del entorno de los muelles para actividades náuticas.



DATOS CLAVE

Ocupación en planta de los edificios institucionales: 10.695 m²
 Superficie edificio terciario/comercial: 1.500 m²
 Superficie terminal transporte de ría: 250 m²
 Superficie silos acondicionados: 485 m²

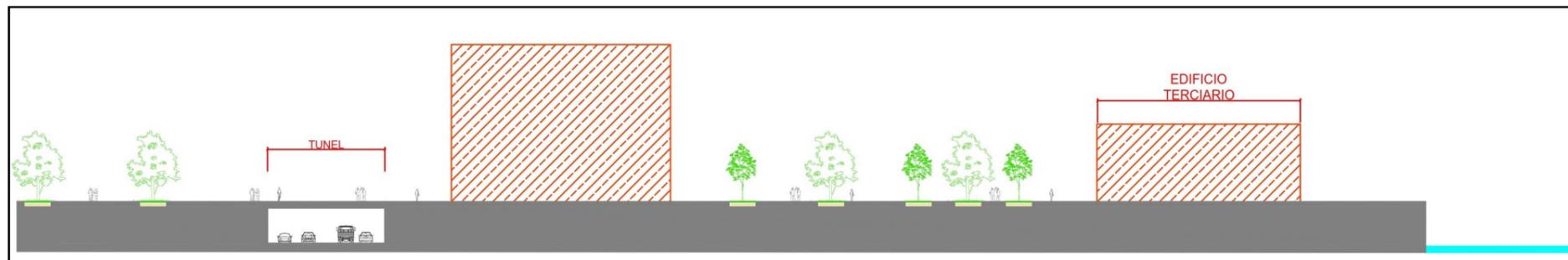
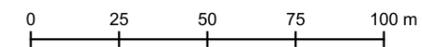
LEYENDA

- Edificio Terciario
- Acondicionamiento usos ciudadanos
- Espacios Peatonales
- Prolongación Jardines de Méndez Núñez
- Túnel

ESCALA 1:2.000
 FORMATO ORIGINAL A3



SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
 PROYECCIÓN UTM 29 N



Sección transversal A - A'

Sección transversal B - B'



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

MUELLE DE BATERÍA. ACTUACIONES A LARGO PLAZO

BT4
 CÓDIGO DE FICHA

MUELLE DE CALVO SOTELO

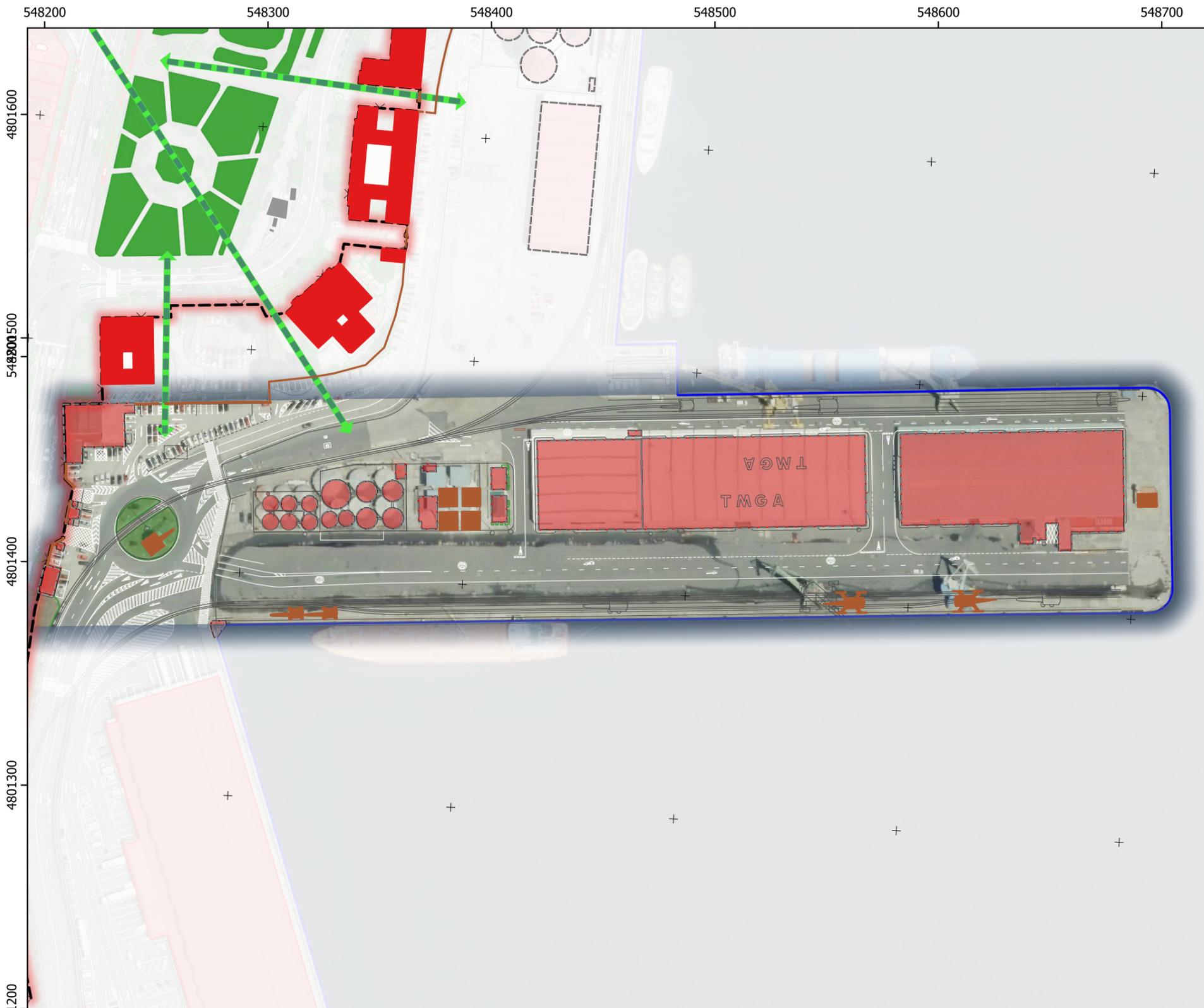
MUELLE DE CALVO SOTELO

PROBLEMÁTICA

- Muelle que completa con el de Batería el PET- Q23 del Plan General, con un aprovechamiento urbanístico excesivo para usos terciarios.
- Muelle que sirve de transición y límite de la Zona 1, con el muelle Unificado de Linares Rivas, sin posibilidad de actuaciones conjuntas.
- Muelle con una fuerte ocupación de silos y naves sin uso.
- Muelle con una gran centralidad en relación al paisaje de la fachada marítima de la ciudad.
- Presencia de elementos de interés patrimonial: Mareógrafo, Silos del Cantábrico y Grúas.

OBJETIVOS LOCALES

- Convertir el muelle en el atraque principal de cruceros, con la construcción de una nueva estación marítima, en el extremo del mismo.
- Abrir los espacios portuarios del muelle a las vistas y los usos públicos de la ciudad.
- Dar continuidad a los espacios peatonales de los Jardines de Méndez Núñez y de la avenida de Linares Rivas.
- Conseguir la titularidad pública de los terrenos desafectados para usos portuarios.
- Reducir el aprovechamiento terciario recogido en el Plan General, de forma compatible con la centralidad urbana del muelle.
- Rehabilitar los Silos del Cantábrico como espacio cultural y conservar el mareógrafo y algunas grúas como patrimonio portuario.
- Mejorar las características de urbanización del espacio público derivado de los terrenos desafectados que los haga atractivos para el uso ciudadano.
- Establecer directrices de planificación y gestión del agua bajo enfoque DUSA (Desarrollo Urbano Sensible al Agua).



- Analizar los servicios de abastecimiento, saneamiento y drenaje y valorar su integración, modificación o mejora respecto a la ciudad y sus diversas figuras de planificación sectorial y general. Establecer unas tipologías de técnicas SUDS que se utilizarán como referencia a la hora de diseñar los nuevos viales, zonas peatonales y plazas públicas.
- Promover una urbanización que no impermeabilice completamente la superficie urbana, especialmente las zonas con poca densidad de tráfico y de uso peatonal.

DATOS CLAVE

Superficie: 4,4 Ha
 Longitud muelle Norte: 220 m
 Longitud muelle Sur: 425 m
 Ancho: 100 m
 Profundidad: 7 - 8 m

Edificabilidad Naves y silos existentes: 0,30 m²/m²

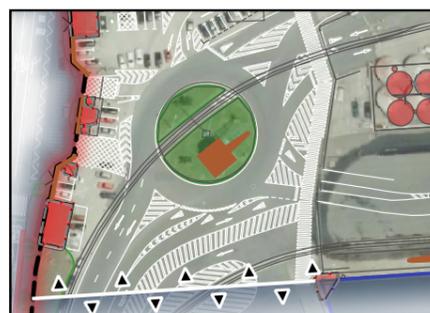
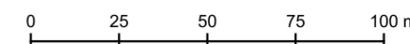
LEYENDA

- Mejora Accesibilidad transversal
- Jardines de Méndez Núñez
- Edificios Institucionales
- Edificios Terciarios
- Edificios de Servicios
- Cierre del Puerto
- Naves y silos sin uso a demoler
- Elementos Patrimoniales
- Vial de acceso
- Discontinuidad entre Muelles

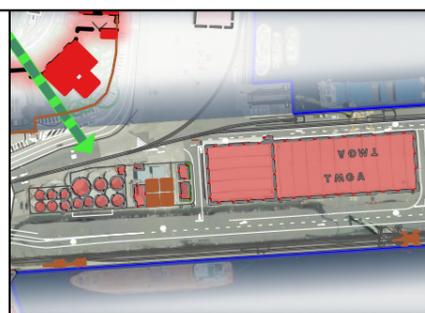
ESCALA 1:2.000
 FORMATO ORIGINAL A3



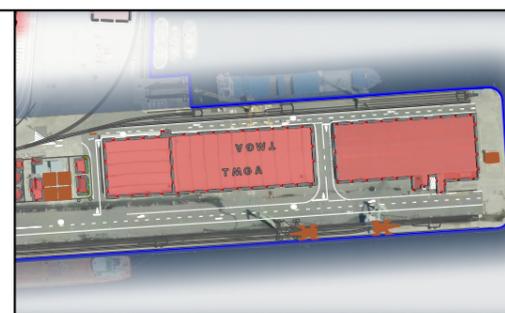
SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
 PROYECCIÓN UTM 29 N



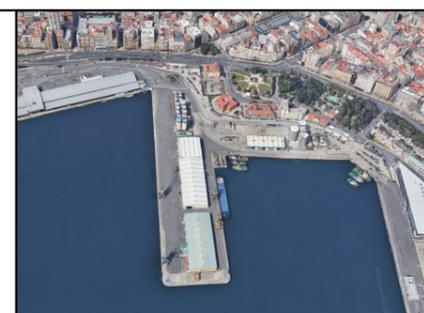
Muelle que sirve de transición y límite de la Zona 1, con el Muelle Unificado de Linares Rivas, sin posibilidad de actuaciones conjuntas



Naves y silos que habría que demoler parcialmente



Presencia de elementos con interés patrimonial



Vista aérea



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

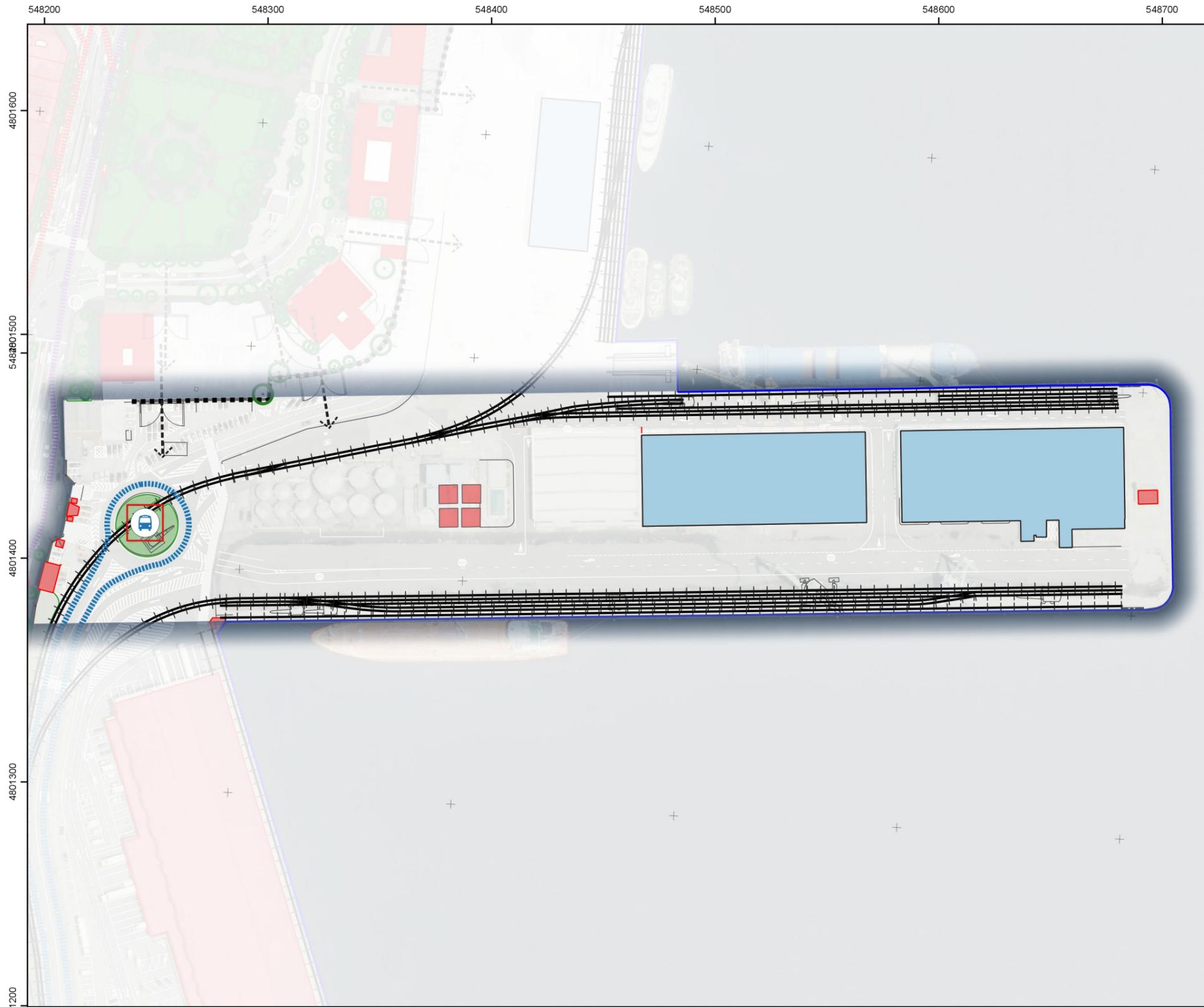
MUELLE DE CALVO SOTELO.
 PROBLEMÁTICAS Y
 OBJETIVOS LOCALES

CS1
 CÓDIGO DE FICHA

MUELLE DE CALVO SOTELO

ACTUACIONES: CORTO PLAZO

- Firma de un nuevo Protocolo General, seguido de un Convenio Interadministrativo que defina los usos e intensidades admisibles en este muelle y en el de Calvo Sotelo, y las aportaciones económicas y obligaciones de las distintas administraciones.
- Demoler los Silos de Galicia, próximos a los del Cantábrico.
- Demoler las edificaciones que no sean acondicionadas para un nuevo uso.
- Demoler el edificio restaurante a la entrada del muelle.
- Acondicionar las naves que permanezcan para usos ciudadanos.
- Apertura parcial del cierre para el uso temporal de los espacios del muelle.
- Localización parada para los autobuses metropolitanos



DATOS CLAVE

- Superficie de las naves:
- Nave 1: 4.080 m²
 - Nave 2: 4.370 m²

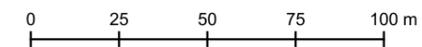
LEYENDA

- Acondicionamiento naves y silos para usos ciudadanos
- Demolición parcial de silos, naves y otras edificaciones
- Apertura parcial del cierre del puerto
- Nueva parada de autobús metropolitano
- Línea de autobús metropolitano
- Silos del Cantábrico
- Mareografo

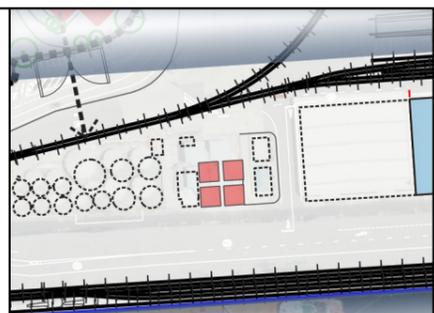
ESCALA 1:2.000
FORMATO ORIGINAL A3



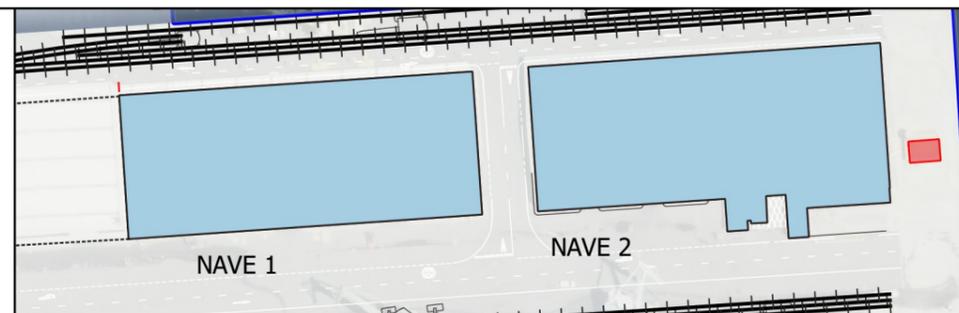
SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
PROYECCIÓN UTM 29 N



Localización de una nueva parada de autobus metropolitano



Demoler las naves y silos que no sean acondicionadas para un nuevo uso



Acondicionamiento de las naves que permanezcan para usos ciudadanos



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

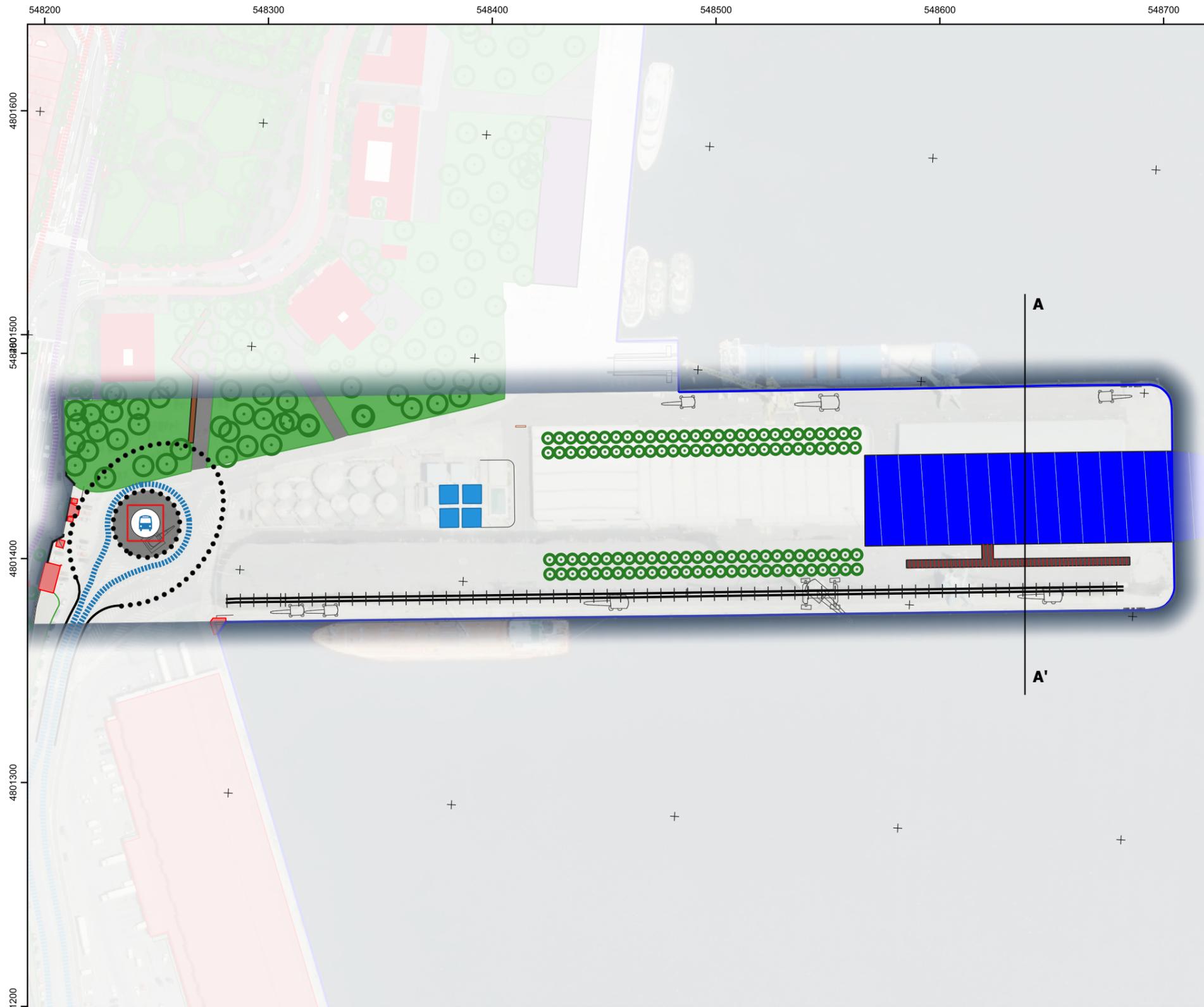
MUELLE DE CALVO SOTELO.
ACTUACIONES A CORTO PLAZO

CS2
CÓDIGO DE FICHA

MUELLE DE CALVO SOTELO

ACTUACIONES: MEDIO PLAZO

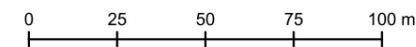
- Modificar el Plan General y aprobar un Plan Especial en el PET- Q23.
- Construcción de la nueva Estación Marítima en el extremo del muelle.
- Acondicionamiento del muelle para el atraque de cruceros, con una pasarela elevada que siga la alineación del cantil del muelle sur.
- Demolición de las naves existentes.
- Rehabilitar los Silos del Cantábrico como equipamiento cultural.
- Desaparición del vial y del cierre interior del puerto.
- Localización de un intercambiador de transportes de autobuses metropolitanos en el extremo inferior del muelle.
- Intervenir en el tramo de la Avenida de Linares Rivas frente al muelle, para favorecer la continuidad peatonal.
- Integrar tanto en pavimentos como en zonas verdes técnicas de gestión sostenible de aguas pluviales



ESCALA 1:2.000
FORMATO ORIGINAL A3



SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
PROYECCIÓN UTM 29 N



DATOS CLAVE

Dimensiones Terminal de Cruceros: 13.530 m² (6.765 m² x 2 plantas)
Dimensiones Intercambiador: 3.825 m²

LEYENDA

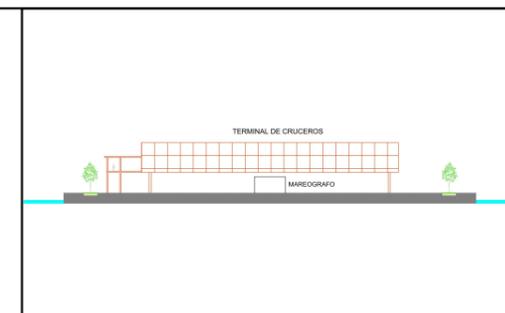
- Terminal de Cruceros
- Pasarela elevada para cruceros
- Intercambiador de autobús metropolitano subterráneo
- Rehabilitación de los Silos del Cantábrico para usos culturales
- Demolición naves y silos
- Prolongación Jardines Méndez Núñez



Localización de un intercambiador de transportes de autobuses metropolitanos



Nueva Terminal de Cruceros y acondicionamiento con pasarela de servicio longitudinal



Sección transversal (A - A')



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

MUELLE DE CALVO SOTELO. ACTUACIONES A MEDIO PLAZO

CS3
CÓDIGO DE FICHA

MUELLE DE CALVO SOTELO

ACTUACIONES: LARGO PLAZO

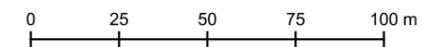
- Reurbanizar los espacios desafectados de usos portuarios.
- Finalizar las edificaciones y equipamientos recogidos en el Plan Especial.
- Localizar un elemento simbólico en el muelle.
- Acabar de integrar todas las soluciones de drenaje sostenible para consolidar el SUDS.



ESCALA 1:2.000
FORMATO ORIGINAL A3



SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
PROYECCIÓN UTM 29 N

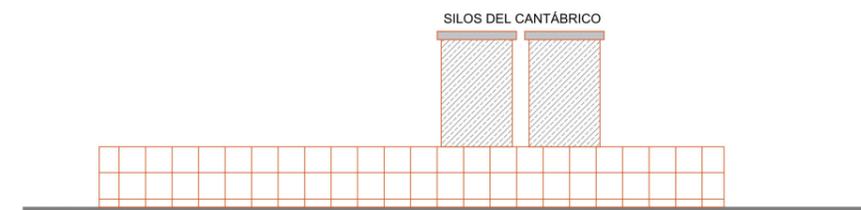
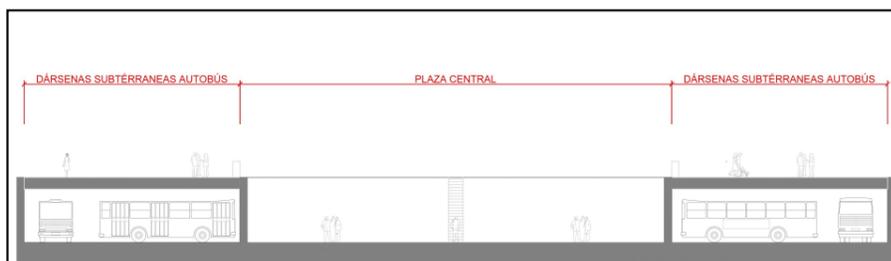


DATOS CLAVE

Dimensiones Terminal de Cruceros: 13.530 m² (6.765 m² x 2 plantas)
Dimensiones Intercambiador: 3.825 m²
Dimensiones Equipamiento Cultural: 6.000 m² (3.000 m² x 2 plantas)

LEYENDA

- Terminal de Cruceros
- Pasarela elevada para cruceros
- Rehabilitación de los Silos del Cantábrico para usos culturales
- Equipamiento Cultural
- Elemento simbólico
- Intercambiador subterráneo autobús metropolitano
- Espacios Peatonales
- Prolongación túnel Avenida do Porto
- Prolongación Jardines de Méndez Núñez



Intercambiador de autobús metropolitano

Equipamiento Cultural y rehabilitación Silos del Cantábrico



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

MUELLE DE CALVO SOTELO.
ACTUACIONES A LARGO PLAZO

CS4
CÓDIGO DE FICHA

SÍNTESIS ZONA 1



LEYENDA

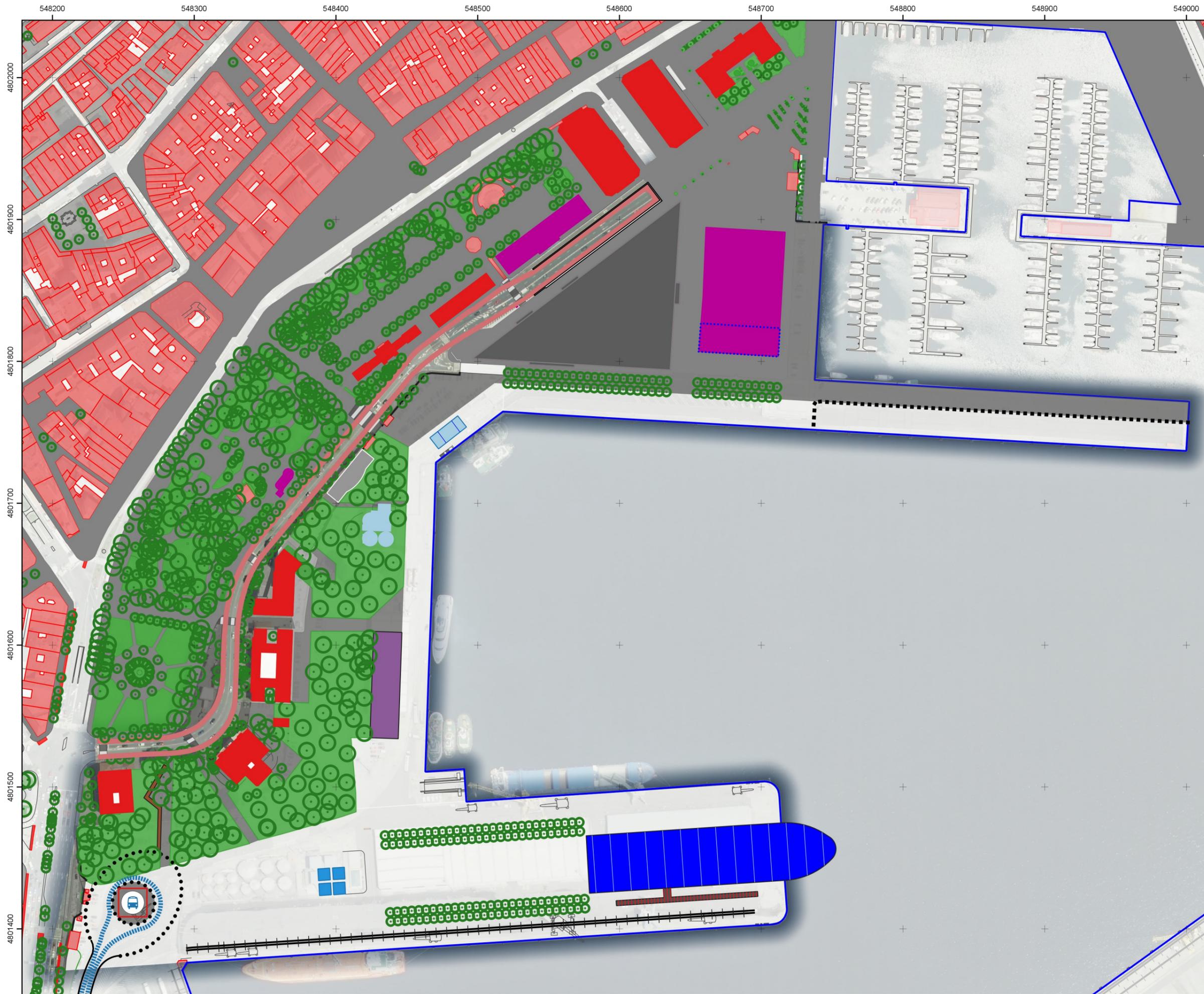
- Acondicionamiento naves y silos para usos ciudadanos
- Demolición parcial de silos, naves y otras edificaciones
- Acondicionamiento como Estación Marítima
- Apertura parcial del cierre del puerto
- Cierre del Muelle
- Implantación de Carriles 30
- Medidas de calmado del tráfico
- X Traslado parada autobuses metropolitanos
- B Nueva parada de autobuses metropolitanos
- B Parada compartida autobús metropolitano y urbano
- B Parada autobuses metropolitanos
- B Parada autobuses urbanos
- Recorridos autobús metropolitano y urbano
- Itinerarios autobús metropolitano
- Recorrido autobús urbano

DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

ZONA 1. ACTUACIONES A CORTO PLAZO Z1.C

CÓDIGO DE FICHA



LEYENDA

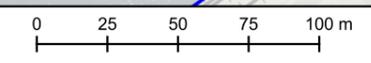
- Terminal transporte de ría
- Edificio Terciario
- Acondicionamiento usos ciudadanos
- Terminal de Cruceros
- Pasarela elevada para cruceros
- Intercambiador de autobús metropolitano subterráneo
- Rehabilitación de los Silos del Cantábrico para usos culturales
- Demolición naves y silos
- Prolongación Jardines Méndez Núñez
- Acondicionamiento como Estación Marítima
- Planta baja Palacio del Ocio
- Reurbanización del frente
- Espacios Peatonales
- Cierre del muelle
- Carril bici



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

SÍNTESIS ZONA 1. ACTUACIONES A MEDIO PLAZO Z1.M
CÓDIGO DE FICHA





LEYENDA

- Terminal de Cruceros
- Pasarela elevada para cruceros
- Terminal Transporte de Ría
- Rehabilitación de los Silos del Cantábrico para usos culturales
- Edificio Terciario
- Acondicionamiento usos ciudadanos
- Terminal complementaria de cruceros
- Equipamiento Cultural
- Elemento simbólico
- Cierre del muelle
- Intercambiador subterráneo autobús metropolitano
- Nueva Plaza elevada
- Espacios Peatonales
- Prolongación túnel Avenida do Porto
- 🚗 Intercambiador de Transporte Metropolitano
- 🚌 Parada de autobús metropolitano
- 🚗 Parada de autobús urbano
- Recorrido autobús metropolitano
- Recorrido autobús urbano
- Prolongación Jardines de Méndez Núñez



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

SÍNTESIS ZONA 1. ACTUACIONES A LARGO PLAZO **Z1.L**
CÓDIGO DE FICHA

B.2. ZONA 2. MUELLES DE SAN DIEGO Y PETROLERO

Asociamos esta Zona con los muelles de San Diego y Petrolero, junto con la estación de mercancías de San Diego, gestionada por ADIF, aunque construida en los años sesenta sobre terrenos portuarios. Entre la Zona 2 y la Zona 1 aparece un frente portuario formado por los muelles del Este, La Palloza y el muelle Unificado de Linares Rivas, cuyas naves, locales, almacenes, se relacionan con la actividad pesquera, incluida la Lonja, localizada en todo el frente del muelle Unificado de Linares Rivas.

Frente al muelle de San Diego se construyó a mediados de los años ochenta, el muelle del Centenario, para diversificar el tráfico de mercancías del puerto con los graneles sólidos y las mercancías en general, antes dependiente (en términos de toneladas de mercancías), de los graneles líquidos. Más allá del muelle Petrolero se construyó en los años noventa la Dársena de Oza, para la actividad pesquera.

Los terrenos ocupados por la Zona 2, que se pretenden desafectar de las actividades actuales portuarias, ocupan una situación intermedia, dentro de la fachada portuaria, frente a barrios anteriormente periféricos de la ciudad como Cuatro Caminos, A Gaiteira y Os Castros, separados de los terrenos portuarios por la Avenida del Ejército y el parque de San Diego, con una baja calidad de edificación y fuertes densidades.

En ellos se localizan actualmente, en el caso del muelle de San Diego, además de la estación de mercancías de San Diego, como un gran espacio vacío y con apenas uso actual, almacenes, oficinas, naves, instalaciones frigoríficas, ordenadas a través de viales secundarios paralelos y transversales tanto al muelle como al vial interior. El vial de acceso al muelle de San Diego, y al muelle Petrolero, actúa de elemento separador entre la estación de mercancías y las naves y almacenes del muelle.

En el caso del muelle Petrolero, a continuación del de San Diego, son las tolvas metálicas para el almacenaje de los graneles líquidos, las que se asientan con el intermedio de espacios verdes surcados de tuberías que conectan las tolvas, las que constituyen la imagen actual de este muelle, junto con los pantalanos perpendiculares al mismo en el que atracan los barcos petroleros. Las vías de ferrocarril y el vial de acceso al muelle de Oza, actúan también aquí, de elemento separador entre la cornisa que bordea el barrio de Os Castros, y este muelle.

Son tres áreas, por tanto diferentes las que se encuentran en esta Zona 2: *la estación de mercancías, el muelle de San Diego y el muelle Petrolero*, sin continuidad actual (más allá de la espacial), pudiendo

intervenir sobre las mismas en relación a su integración en la ciudad de forma independiente en distintas fases. Las vías de ferrocarril que sirven de acceso a la estación de mercancías se desvían antes, a la altura del enlace entre el muelle Petrolero y el muelle de San Diego, hacia este muelle, con dos ramales, uno de los cuales continúa el muelle del Este y el otro al muelle del Centenario.

Aunque desde el punto de vista urbanístico, tanto en los convenios del 2004, como el PET- R26 que recoge el Plan General, se trata de una única Área de Reparto, cada una de las subzonas admite una estrategia específica, pudiendo iniciar su transformación por separado como hicimos también en la Zona 1 con los muelles de Batería y Calvo Sotelo, adaptadas a los distintos tiempos o fases de su desarrollo, en las que influyen la caducidad de las concesiones, y el coste y los condicionantes para el traslado de las instalaciones como las de Repsol al Puerto exterior, aunque estén sujetas a un convenio, ahora afectando solo a del orden del 40 por ciento de los graneles líquidos.

Es además en estos suelos, en los que se consolidan las máximas edificabilidades del Plan General, con 398. 268 m² de superficie edificable, con un 86, 96% de edificación residencial y un 13, 04 % de terciario, con alturas de B+5, y excepcionalmente de B+9, que frente a la Zona 1, en la que se apuesta en estas líneas estratégicas por la titularidad pública de los terrenos, por su centralidad, en este caso, aunque disminuyendo la edificabilidad e introduciendo otros usos, habría que ir a una solución intermedia, que además de contribuir a hacer frente a los costes de urbanización, de forma localizada, contribuya a financiar la entidad pública que recogemos y describimos en el ámbito económico y de gestión.

El criterio, en cualquier caso, que adoptaremos, para dimensionar los aprovechamientos urbanísticos, como ponemos de manifiesto en el apartado C de los ámbitos instrumentales, es que no superen la edificabilidad existente en estos momentos, planteando distintos usos para los mismos, y aproximándonos a una edificabilidad media de 0,60 m²/m², mucho menor que la recogida en el Plan General. Ello supone, como también explicamos en el ámbito de urbanístico, una ocupación de la edificación mucho menor, que libere espacios de uso público, con edificabilidades parciales en la terminal de mercancías del orden de 0,40 m²/m², y en el Muelle Petrolero de 0,30 m²/m², mientras que en el Muelle de San Diego, se mantiene la edificabilidad actual, para actividades productivas, liberando el 50 % del suelo.

Mientras que el espacio ocupado por la actual *estación de mercancías*, en torno a las 13 Ha, aparece casi vacío de edificaciones, más allá de la estación, el muelle de San Diego, más allá de la carretera del puerto, aparece totalmente ocupado por naves, silos, cámaras frigoríficas y almacenes, con concesiones que se prolongan hasta el 2027 y otras a punto de caducar. En el primer caso, por tanto, se puede realizar una intervención nueva, sin más condicionantes que los aprovechamientos urbanísticos

decididos, los equipamientos, espacios libres, viales que sirvan de conexión y resuelvan carencias de los barrios del entorno. En este sentido, se podría mantener como elemento de centralidad, convenientemente rehabilitado, el edificio de la actual estación. Igualmente, en la transición entre el parque de San Diego, y los terrenos actuales de la estación de mercancías, se puede ubicar un edificio lineal con servicios múltiples que no rompa la continuidad paisajística del parque y su relación con el nuevo parque en los terrenos de la estación.

En el caso del *muelle de San Diego*, en torno a las 14 Ha, las acciones a corto, medio y largo plazo, se deben mover entre la rehabilitación y la regeneración, para acoger actividades que vayan colonizando la trama existente, liberando espacios intermedios para espacios libres y equipamientos, a medida que se vayan sustituyendo las edificaciones actuales, con una voluntad de transformación de las actividades productivas hacia la economía verde y azul y la innovación. En todo caso, las nuevas edificaciones que se construyan, tienen que adaptarse a unos estándares energéticos y bioclimáticos, que se acerquen al consumo cero, representando una imagen innovadora de las nuevas edificaciones, en la que se reconozca la nueva imagen de la ciudad.

En el caso del *muelle Petrolero*, en torno a las 9 Ha, cuya concesión termina en el 2027, siempre que se cumplan las previsiones de traslado de los graneles líquidos, de acuerdo con el convenio con Repsol, las estrategias de transformación tienen que pasar por la regeneración de los terrenos actuales, por la demolición de gran parte de las tolvas actuales, y por el mantenimiento de algunas tolvas como memoria del paisaje anterior, con la posibilidad de reutilizarlas para usos habitacionales o equipamientos. También aquí los edificios y la urbanización, tendrán que adaptarse a unas exigencias de calidad, con usos mixtos y una mayor presencia del uso residencial, con exigencias energéticas y ambientales extremas.

1. ESPACIO PORTUARIO. ESTACIÓN DE MERCANCÍAS DE SAN DIEGO

1. - PROBLEMÁTICA

- La estación de mercancías de San Diego. propiedad de ADIF, ocupa hoy una superficie de más de 13 Ha, entre el muelle de San Diego y la ciudad, con un uso muy limitado, al desaparecer hace cinco años el tráfico residual de contenedores, y en este año el tráfico de carbón, con destino a Meirama.
- El uso actual para el transporte de maderas con destino a Portugal, con el espacio entre las vías convertido en almacén de maderas, y para el transporte de cereales para la cabaña ganadera y para la producción de bioetanol (para reducir el azufre en la refinería de Repsol) , no justifica los grandes espacios ocupados por la estación actual y sus playas de vías.
- El transporte de cereales tiene como destino principal la planta del Grupo Coren en Ourense, y el transporte de bioetanol (carga peligrosa que necesita el transporte en tren) tiene como origen la planta de Bioetanol Galicia en Teixeira. El cereal descargado en el puerto sirve a su vez de materia prima para la elaboración del bioetanol, utilizando el mismo tren en su doble recorrido.
- El traslado de los barcos que cargan los cereales al puerto exterior, y los que cargan el bioetanol al servicio de la refinería de Repsol, aparece como una condición indispensable para la liberalización de los terrenos de la estación de San Diego, mientras que las maderas admiten una terminal de mercancías de menor dimensión fuera de San Diego.
- Las expectativas de un tráfico futuro de contenedores, centrado en el muelle del Centenario, ante las limitaciones del puerto exterior para captar este tipo de tráfico, no necesariamente determinarían en el futuro el mantenimiento de la estación de mercancías, ya que el muelle del Centenario dispone de espacio suficiente para el almacenamiento de los mismos, y la línea férrea que los transporte no necesita de la actual estación de mercancías.
- La imagen actual de esta estación con un uso muy limitado, en un espacio de la ciudad que de forma creciente irá adquiriendo una gran centralidad, supone un borde para la relación de la ciudad con el mar, aunque se desafecten en el futuro los terrenos del muelle de San Diego. En este sentido sí se entiende como una actuación conjunta, ya que no tendría sentido desafectar los terrenos de San Diego, si al mismo tiempo no se desafectan los terrenos de la estación de mercancías.

- Las carencias actuales de un servicio de cercanías en el área metropolitana de A Coruña, alternativo al ferrocarril a escala regional, podría tener una oportunidad, aprovechando la línea que discurre por el margen de la ría del Burgo, al menos hasta Betanzos.
- Frente a las características del cierre que rodea al resto de los espacios portuarios, el cierre de la estación de mercancías, construido a finales de los años sesenta, no tiene ningún interés patrimonial, que se une a la propia especialización de la Avenida del Ejército de acceso a la ciudad.
- Si tiene un interés patrimonial la memoria del curso del río Monelos, que atravesaba los terrenos de la actual estación y del muelle de San Diego, y la memoria del castillo de San Diego, como parte de los elementos de defensa de la bahía de A Coruña.

2. - OBJETIVOS LOCALES

- Construir un nuevo acceso ferroviario al puerto exterior en Punta Langosteira que libere a la actual estación del transporte de graneles sólidos y líquidos, además de aumentar la competitividad del puerto exterior.
- Consolidar parte de los aprovechamientos urbanísticos, recogidos en el Plan General (PET- R26) con la construcción de nuevas edificaciones ordenadas según criterios de sostenibilidad ambiental, económica y social.
- Resolver carencias de equipamientos y espacios libres de los barrios del entorno, en especial Cuatro Caminos, A Gaiteira y Os Castros.
- Abrir la ciudad a los espacios ocupados por la actual estación, en conexión con los barrios y los espacios libres del entorno.
- Convertir el actual edificio de la estación, una vez rehabilitado, en un centro multifuncional, con dos plantas, al que en el caso que se muestre su viabilidad, lleguen los servicios ferroviarios de proximidad de forma subterránea, transformándola en elemento de nodalidad y de transición entre el transporte público metropolitano y el urbano.
- Generar un gran espacio verde en forma de gran parque que dé continuidad al parque de San Diego.
- Recuperar la huella del paso del río Monelos, integrado en el parque, con el valor paisajístico y ecológico del agua, así como la memoria del castillo de San Diego.

- Resolver la transición entre el parque de San Diego y los espacios libres que se localicen en los terrenos de la actual estación, mediante edificaciones terciarias y equipamientos escalonados aprovechando el desnivel topográfico del parque.
- Analizar los servicios de abastecimiento, saneamiento y drenaje y valorar su integración, modificación o mejora respecto a la ciudad.
- Establecer una tipología de técnicas SUDS que se utilizarán como referencia a la hora de diseñar los nuevos viales, zonas peatonales, espacios verdes y plazas públicas, promoviendo una urbanización que no impermeabilice las superficies urbanizadas.
- Reurbanizar la Avenida del Ejército, integrándola en la transformación de los terrenos de la estación.
- Reurbanizar la carretera de acceso al puerto Petrolero, adaptándola a la transformación de los terrenos de los muelles de San Diego y Petrolero y a los terrenos de la estación.

3. - ACCIONES

3. 1. - A CORTO PLAZO

- Estudiar la viabilidad de los servicios de cercanías o de proximidad en el Área Metropolitana, y en especial en el eje A Coruña, Culleredo, Cambre y Betanzos, recorrido por el actual ferrocarril.
- Establecer un convenio con el ADIF, para la transformación de los terrenos de la actual estación, en el que se integren también la Autoridad Portuaria y Puertos del Estado.
- Trasladar provisionalmente la terminal de maderas al fondo del actual espacio de vías, previo a su desaparición.
- Demoler el frente del cierre y rehabilitar el edificio de la actual estación de mercancías para actividades ciudadanas.
- Localizar un estacionamiento disuasorio para el tráfico metropolitano en los terrenos desafectados de la estación.
- Modificar el Plan General, planteando intervenciones diferentes en la Zona de Servicio del Puerto, separando las intervenciones en los terrenos de la estación, de las intervenciones en los muelles de San Diego y Petrolero.
- Redactar un Plan Especial para los terrenos de la actual estación de mercancías, con la reordenación

de los terrenos en base a la calificación urbanística y los sistemas generales que se establezcan en el nuevo Plan General.

- Analizar los servicios de abastecimiento, saneamiento y drenaje y valorar su integración, modificación o mejora respecto a la ciudad y al resto de los espacios portuarios. Establecer unas tipologías de técnicas SUDS que se utilizarán como referencia a la hora de diseñar los nuevos viales, zonas peatonales o paseos.

3. 2. - A MEDIO PLAZO

- Retirar las vías existentes y los servicios asociados a las mercancías.
- Dar continuidad al parque de San Diego, a través de los terrenos de la estación, convirtiéndolo en el elemento integrador del nuevo barrio.
- Transformar el edificio de la Estación en un edificio multiusos, con dos plantas, con servicios administrativos completados con actividades ciudadanas y espectáculos en planta baja.
- Iniciar la urbanización en los terrenos de la estación con la construcción de un nuevo parque, con criterios de sostenibilidad.
- Localizar un estacionamiento subterráneo, que dé una respuesta al estacionamiento de los barrios del entorno y a los nuevos usos que se localicen en torno al nuevo parque.
- Integrar la memoria del río Monelos y del castillo de San Diego, recuperando su traza y su ubicación en la ordenación del nuevo parque.
- Demoler el viaducto elevado de la Avenida del Ejército.
- Dotar al área de un intercambiador de transporte urbano y metropolitano en superficie, próximo a los terrenos de la estación.

3. 3. - A LARGO PLAZO

- Dotar al área de una estación para los servicios ferroviarios de proximidad que complementen los de carácter regional de la estación de San Cristóbal.
- Materializar los usos residenciales, terciarios y equipamientos, que recoja el Plan Especial con criterios

de sostenibilidad ambiental y paisajística adaptados a las condiciones de eficiencia energética y emisiones cero.

- Transformar la Avenida del Ejército en bulvar urbano integrándolo en los barrios del entorno, como A Gaiteira y el nuevo parque de la estación.
- Integrar el viario de las calles de los barrios del entorno conformando corredores verdes que den continuidad a los espacios públicos derivados de la transformación de los terrenos portuarios.

2. ESPACIO PORTUARIO: MUELLE DE SAN DIEGO

1. - PROBLEMÁTICA

- Fuerte ocupación actual por almacenes de graneles sólidos, silos de cemento, edificios frigoríficos, talleres de reparación naval, naves de manipulación de la pesca, oficinas de consignatarios, oficinas de transportistas, generadores de empleo y cuyas concesiones se extienden hasta el 2027.
- Muelle atravesado por líneas de ferrocarril que sirven, aparte de al propio muelle, a otros muelles próximos como el del Centenario, el de la Palloza y el unificado de Linares Rivas.
- Muelle afectado por los servicios de control de accesos, en un extremo del mismo, a través del vial que da acceso también al muelle del Este y al muelle del Centenario.
- Dificultad de liberar totalmente este muelle, hasta que no se construya el acceso ferroviario al puerto exterior.
- Necesidad de localizar en este muelle actividades productivas, para mantener la actividad y el empleo del puerto interior, más allá de la pesca, el turismo y las actividades deportivas.
- Condicionante que para los futuros usos del muelle de San Diego, representa el mantenimiento de la línea de ferrocarril al muelle del Centenario, en el caso que se apueste por el tráfico de contenedores en este muelle y la demanda sea diferente de la actual.
- Trama viaria de acceso a los distintos almacenes y naves, junto con el parcelario actual, como condicionante de la ordenación

2. - OBJETIVOS LOCALES

- Abrir la ciudad a las nuevas actividades que se localicen en el muelle, sin control de accesos.
- Sustituir las actividades actuales por otras más blandas ligadas a la economía verde y azul, y a la innovación, atrayendo a aquellas empresas que busquen la calidad del entorno edificado.
- Mantener el empleo en esta área de la ciudad, ligándolo a nuevas actividades, para que el puerto interior siga siendo un motor económico de la ciudad.
- Consolidar la nueva edificación, a partir de un proceso progresivo de sustitución de las edificaciones existentes, que no rebasen la edificabilidad actual en el área.

- Dotar a esta área de la ciudad de una imagen atractiva, desde la habitabilidad y el uso de los espacios públicos, a través de la calidad de la edificación y la urbanización.
- Recuperar la huella del paso del río Monelos, como elemento de integración con los espacios verdes del parque de la estación.
- Consolidar parte de los aprovechamientos terciarios, recogidos en el Plan General con criterios de sostenibilidad.
- Conseguir el uso público de la mayor parte de los terrenos desafectados.
- Reurbanizar los bordes cercanos a los muelles de los terrenos desafectados, con criterios de calidad, dando continuidad a los recorridos peatonales y acogiendo actividades al aire libre relacionadas con el ocio y la pesca.
- Favorecer el acercamiento de los ciudadanos al mar con actividades que atraigan el recorrido de los muelles.

3. - ACCIONES

3. 1 A CORTO PLAZO

- Analizar la reutilización de las naves cuyas concesiones hayan terminado para actividades ciudadanas, culturales y deportivas, convenientemente rehabilitadas.
- Realizar un Plan de regeneración urbana asistemático, dirigido por un Plan Programa que se despliegue en el tiempo por zonas y parcelas, asociado a la finalización de las concesiones.
- Definir usos futuros que se irán asentando en el medio y largo plazo sobre los terrenos del muelle de San Diego.

3. 2 A MEDIO PLAZO

- Redactar un Plan Especial para los terrenos del muelle de San Diego, independiente de la estación de mercancías y los terrenos del muelle de Repsol, aunque en coordinación con ellos y de acuerdo con los planteamientos del nuevo Plan General.
- Reorganizar los accesos ferroviarios que atraviesan el muelle de San Diego, al servicio de los muelles

del Centenario y los muelles de la Palloza y del Este.

- Demoler las naves y los silos próximos al cantil del muelle, recuperando parcialmente el borde para usos ciudadanos, en continuidad con el nuevo parque de los terrenos de la estación.
- Establecer áreas verdes en los tramos de transición con los muelles del Este y Petrolero.
- Iniciar el proceso de sustitución de las edificaciones existentes según vayan finalizando las concesiones, adaptándolas a los planteamientos del Plan Especial del Área.
- Comenzar la urbanización de los nuevos viales y espacios libres que queden entre las nuevas edificaciones, con criterios de calidad y adaptándolos a las tipologías de técnicas SUDS

3. 3 A LARGO PLAZO

- Concentrar el acceso ferroviario en el muelle de San Diego, en el acceso solo al muelle del Centenario.
- Dotar al área de una calidad de urbanización, a través de unos espacios públicos que tengan continuidad con las intervenciones en el muelle Petrolero y en la estación de mercancías, incluida la recuperación parcial de la memoria del río Monelos.
- Reurbanizar la avenida de acceso al muelle Petrolero convirtiéndola en un bulvar.

3. ESPACIO PORTUARIO: MUELLE PETROLERO

1. - PROBLEMÁTICA

- Imposibilidad de intervenir sobre él hasta que no se trasladen totalmente los graneles líquidos al puerto exterior
- Fuerte ocupación del muelle actual, por tuberías y tolvas para el almacenaje y el transporte de graneles líquidos.
- Oleoducto actual hasta la Refinería de Repsol que sigue la cornisa del barrio de Os Castros, como un elemento de peligrosidad hasta que no se termine el nuevo oleoducto.
- Exposición actual de los terrenos del muelle Petrolero, a la posibilidad de accidentes.
- Necesidad de una regeneración radical de los terrenos actuales del muelle, y posibles suelos contaminados, y de limpieza de las tolvas que permanezcan.
- Vía de ferrocarril que sigue la cornisa de Os Castros, y cuyo mantenimiento sería un elemento de separación funcional, visual y paisajística en caso que no se cubriese.

2. - OBJETIVOS LOCALES

- Localizar un desarrollo residencial mixto de calidad, volcado al mar, que no suponga una barrera visual para los habitantes del entorno, y con presencia de vivienda social.
- Dar una continuidad a este desarrollo en los espacios públicos del barrio de Os Castros, resolviendo la discontinuidad funcional y topográfica con este barrio.
- Resolver carencias de equipamientos sociales, culturales y deportivos del propio barrio.
- Conservar la memoria del muelle con el mantenimiento de algunas tolvas y los pantalanes.
- Dotar al barrio de una identidad por la rehabilitación de algunas tolvas con espacios residenciales y de equipamientos.
- Dotar al barrio de una identidad por la presencia de zonas verdes y el carácter innovador de las edificaciones, tanto desde el punto de vista arquitectónico como desde el punto de vista ambiental y energético.

3. ACCIONES

3. 1 A CORTO PLAZO

- Continuar la construcción del oleoducto entre el puerto y la refinería de Bens, de acuerdo con el convenio con Repsol del 2013.
- Firmar un nuevo convenio para el traslado del resto de los combustibles líquidos que se descargan en los pantalanes.
- Estudiar la viabilidad del proyecto de un falso túnel que sigue el pie de la cornisa de Os Castros, para cubrir parcialmente las vías de ferrocarril.
- Analizar los servicios de abastecimiento, saneamiento y drenaje y valorar su integración, modificación o mejora respecto a la ciudad y sus diversas figuras de planificación sectorial y general. Establecer directrices de planificación y gestión del agua bajo enfoque DUSA. Establecer unas tipologías de técnicas SUDS que se utilizarán en coherencia con el resto del sistema de drenaje sostenible ya desarrollado.

3. 2 A MEDIO PLAZO

- Regenerar los terrenos portuarios, con el desmontaje de las tuberías y la limpieza de las tolvas, eliminando los elementos no recuperables y realizando intervenciones de restauración paisajística y ambiental.
- Redactar un Plan Especial para los terrenos del muelle Petrolero.
- Demoler el cierre del puerto, sin ningún interés patrimonial.
- Construir un falso túnel que cubra las vías de ferrocarril que sigue el pie de la cornisa de Os Castros.
- Construir una conexión que comunique peatonalmente os Castros con los nuevos terrenos portuarios.

3. 3 A LARGO PLAZO

- Desarrollar la urbanización por fases, a medida que se vayan regenerando los terrenos.
- Reutilizar los pantalanes para actividades deportivas.
- Rehabilitar las tolvas que permanezcan para equipamientos.
- Construir el desarrollo residencial, con un porcentaje de vivienda social, y cuya edificabilidad no supere las edificaciones existentes.
- Reurbanizar la carretera de acceso al puerto para que sirva de elemento articulador, y que sirva además para soportar el transporte privado y público de acceso, en continuidad con el resto del viario urbano.

FICHAS ZONA 2

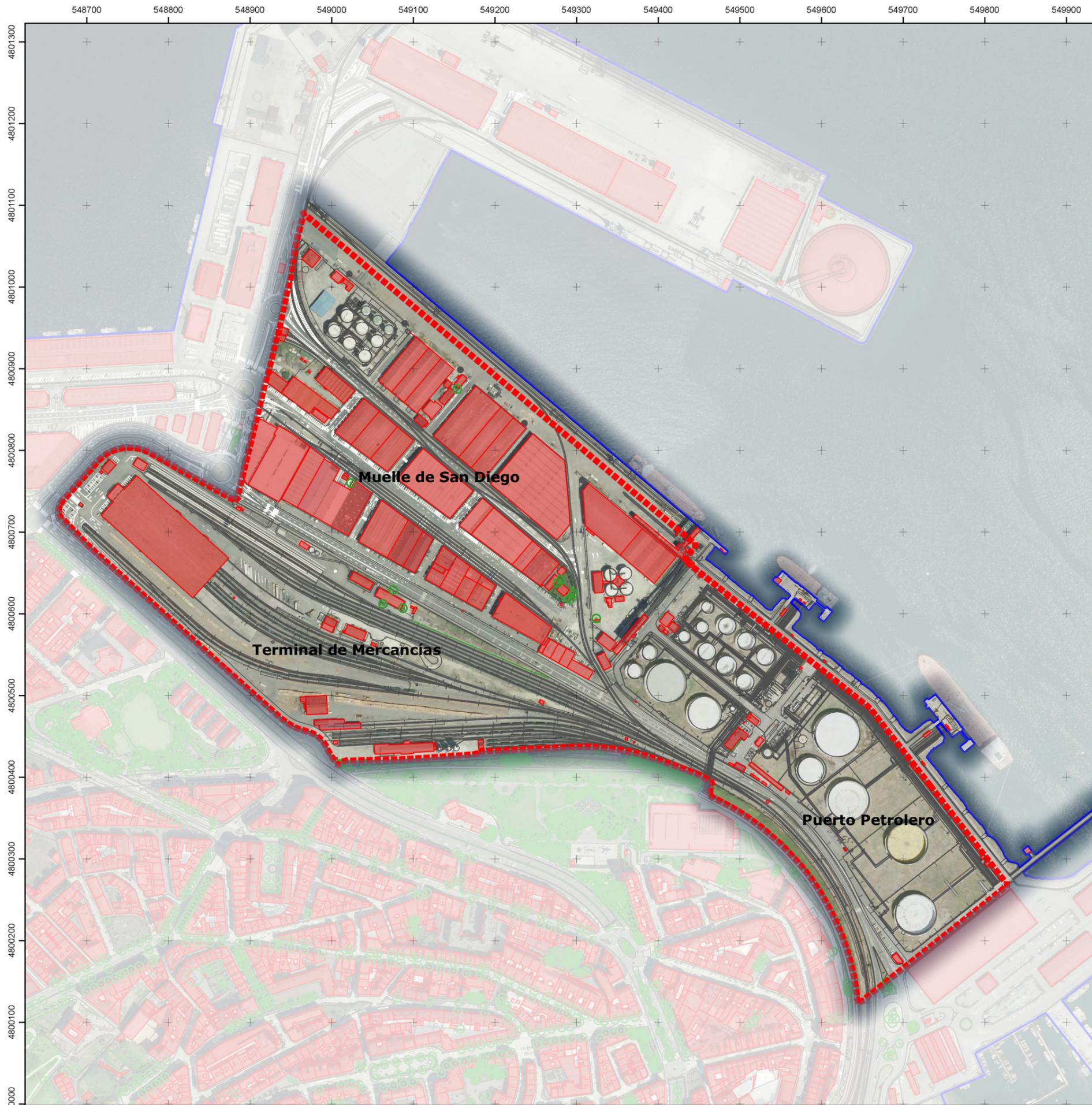
ZONA 2. MUELLES DE SAN DIEGO, PUERTO PETROLERO Y TERMINAL DE MERCANCÍAS

Asociamos esta Zona con los muelles de San Diego y Petrolero, junto con la estación de mercancías de San Diego, gestionada por ADIF, aunque construida en los años sesenta sobre terrenos portuarios. Entre la Zona 2 y la Zona 1 aparece un frente portuario formado por los muelles del Este, La Palloza y el muelle Unificado de Linares Rivas, cuyas naves, locales, almacenes, se relacionan con la actividad pesquera, incluida la Lonja, localizada en todo el frente del muelle Unificado de Linares Rivas.

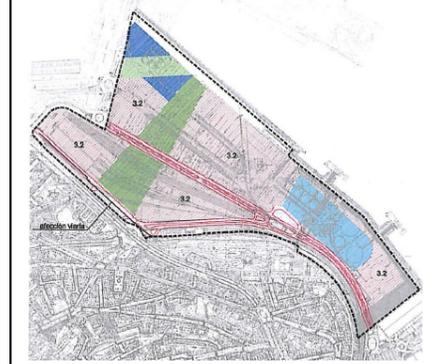
Los terrenos ocupados por la Zona 2, que se pretenden desafectar de las actividades actuales portuarias, ocupan una situación intermedia, dentro de la fachada portuaria, frente a barrios anteriormente periféricos de la ciudad como Cuatro Caminos, A Gaitera y Os Castros, separados de los terrenos portuarios por la Avenida del Ejército y el parque de San Diego, con una baja calidad de edificación y fuertes densidades.

Son tres áreas, por tanto, diferentes las que se encuentran en esta Zona 2: la estación de mercancías, el muelle de San Diego y el muelle Petrolero, sin continuidad actual (más allá de la espacial), pudiendo intervenir sobre las mismas en relación a su integración en la ciudad de forma independiente en distintas fases. Las vías de ferrocarril que sirven de acceso a la estación de mercancías se desvían antes, a la altura del enlace entre el muelle Petrolero y el muelle de San Diego, hacia este muelle, con dos ramales, uno de los cuales continúa el muelle del Este y el otro al muelle del Centenario.

Aunque desde el punto de vista urbanístico, tanto en los convenios del 2004, como el PET- R26 que recoge el Plan General, se trata de una única Área de Reparto, cada una de las subzonas admite una estrategia específica, pudiendo iniciar su transformación por separado como hicimos también en la Zona 1 con los muelles de Batería y Calvo Sotelo, adaptadas a los distintos tiempos o fases de su desarrollo, en las que influyen la caducidad de las concesiones.



DATOS CLAVE



Condiciones de ordenación, edificación y uso:

Usos previstos:		
Residencial	66,96	%
Terciario	3,04	%

Norma Zonal 2, Ensanche, Subzona 5, manzana periférica, para el uso residencial.

Norma Zonal 3, Extensión edificatoria en tipología en bloques; Subzona 2, bloque abierto sin parcela en tomo a la edificación.

La tipología edificatoria es residencial colectiva entre medianeras para la Norma Zonal 2 y terciario en edificio exclusivo para la Norma Zonal 3.

La altura máxima de la edificación es de 6 plantas. Excepcionalmente se podrá aumentar esta altura hasta 10 plantas para enfatizar los espacios principales del proyecto.

Las determinaciones de la Norma Zonal podrán ser ajustadas por el PET.

Los sistemas de espacios libres y equipamientos rayados son indicativos.

Superficie edificable	396.268,00	m ²
-----------------------	------------	----------------

Provisión de dotaciones públicas:

SISTEMAS LOCALES		
Red viaria	-	m ²
Espacios libres	60.89,73	m ²
Equipamientos	31675,13	m ²
TOTAL	91864,86	m²

SISTEMAS GENERALES		
Red viaria	-	m ²
Espacios libres	31687,15	m ²
Equipamientos	14.429,05	m ²
TOTAL	46.116,20	m²
Plazas de aparcamiento pb/pv	1930 p / 5.996 p	

Se reservará, como mínimo, el suelo correspondiente al porcentaje de la superficie edificable destinada a uso residencial para la construcción de viviendas de protección pública que se incluya en el cuadro de las normas urbanísticas, en 4.- Vivienda de Protección Oficial.

LEYENDA

-  Delimitación Zona 1 según Convenios 2004 y Plan General 2013
-  Naves y Silos



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

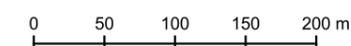
LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

ZONA 2.
PLANO GENERAL Z2.1
CÓDIGO DE FICHA

ESCALA 1:5.000
FORMATO ORIGINAL A3



SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
PROYECCIÓN UTM 29 N



ESTACIÓN DE MERCANCÍAS DE SAN DIEGO

TERMINAL DE MERCANCÍAS

PROBLEMÁTICA

- Uso muy limitado con respecto a la elevada superficie de la terminal de mercancías (13 Has), al desaparecer el tráfico residual de contenedores y de carbón
- El uso actual para el transporte de maderas y de cereales no justifica el gran espacio ocupado por la terminal actual y su playa de vías.
- El traslado de la carga de cereales al Puerto Exterior dejaría como único tráfico al transporte de maderas, que admitiría una terminal de menores dimensiones fuera de San Diego.
- El posible tráfico de contenedores en el futuro podría localizarse en el muelle del Centenario, dadas las limitaciones para este tráfico del Puerto Exterior, sin necesidad de la actual terminal.
- Espacio de gran y creciente centralidad urbana
- Las carencias actuales de un servicio ferroviario de cercanías en el área metropolitana de A Coruña, siendo una oportunidad aprovechar la línea que finaliza en San Diego.
- Bajo interés patrimonial del cierre de la terminal
- Alta especialización como viario de acceso de la Avenida del Ejército
- Interés patrimonial de la memoria del Río Monelos y del Castillo de San Diego

OBJETIVOS LOCALES

- Construir un nuevo acceso ferroviario al Puerto Exterior que libere a la actual estación del transporte de graneles sólidos y líquidos.
- Consolidar parte de los aprovechamientos urbanísticos, recogidos en el Plan General (PET-R26) con la construcción de nuevas edificaciones ordenadas según criterios de sostenibilidad ambiental, económica y social.
- Resolver carencias de equipamientos y espacios libres de los barrios del entorno, en especial Cuatro Caminos, A Gaiteira y Os Castros.
- Abrir la ciudad a los espacios ocupados por la actual estación, en conexión con los barrios y los espacios libres del entorno.
- Rehabilitar la terminal actual en un centro multifuncional, y en caso de que se demuestre la viabilidad de los servicios de proximidad transformarla en un elemento de nodalidad multimodal



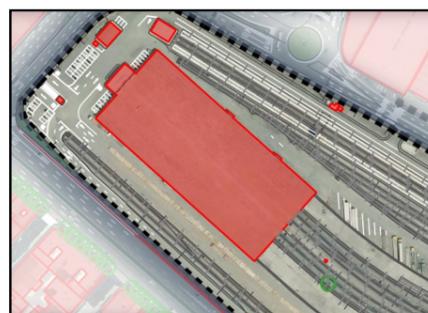
- Generar un gran espacio verde en forma de gran parque que dé continuidad al parque de San Diego.
- Recuperar la huella del paso del río Monelos y la memoria del castillo de San Diego.
- Resolver la transición entre el parque de San Diego y los espacios libres que se localicen en los terrenos de la actual estación.
- Analizar los servicios de abastecimiento, saneamiento y drenaje y valorar su integración, modificación o mejora respecto a la ciudad.
- Establecer una tipología de técnicas SUDS que se utilizarán como referencia a la hora de diseñar los nuevos viales, zonas peatonales, espacios verdes y plazas públicas, promoviendo una urbanización que no impermeabilice las superficies urbanizadas.
- Reurbanizar la Avenida del Ejército, integrándola en la transformación de los terrenos de la estación.
- Reurbanizar la carretera de acceso al puerto Petrolero.

DATOS CLAVE

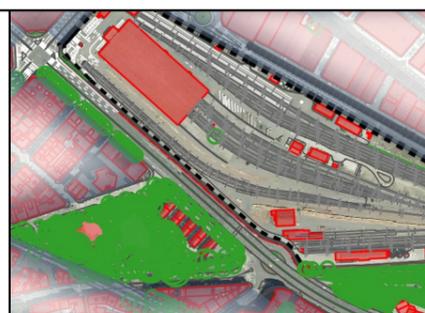
- DIMENSIONES:
- Superficie: 130.893 m²
 - Superficie edificada: 14.045 m²

LEYENDA

- Edificaciones
- Cierre del Muelle
- Conexión con los espacios verdes y las calles del entorno



Convertir la actual estación en un centro multifuncional una vez rehabilitada



Abrir la ciudad a los espacios ocupados por la estación



Reurbanizar la Avenida del Ejército integrándola en los terrenos de la estación.



Borde entre la Estación de Mercancías y la ciudad

Ayuntamiento de A Coruña
Concello da Coruña

UNIVERSIDADE DA CORUÑA

DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

TERMINAL DE MERCANCÍAS. PROBLEMÁTICAS Y OBJETIVOS LOCALES

TM1
CÓDIGO DE FICHA

TERMINAL DE MERCANCÍAS

ACCIONES: CORTO PLAZO

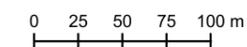
- Estudiar la viabilidad de los servicios de cercanías o de proximidad en el Área Metropolitana, y en especial en el eje A Coruña, Culleredo, Cambre y Betanzos, recorrido por el actual ferrocarril.
- Establecer un convenio con el ADIF, para la transformación de los terrenos de la actual estación, en el que se integren también la Autoridad Portuaria y Puertos del Estado.
- Trasladar provisionalmente la terminal de maderas al fondo del actual espacio de vías, previo a su desaparición.
- Demoler el frente del cierre y rehabilitar el edificio de la actual estación de mercancías para actividades ciudadanas.
- Localizar un estacionamiento disuasorio para el tráfico metropolitano en los terrenos desafectados de la estación.
- Modificar el Plan General, planteando intervenciones diferentes en la Zona de Servicio del Puerto, separando las intervenciones en los terrenos de la estación, de las intervenciones en los muelles de San Diego y Petrolero.
- Redactar un Plan Especial para los terrenos de la actual estación de mercancías, con la reordenación de los terrenos en base a la calificación urbanística y los sistemas generales que se establezcan en el nuevo Plan General.
- Analizar los servicios de abastecimiento, saneamiento y drenaje y valorar su integración, modificación o mejora respecto a la ciudad y al resto de los espacios portuarios. Establecer unas tipologías de técnicas SUDS que se utilizarán como referencia a la hora de diseñar los nuevos viales, zonas peatonales o paseos.



ESCALA 1:4.000
FORMATO ORIGINAL A3



SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
PROYECCIÓN UTM 29 N



DATOS CLAVE

- DIMENSIONES:
- Superficie: 130.893 m²
 - Superficie edificada: 14.045 m²

LEYENDA

- Terminal de Mercancías
- Terminal de Maderas
- Parada de autobús metropolitano y urbano
- Estacionamientos disuasorios
- Entradas y salidas
- Edificaciones existentes
- Parques próximos



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

TERMINAL DE MERCANCÍAS. ACTUACIONES A CORTO PLAZO

TM2

CÓDIGO DE FICHA

TERMINAL DE MERCANCÍAS

ACTUACIONES: MEDIO PLAZO

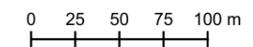
- Retirar las vías existentes y los servicios asociados a las mercancías.
- Dar continuidad al parque de San Diego, a través de los terrenos de la estación, convirtiéndolo en el elemento integrador del nuevo barrio.
- Transformar el edificio de la Estación en un edificio multiusos, con dos plantas, con servicios administrativos completados con actividades ciudadanas y espectáculos en planta baja.
- Iniciar la urbanización en los terrenos de la estación con la construcción de un nuevo parque, con criterios de sostenibilidad.
- Localizar un estacionamiento subterráneo, que dé una respuesta al estacionamiento de los barrios del entorno y a los nuevos usos que se localicen en torno al nuevo parque.
- Integrar la memoria del río Monelos y del castillo de San Diego, recuperando su traza y su ubicación en la ordenación del nuevo parque.
- Demoler el viaducto elevado de la Avenida del Ejército.
- Dotar al área de un intercambiador de transporte urbano y metropolitano en superficie, próximo a los terrenos de la estación



ESCALA 1:4.000
FORMATO ORIGINAL A3



SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
PROYECCIÓN UTM 29 N



DATOS CLAVE

- DIMENSIONES:
- Superficie: 130.893 m²
 - Superficie edificada: 10.100 m²

LEYENDA

- Transformación en Edificio Multiusos
- Intercambiador de transporte metropolitano y urbano en superficie
- Nuevo Parque en San Diego
- Conexión peatonal
- Falso Túnel y Mirador
- Aparcamiento subterráneo
- Aparcamiento en superficie
- Recuperación Río Monelos



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

TERMINAL DE MERCANCÍAS.
ACTUACIONES A MEDIO PLAZO **TM3**
CÓDIGO DE FICHA

TERMINAL DE MERCANCÍAS

ACTUACIONES: LARGO PLAZO

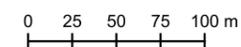
- Dotar al área de una estación para los servicios ferroviarios de proximidad que complementen los de carácter regional de la estación de San Cristóbal.
- Materializar los usos residenciales, terciarios y equipamientos, que recoja el Plan Especial con criterios de sostenibilidad ambiental y paisajística adaptados a las condiciones de eficiencia energética y emisiones cero.
- Transformar la Avenida del Ejército en bulevar urbano integrándolo en los barrios del entorno, como A Gaiteira y el nuevo parque de la estación.
- Integrar el viario de las calles de los barrios del entorno conformando corredores verdes que den continuidad a los espacios públicos derivados de la transformación de los terrenos portuarios.



ESCALA 1:4.000
FORMATO ORIGINAL A3



SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
PROYECCIÓN UTM 29 N



DATOS CLAVE

- DIMENSIONES:
- Superficie: 130.893 m²
 - Superficie edificada: 36.770 m²

LEYENDA

- Estación de Cercanías y Edificio Multiusos
- Intercambiador de transporte metropolitano y urbano
- Equipamiento
- Nuevo Parque de San Diego
- Falso Túnel y Mirador
- Aparcamiento subterráneo
- Aparcamiento en superficie
- Conexiones peatonales
- Recuperación Río Monelos



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

TERMINAL DE MERCANCÍAS.
ACTUACIONES A LARGO PLAZO

TM4
CÓDIGO DE FICHA

MUELLE DE SAN DIEGO

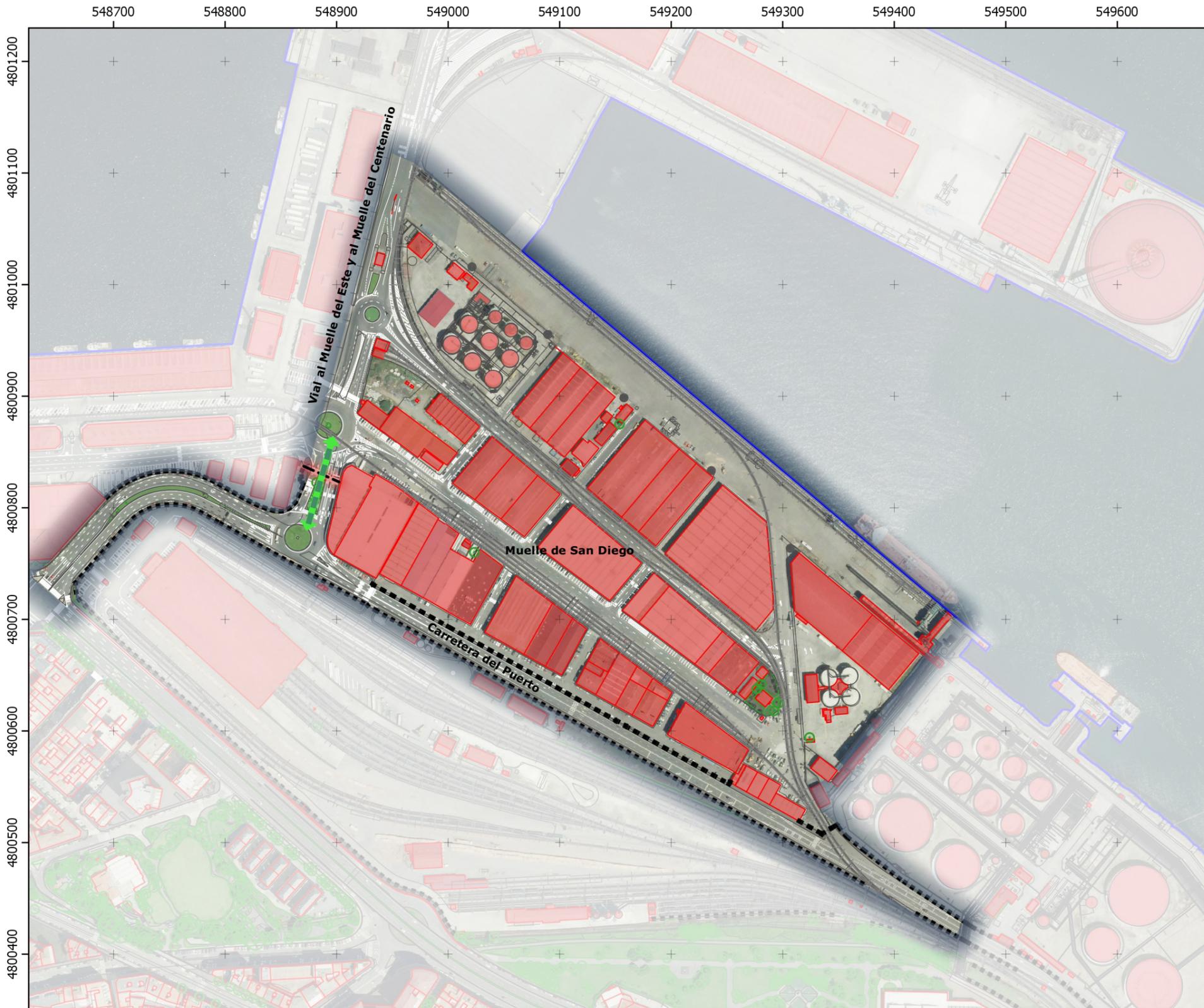
MUELLE DE SAN DIEGO

PROBLEMÁTICA

- Fuerte ocupación actual por edificaciones de servicio y almacenamiento, generadores de empleo y cuyas concesiones se extienden hasta el 2027.
- Muelle atravesado por líneas de ferrocarril generales del Puerto.
- Muelle afectado por los servicios de control de accesos.
- Dificultad de liberar totalmente este muelle, hasta que no se construya el acceso ferroviario al puerto exterior.
- Necesidad de localizar en este muelle actividades productivas, para mantener la actividad y el empleo del puerto interior, más allá de la pesca, el turismo y las actividades deportivas.
- Condicionante que representa el mantenimiento de la línea de ferrocarril al muelle del Centenario, en el caso que se apueste por el tráfico de contenedores en este muelle y la demanda sea diferente de la actual.
- Trama viaria de acceso a los distintos almacenes y naves, junto con el parcelario actual, como condicionante de la ordenación

OBJETIVOS LOCALES

- Abrir la ciudad a las nuevas actividades que se localicen en el muelle, sin control de accesos.
- Sustituir las actividades actuales por otras más blandas ligadas a la economía verde y azul, y a la innovación.
- Mantener el empleo en esta área de la ciudad, ligándolo a nuevas actividades, para que el puerto interior siga siendo un motor económico de la ciudad.
- Consolidar la nueva edificación, a partir de un proceso progresivo de sustitución de las edificaciones existentes, que no rebasen la edificabilidad actual en el área.
- Dotar a esta área de la ciudad de una imagen atractiva, desde la habitabilidad y el uso de los espacios públicos, a través de la calidad de la edificación y la urbanización.
- Recuperar la huella del paso del río Monelos, como elemento de integración con los espacios verdes del parque de la estación.
- Consolidar parte de los aprovechamientos terciarios, recogidos en el Plan General con criterios de sostenibilidad.

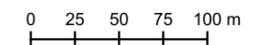


ESCALA 1:2.000
FORMATO ORIGINAL A3



NORTE

SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
PROYECCIÓN UTM 29 N



- Conseguir el uso público de la mayor parte de los terrenos desafectados.
- Reurbanizar los bordes cercanos a los muelles de los terrenos desafectados, con criterios de calidad, dando continuidad a los recorridos peatonales y acogiendo actividades al aire libre relacionadas con el ocio y la pesca.
- Favorecer el acercamiento de los ciudadanos al mar con actividades que atraigan el recorrido de los muelles.

DATOS CLAVE

- DIMENSIONES:
- Superficie total: 16,80 Ha
 - Superficie ocupada por las naves y silos: 65.305 m²

LEYENDA

- Naves y Silos
- Cierre del Muelle
- Control de Accesos



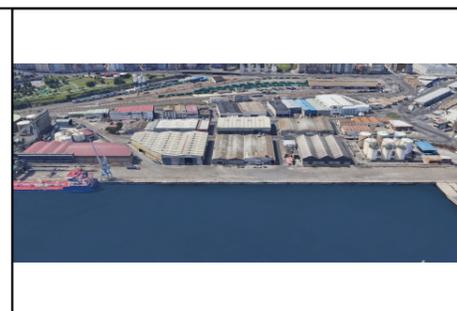
Acceso al Muelle de San Diego, el Este y Centenario



Relación entre la Terminal de Mercancías y el Muelle de San Diego



Viales interiores del Muelle de San Diego



Cantil del muelle y naves próximas



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

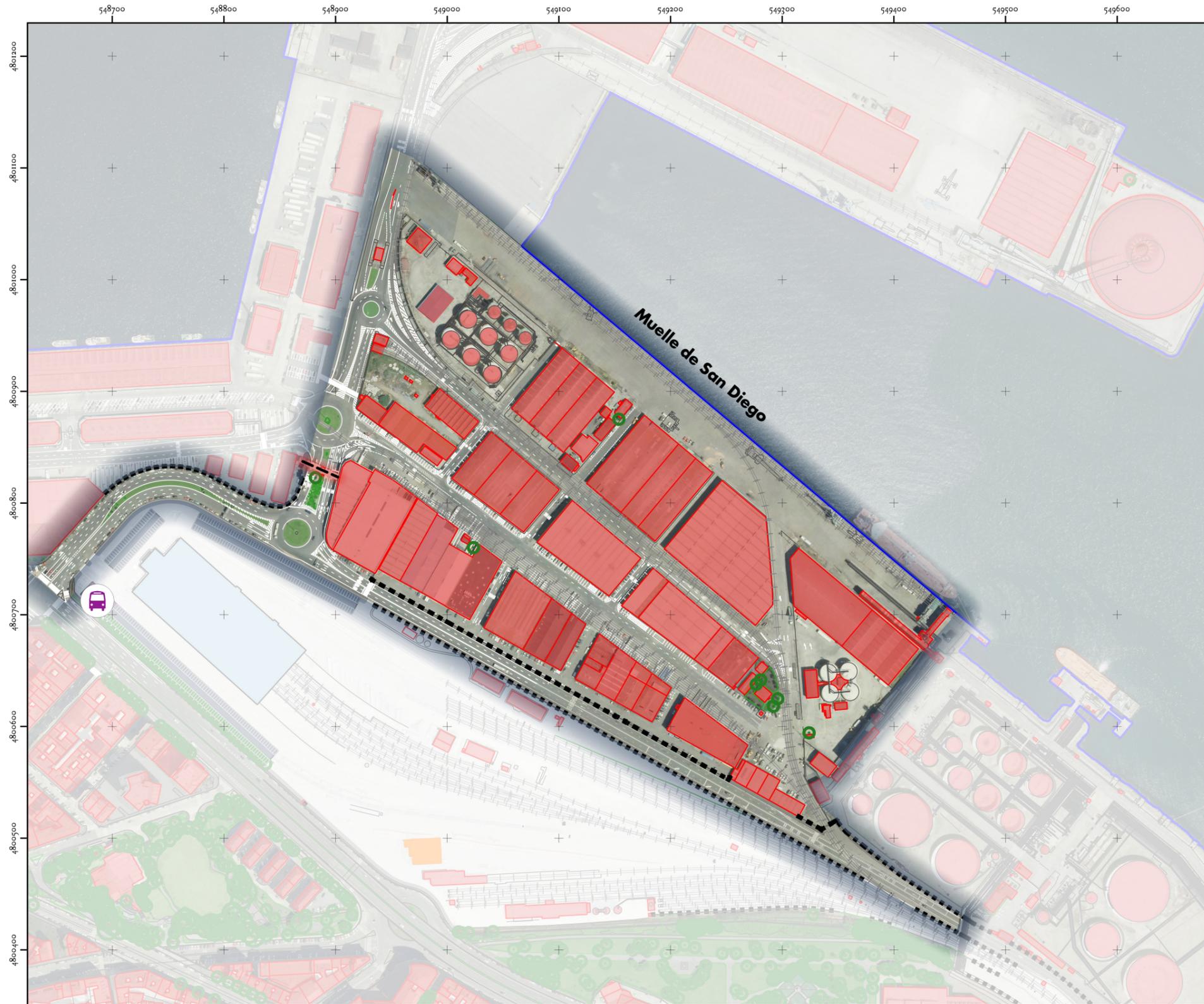
MUELLE DE SAN DIEGO. PROBLEMÁTICAS Y OBJETIVOS LOCALES

SD1
CÓDIGO DE FICHA

MUELLE DE SAN DIEGO

ACCIONES: CORTO PLAZO

- Analizar la reutilización de las naves cuyas concesiones hayan terminado para actividades ciudadanas, culturales y deportivas, convenientemente rehabilitadas.
- Realizar un Plan de regeneración urbana asistemático, dirigido por un Plan Programa que se despliegue en el tiempo por zonas y parcelas, asociado a la finalización de las concesiones.
- Definir usos futuros que se irán asentando en el medio y largo plazo sobre los terrenos del muelle de San Diego.



DATOS CLAVE

- DIMENSIONES:
- Superficie total: 16,80 Ha
 - Superficie ocupada por las naves y silos: 65.305 m²

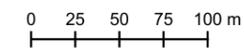
LEYENDA

- Naves y Silos
- Cierre muelles
- Control de Accesos

ESCALA 1:4.000
FORMATO ORIGINAL A3



SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
PROYECCIÓN UTM 29 N



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

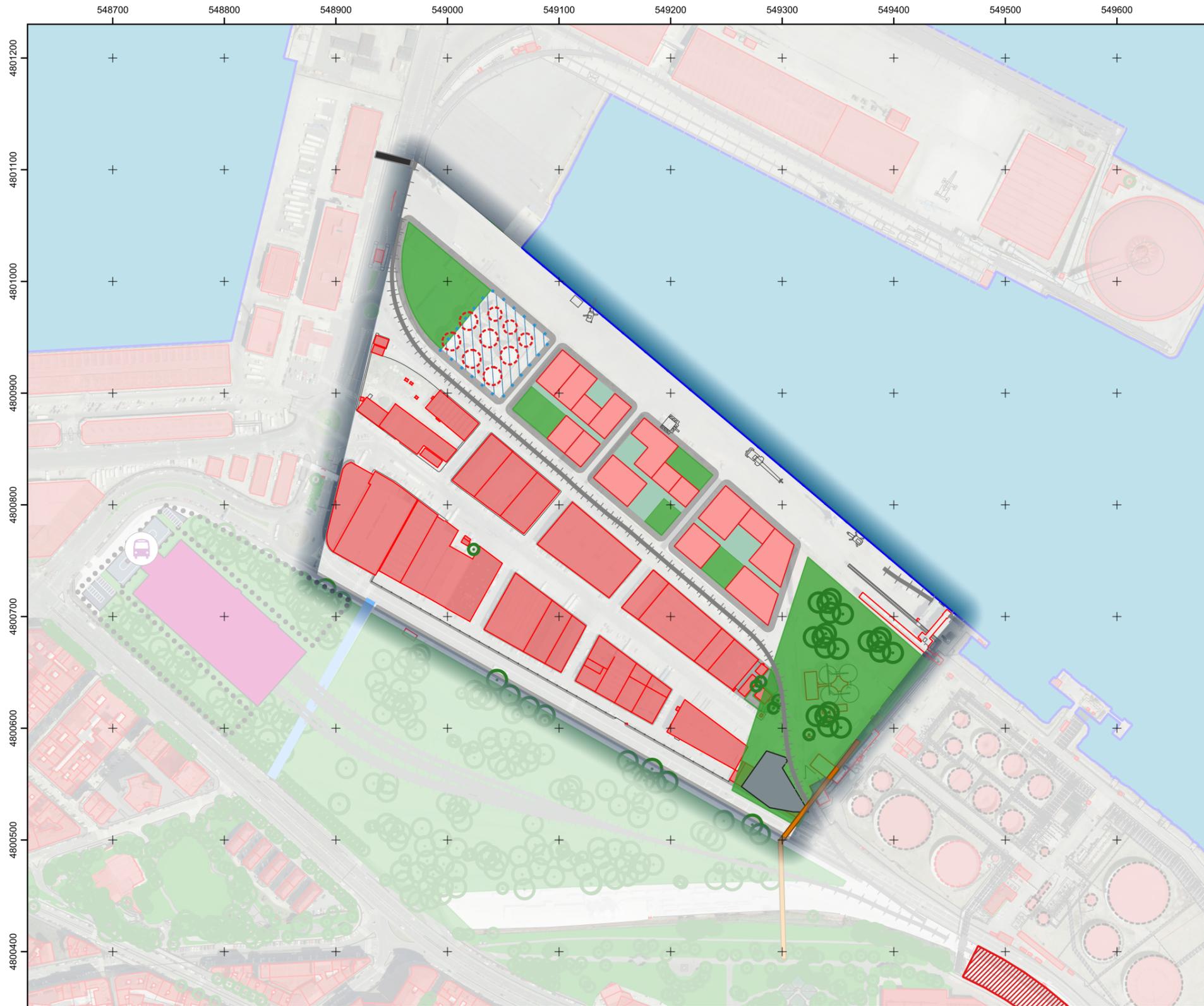
MUELLE DE SAN DIEGO.
ACTUACIONES A CORTO PLAZO

SD2
CÓDIGO DE FICHA

MUELLE DE SAN DIEGO

ACTUACIONES: MEDIO PLAZO

- Redactar un Plan Especial para los terrenos del muelle de San Diego, independiente de la estación de mercancías y los terrenos del muelle de Repsol, aunque en coordinación con ellos y de acuerdo con los planteamientos del nuevo Plan General.
- Reorganizar los accesos ferroviarios que atraviesan el muelle de San Diego, al servicio de los muelles del Centenario y los muelles de la Palloza y del Este.
- Demoler las naves y los silos próximos al cantil del muelle, recuperando parcialmente el borde para usos ciudadanos, en continuidad con el nuevo parque de los terrenos de la estación.
- Establecer áreas verdes en los tramos de transición con los muelles del Este y Petrolero.
- Iniciar el proceso de sustitución de las edificaciones existentes según vayan finalizando las concesiones, adaptándolas a los planteamientos del Plan Especial del Área.
- Comenzar la urbanización de los nuevos viales y espacios libres que queden entre las nuevas edificaciones, con criterios de calidad



ESCALA 1:4.000
FORMATO ORIGINAL A3



SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
PROYECCIÓN UTM 29 N

0 25 50 75 100 m

DATOS CLAVE

- DIMENSIONES:
- Superficie total: 16,80 Ha
 - Superficie ocupada por las naves y silos: 36.990 m²
 - Superficie ocupada por la nueva edificación: 28.305 m²

LEYENDA

- Nueva Edificación
- Naves y Silos
- Traslado del Control de Entrada
- Zonas Verdes
- Recuperación Castillo de San Diego
- Espacios libres en nuevas manzanas
- Equipamiento Cultural
- Elementos a rehabilitar
- Conexión peatonal



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

MUELLE DE SAN DIEGO.
ACTUACIONES A MEDIO
PLAZO

SD3
CÓDIGO DE FICHA

MUELLE DE SAN DIEGO

ACTUACIONES: LARGO PLAZO

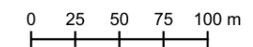
- Concentrar el acceso ferroviario en el muelle de San Diego, en el acceso solo al muelle del Centenario.
- Dotar al área de una calidad de urbanización, a través de unos espacios públicos que tengan continuidad con las intervenciones en el muelle Petrolero y en la estación de mercancías, incluida la recuperación parcial de la memoria del río Monelos.
- Reurbanizar la avenida de acceso al muelle Petrolero convirtiéndola en un bulevar.



ESCALA 1:4.000
FORMATO ORIGINAL A3



SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
PROYECCIÓN UTM 29 N



DATOS CLAVE

- DIMENSIONES:
- Superficie total: 16,80 Ha
 - Superficie ocupada por la nueva edificación: 70.955 m²

LEYENDA

- Nueva Edificación
- Equipamiento Cultural
- Elemento Simbólico y Patrimonial
- Espacios peatonales en manzanas
- Zonas Verdes
- Conexiones peatonales
- Recuperación Castillo de San Diego
- Recuperación Río Monelos
- Control de Acceso



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

TERMINAL DE MERCANCÍAS.
ACTUACIONES A LARGO PLAZO

TM4
CÓDIGO DE FICHA

MUELLE PETROLERO

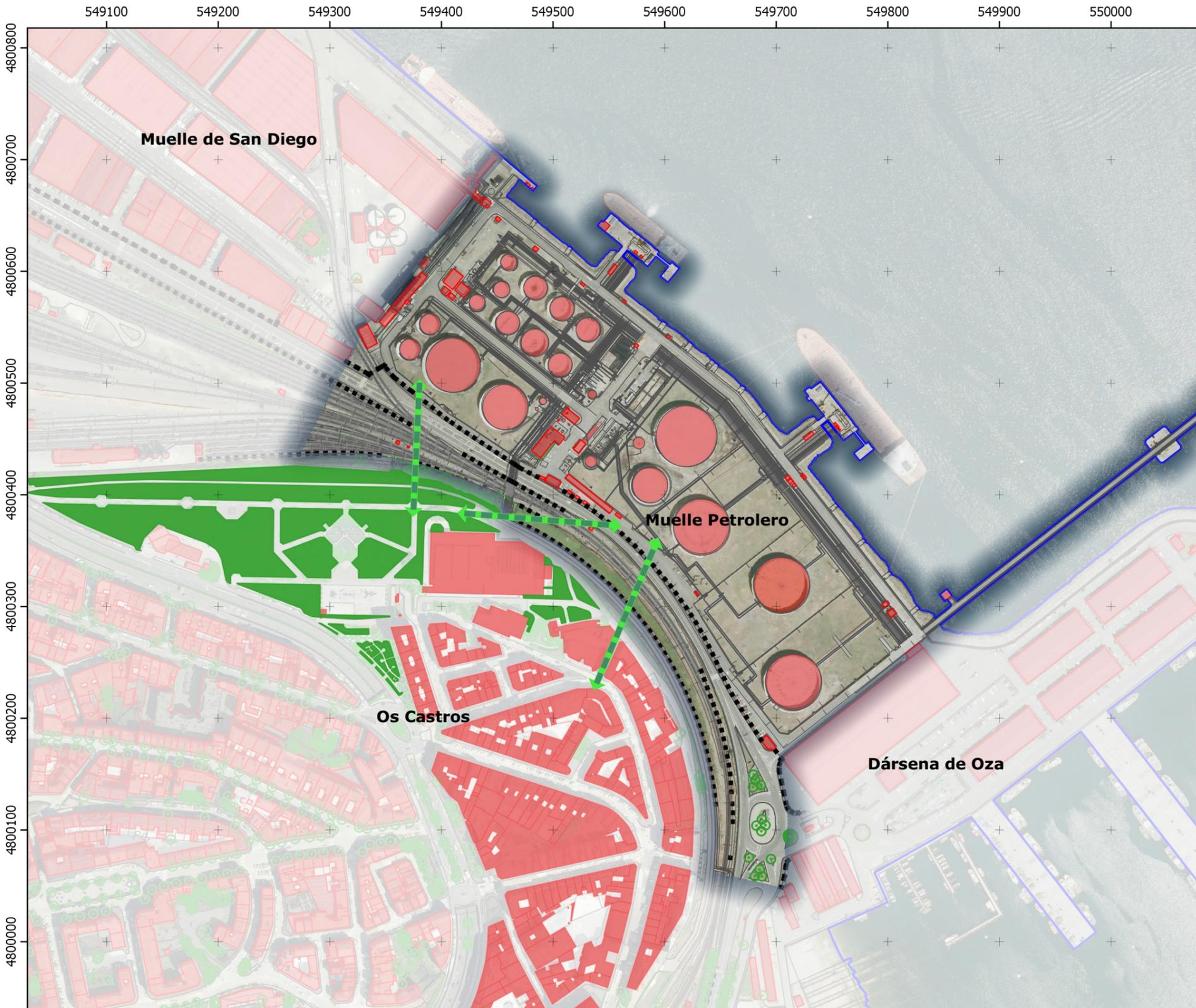
PUERTO PETROLERO

PROBLEMÁTICA

- Imposibilidad de intervenir sobre él hasta que no se trasladen totalmente los graneles líquidos al puerto exterior
- Fuerte ocupación del muelle actual, por tuberías y tolvas para el almacenaje y el transporte de graneles líquidos.
- Oleoducto actual hasta la Refinería de Repsol que sigue la cornisa del barrio de Os Castros, como un elemento de peligrosidad hasta que no se termine el nuevo oleoducto.
- Exposición actual de los terrenos del muelle Petrolero, a la posibilidad de accidentes.
- Necesidad de una regeneración radical de los terrenos actuales del muelle y de limpieza de las tolvas que permanezcan.
- Vía de ferrocarril que sigue la cornisa de Os Castros, y cuyo mantenimiento sería un elemento de separación funcional, visual y paisajística en caso que no se cubriese.

OBJETIVOS LOCALES

- Localizar un desarrollo residencial mixto de calidad, volcado al mar, que no suponga una barrera visual para los habitantes del entorno, y con presencia de vivienda social.
- Dar una continuidad a este desarrollo en los espacios públicos del barrio de Os Castros, resolviendo la discontinuidad funcional y topográfica con este barrio.
- Resolver carencias de equipamientos sociales, culturales y deportivos del propio barrio.
- Conservar la memoria del muelle con el mantenimiento de algunas tolvas y los pantalanes.
- Dotar al barrio de una identidad por la rehabilitación de algunas tolvas con espacios residenciales y de equipamientos.
- Dotar al barrio de una identidad por la presencia de zonas verdes y el carácter innovador de las edificaciones, tanto desde el punto de vista arquitectónico como desde el punto de vista ambiental y energético.



ESCALA 1:4.000
FORMATO ORIGINAL A3



SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
PROYECCIÓN UTM 29 N

0 25 50 75 100 m

DATOS CLAVE

DIMENSIONES:

- Superficie total: 12,05 Ha
- Superficie ocupada por las tolvas y depósitos: 19.000 m²

LEYENDA

- Tolvas
- Cierre del Muelle
- Conexiones futuras con el barrio de Os Castros



Muelle Petrolero desde el mar

Relación entre la Terminal de Mercancías y el Muelle de San Diego



Relación entre el Muelle Petrolero y el barrio de Os Castros



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

MUELLE DE TRANSATLÁTICOS. PROBLEMÁTICAS Y OBJETIVOS LOCALES

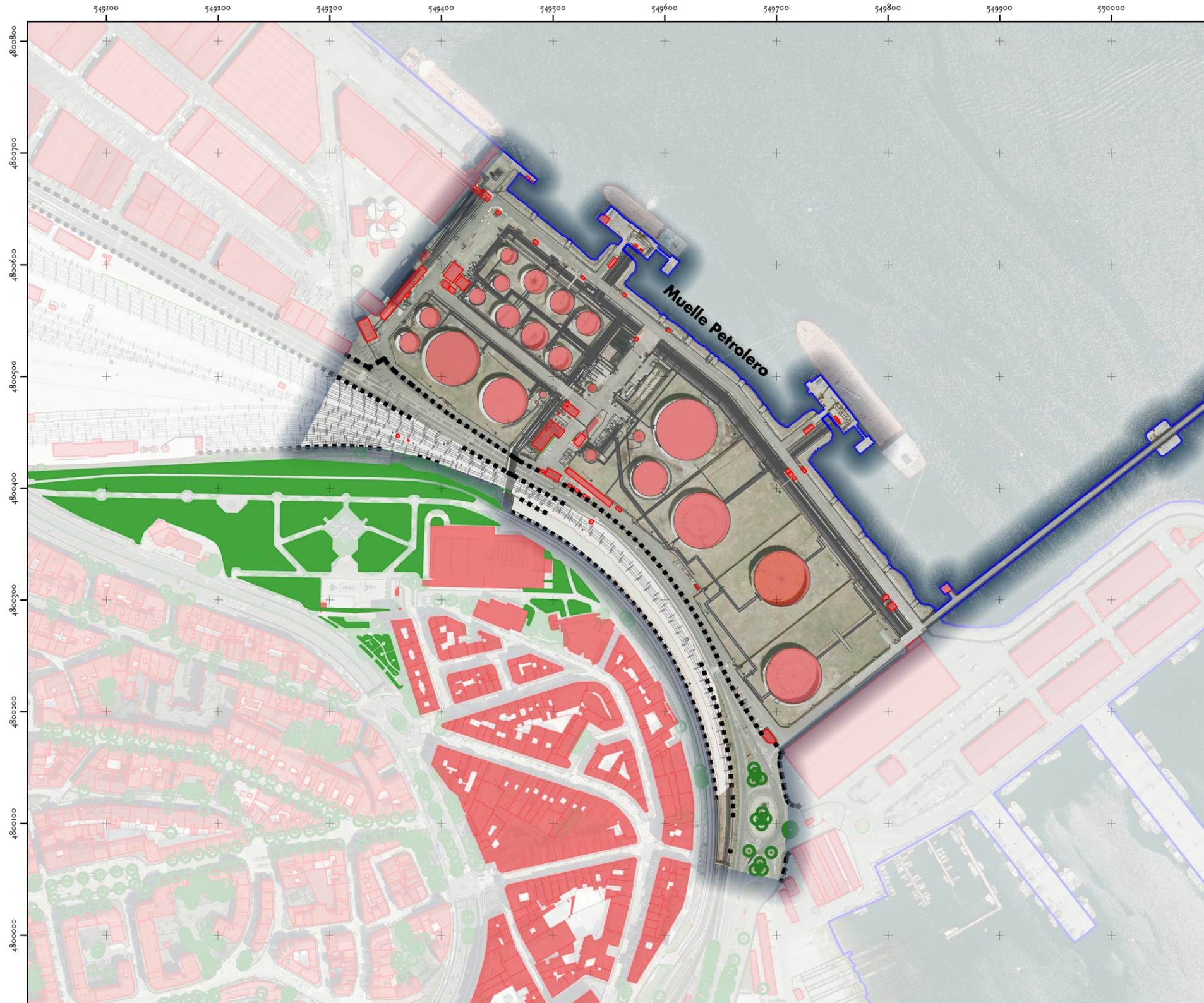
PP1

CÓDIGO DE FICHA

MUELLE PETROLERO

ACCIONES: CORTO PLAZO

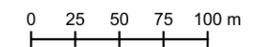
- Continuar a construcción del oleoducto entre el puerto y la refinería de Bens, de acuerdo con el convenio con Repsol del 2013.
- Firmar un nuevo convenio para el traslado del resto de los combustibles líquidos que se descargan en los pantalanes.
- Estudiar la viabilidad del proyecto de un falso túnel que sigue el pie de la cornisa de Os Castros.



ESCALA 1:2.000
FORMATO ORIGINAL A3



SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
PROYECCIÓN UTM 29 N



DATOS CLAVE

DIMENSIONES:

- Superficie total: 12,05 Ha
- Superficie ocupada por las tolvas y depósitos: 19.000 m²

LEYENDA

- Tolvas
- Cierre del Muelle



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

MUELLE PETROLERO.
ACTUACIONES A CORTO PLAZO

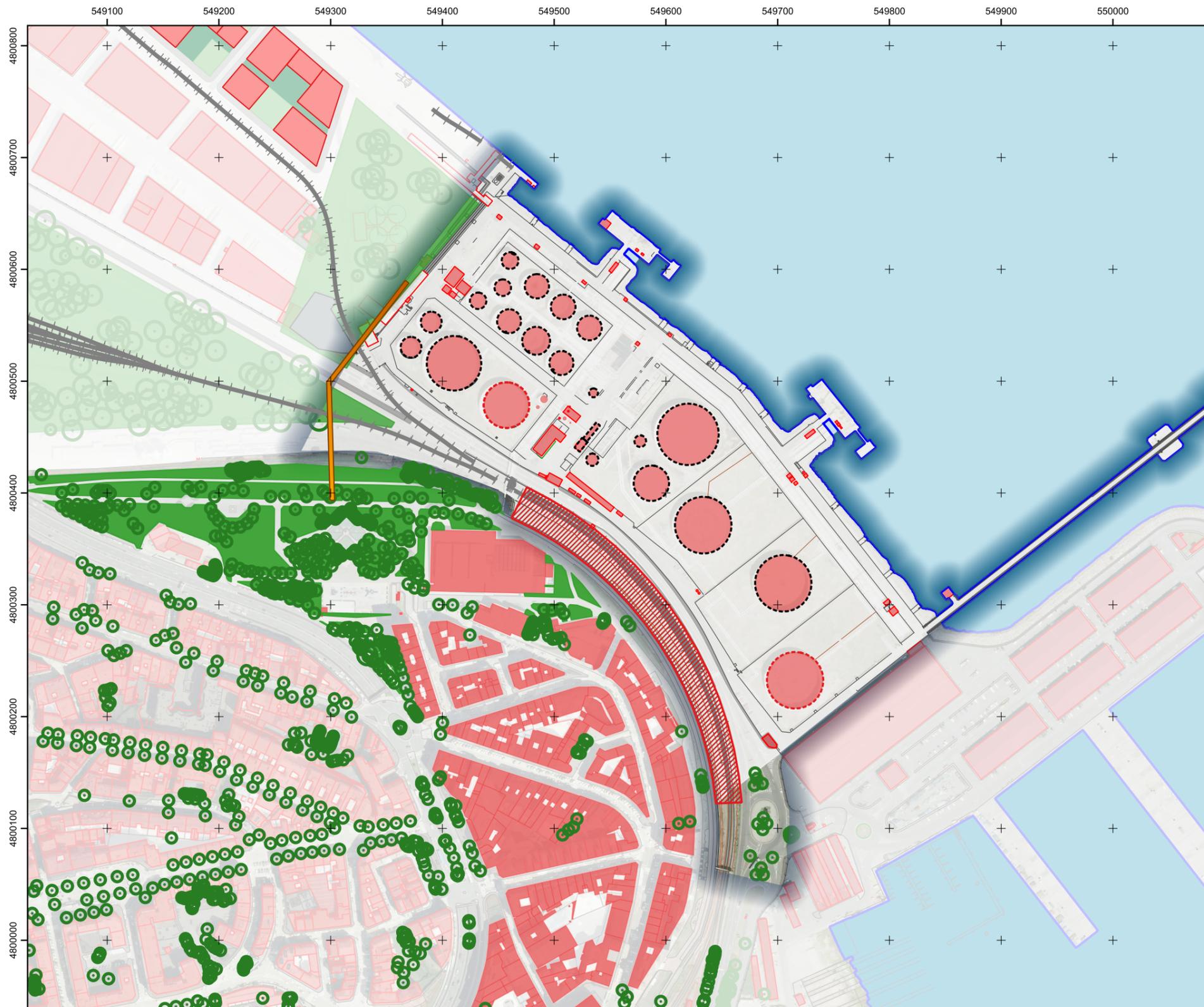
PP2

CÓDIGO DE FICHA

MUELLE PETROLERO

ACTUACIONES: MEDIO PLAZO

- Regenerar los terrenos portuarios, con el desmontaje de las tuberías y la limpieza de las tolvas, eliminando los elementos no recuperables y realizando intervenciones de restauración paisajística y ambiental.
- Redactar un Plan Especial para los terrenos del muelle Petrolero.
- Demoler el cierre del puerto, sin ningún interés patrimonial.
- Construir un falso túnel que cubra las vías de ferrocarril que sigue el pie de la cornisa de Os Castros.
- Construir una conexión que comunique peatonalmente os Castros con los nuevos terrenos portuarios.



ESCALA 1:4.000
FORMATO ORIGINAL A3



SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
PROYECCIÓN UTM 29 N

0 25 50 75 100 m

DATOS CLAVE

DIMENSIONES:

- Superficie total: 12,05 Ha
- Superficie ocupada por las tolvas y depósitos: 19.000 m²

LEYENDA

- Silos y tolvas a rehabilitar
- Silos y tolvas a demoles
- Conexión peatonal
- Falso Túnel y Mirador



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

MUELLE PETROLERO.
ACTUACIONES A MEDIO
PLAZO

PP3
CÓDIGO DE FICHA

MUELLE PETROLERO

ACTUACIONES: LARGO PLAZO

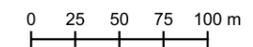
- Desarrollar la urbanización por fases, a medida que se vayan regenerando los terrenos.
- Reutilizar los pantalanes para actividades deportivas.
- Rehabilitar las tolvas que permanezcan para equipamientos.
- Construir el desarrollo residencial, con un porcentaje de vivienda social, y cuya edificabilidad no supere las edificaciones existentes.
- Reurbanizar la carretera de acceso al puerto para que sirva de elemento articulador, y que sirva además para soportar el transporte privado y público de acceso, en continuidad con el resto del viario urbano.



ESCALA 1:4.000
FORMATO ORIGINAL A3



SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
PROYECCIÓN UTM 29 N



DATOS CLAVE

DIMENSIONES:

- Superficie total: 12,05 Ha
- Superficie ocupada por la edificación: 17.965 m²

LEYENDA

- Nueva Edificación (máx. B+III)
- Nueva Edificación
- Elemento Simbólico
- Zonas Verdes
- Mirador y Falso Túnel
- Conexiones peatonales
- Recuperación Río Monelos



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

MUELLE PETROLERO.
ACTUACIONES A LARGO PLAZO

PP4
CÓDIGO DE FICHA

SÍNTESIS ZONA 2



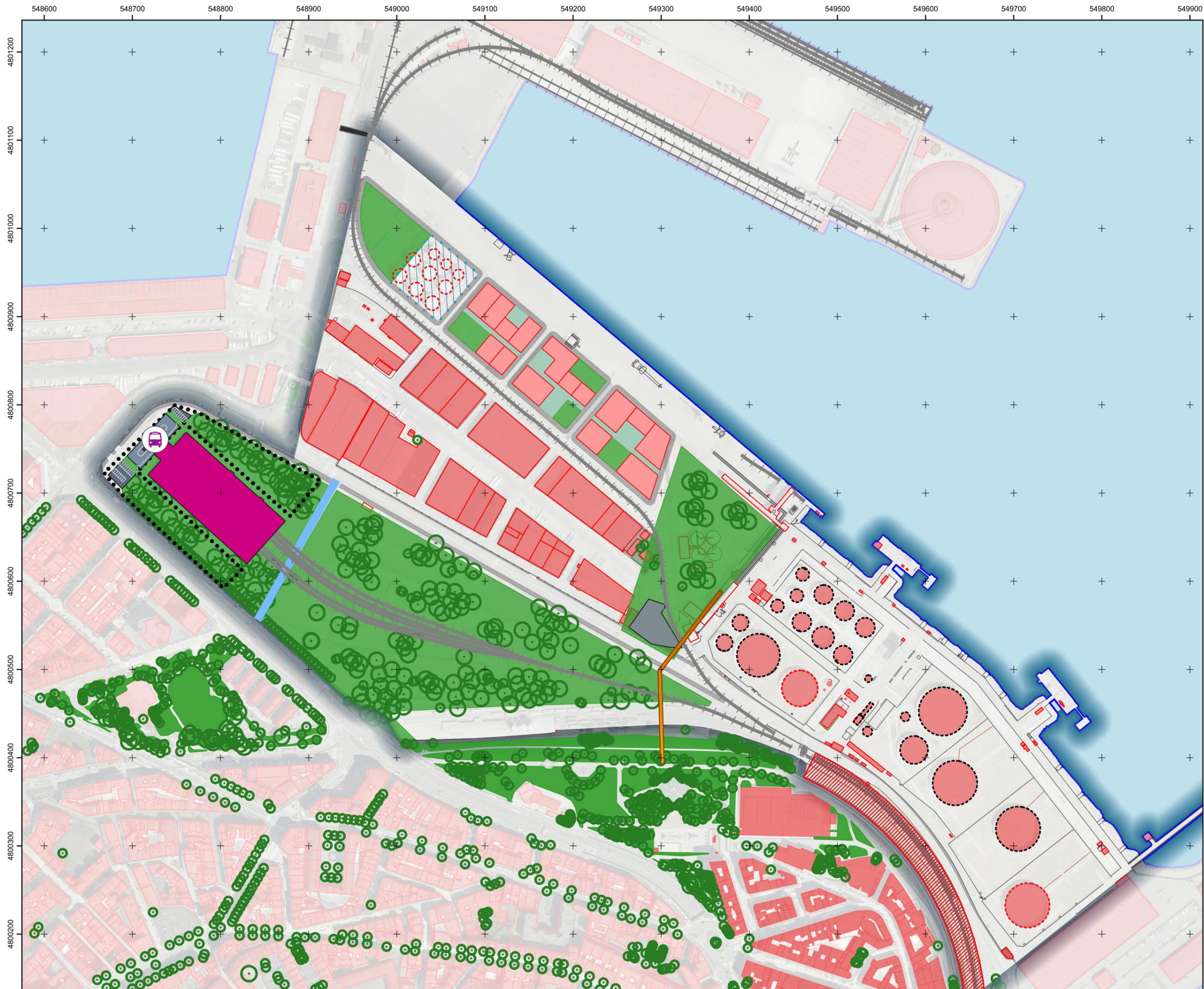
LEYENDA

- Terminal de Mercancías
- Terminal de Maderas
- Parada de autobús metropolitano y urbano
- Estacionamientos disuasorios
- Entradas y salidas
- Edificaciones existentes, naves y silos
- Parques próximos
- Cierre muelles
- Control de Accesos

DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

ZONA 2. ACTUACIONES A CORTO PLAZO
Z2.C
CÓDIGO DE FICHA



LEYENDA

- Nueva Edificación
- Naves y Silos
- Traslado del Control de Entrada
- Zonas Verdes
- Recuperación Castillo de San Diego
- Espacios libres en nuevas manzanas
- Equipamiento Cultural
- Transformación en Edificio Multiusos
- Intercambiador de transporte metropolitano y urbano en superficie
- Nuevo Parque en San Diego
- Conexión peatonal
- Falso Túnel y Mirador
- Aparcamiento subterráneo
- Aparcamiento en superficie
- Recuperación Río Monelos
- Silos y tolvas a rehabilitar
- Silos y tolvas a demoles



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

SÍNTESIS ZONA 2. ACTUACIONES A MEDIO PLAZO Z2.M
CÓDIGO DE FICHA



LEYENDA

- Nueva Edificación (máx. B+III)
- Nueva Edificación
- Elemento Simbólico y Patrimonial
- Equipamiento Cultural
- Espacios peatonales en manzanas
- Recuperación Castillo de San Diego
- Control de Acceso
- Estación de Cercanías y Edificio Multiusos
- Intercambiador de transporte metropolitano y urbano
- Equipamiento
- Zons Verdes
- Falso Túnel y Mirador
- Aparcamiento subterráneo
- Aparcamiento en superficie
- Conexiones peatonales
- Recuperación Río Monelos

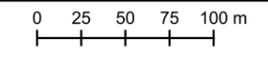
DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

SÍNTESIS ZONA 2. ACTUACIONES A LARGO PLAZO
Z2.L
CÓDIGO DE FICHA

ESCALA 1:2.500
FORMATO ORIGINAL A3

NORTE
 SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
 PROYECCIÓN UTM 29 N



C. ÁMBITOS INSTRUMENTALES

Con los ámbitos instrumentales intentamos explicar las líneas estratégicas que aparecen recogidas, tanto en las Estrategias Generales (Principios Básicos y Objetivos Generales) como en las Estrategias para cada Espacio Portuario, en aquellos aspectos en los que se necesita una justificación, más allá de las decisiones a corto, medio y largo plazo.

Los que se refieren a los *Ámbitos Funcionales*, afectan, por una parte, a los tráficos actuales y futuros del puerto interior, en la medida en que se mantienen determinadas actividades productivas y tráficos compatibles con la proximidad de los usos ciudadanos en las áreas desafectadas del uso portuario; a las consecuencias que para la movilidad urbana tienen las acciones que se tomen para la transformación de las vías en contacto con los espacios portuarios, como la Avenida do Porto (el resto de las vías que hemos incluido en los espacios de transición serían estudiadas en un futuro convenio) y a la posibilidad de utilización de los terrenos liberados de la estación de mercancías, para un ferrocarril de cercanías o de proximidad, que en cualquier caso también debería ser objeto de un estudio más amplio.

Los que se refieren a los *Ámbitos Urbanísticos*, afectan a las decisiones tomadas para modificar los aprovechamientos urbanísticos de las Zonas 1 y 2, recogidos en los convenios del 2004 e integrados con algunas modificaciones en el Plan General del 2013. Aquí recogemos también razonamientos previos de los miembros del equipo, respecto a la voluntad de transformación de los espacios portuarios, no siempre coincidentes con la decisión final de las líneas estratégicas, pero que explican el proceso para llegar a las mismas. En cualquier caso tanto los usos como los aprovechamientos urbanísticos de los espacios portuarios tendrán que ser fijados en un futuro Plan Director.

En los *Ámbitos Económicos y de Gestión*, las deudas que actualmente tiene la Autoridad Portuaria de A Coruña con el Banco Europeo de Inversiones y Puertos del Estado, precisan acometerlas con instrumentos que integren la transformación de los espacios portuarios, como la Entidad Pública que se propone en la que estén las distintas Administraciones, con distintos escenarios para la amortización de la deuda y para hacer frente a los costes de urbanización, aunque estos no los hemos incluido en este ámbito, por requerir un estudio más amplio. En cualquier caso el escenario de amortización de la deuda para el 2050, es el que está definiendo las diferentes acciones que recogemos a corto, medio y largo plazo.

En los *Ámbitos de Sostenibilidad Ambiental*, recogemos, por una parte, los Principios Básicos de los que parten las Líneas Estratégicas relacionados con la calidad del espacio público, la protección de los elementos de interés patrimonial, la apuesta por la economía circular, el reciclaje y la reutilización de los residuos, el ahorro energético de las nuevas edificaciones y la planificación y gestión del agua en los

nuevos espacios urbanos. Después hacemos referencia a los *“Principios y Prioridades Estratégicas sobre Sostenibilidad Ambiental en la Reordenación de los Espacios Portuarios”* derivados de líneas estratégicas a nivel europeo, que deberán aplicarse en la transformación de los espacios portuarios de A Coruña, con referencia a la Agenda Urbana y a la Agenda 2030. Finalmente hacemos referencia a los *“Principios y bases Técnicas para la propuesta de una estrategia de Desarrollo Sensible del Agua”* de la transformación del espacio portuario interior.

En los *Ámbitos Jurídicos*, se reflexiona sobre las respuestas necesarias y coordinadas de las distintas Administraciones, que se deben concretar en una hoja de ruta jurídica para la transformación de los espacios portuarios, y en una propuesta de protocolos para las Zonas 1 y 2, que sustituya el existente para la Zona 1, con la alternativa de un Protocolo General, que refunda ambas zonas, como declaración de intenciones, que se desarrollen después en convenios interadministrativos. Al mismo tiempo, razonamos en términos de opciones institucionales respecto al carácter que tendría el Ente Público, que se encargase de la gestión futura de los terrenos portuarios.

Finalmente en el *Ámbito de Participación Pública*, en el que el documento elaborado por la Universidad solo ha tenido como interlocutores en esta primera etapa al Ayuntamiento, a través de los distintos grupos municipales, se deberá ampliar a otras Administraciones (Autoridad Portuaria, Puertos del Estado, Xunta de Galicia, Adif, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Diputación Provincial) y a los colectivos profesionales y asociaciones de vecinos, buscando un consenso respecto a la transformación de los terrenos portuarios, que debe de formar parte de un esfuerzo colectivo futuro compartido.

C.1. FUNCIONALES

1. INTRODUCCIÓN

Las líneas estratégicas se apoyan en decisiones funcionales, que tienen que ser consensuadas con otras Administraciones, y organismos dependientes de ellas, como es el caso de la Autoridad Portuaria, Puertos del Estado, Xunta de Galicia, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, ADIF y lógicamente el Ayuntamiento de A Coruña, con competencias concurrentes sobre los terrenos portuarios, aparte de los diferentes agentes relacionados con los distintos tipos de tráfico.

La Autoridad Portuaria de A Coruña, entre sus funciones, tiene el fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo y portuario. En la Zona 1, en la que incluimos el muelle de Transatlánticos (aunque está fuera de los convenios del 2004 y del Plan General), y los muelles de Batería y Calvo Sotelo, las líneas estratégicas recogen el traslado de la actual estación marítima de cruceros, ubicada en el muelle de Transatlánticos, al muelle de Calvo Sotelo, a través de una nueva estación marítima, que concentrará el tráfico de cruceros (como así ocurrió cuando se construyó en los años 30 del siglo XX), actuando en el futuro el muelle de Transatlánticos de forma complementaria, con el acondicionamiento de una pequeña estación marítima en la planta baja de Palexco.

En el apartado 2, nos referimos a la problemática y a los objetivos estratégicos del tráfico de cruceros que hemos integrado después en las líneas estratégicas para cada muelle. Los cruceros necesitan muelles e instalaciones especializadas para el atraque de los barcos, y lo mismo ocurre con los ferris a los que haremos después referencia.

La centralidad del muelle de Transatlánticos, construido en la segunda mitad de los años 80, y sus posibilidades para dar continuidad a los espacios peatonales del Parrote, está en contradicción con la especialización de este muelle, como comentamos en la introducción de las líneas estratégicas de la Zona 1, por lo que proponemos estrategias alternativas a corto, medio y largo plazo, para ir abriendo parcialmente este muelle a los ciudadanos, de forma compatible con su función también futura como muelle portuario, al que atraquen de forma complementaria los cruceros.

Igualmente, como se propone en el apartado 3, en el que se reflexiona sobre los tráfico futuros que acogerá el puerto interior, los muelles de esta zona tienen la posibilidad de acoger ferris y un tráfico de pasajeros local en torno a las rías.

En el caso de los ferris, que necesitan como los cruceros instalaciones especializadas, las de los cruceros podrían servir, con la correspondiente ampliación y adaptación, a los ferris, pero lo lógico es que tengan una terminal específica, coincidente con una parte de la nueva estación marítima en Calvo Sotelo, pudiendo el muelle norte dedicarse a los ferris y el sur a los cruceros, por su mayor longitud, decisión que tendrá que tomar en cada momento la Autoridad Portuaria.

Igualmente, como proponemos con la pequeña terminal que localizamos en Batería hay la posibilidad de establecer también un tráfico local de ría, conectado con otras rías del golfo Ártabro, lo que requiere un estudio de viabilidad en función de la demanda y de los nuevos objetivos de movilidad sostenible e inteligente planteados por la Unión Europea.

En el apartado 3 hemos reflejado también otros tráfico futuros del puerto interior, junto con el de la pesca, concentrado en los muelles Unificado de Linares Rivas, La Palloza y el Este (junto con la Dársena de Oza), en donde el puerto interior puede tener también en el futuro oportunidades, una vez desaparezca el tráfico de graneles sólidos y líquidos, para la náutica y el recreo.

El puerto interior, por otra parte, tiene *oportunidades futuras para las mercancías en general*, en donde como se recoge en el gráfico del apartado 3, el tráfico ha ido descendiendo en los últimos años, con ausencia en estos momentos del tráfico de contenedores, y ello depende también de la propia Autoridad Portuaria en la gestión de este tráfico.

Las líneas estratégicas entran también en aspectos funcionales, que tienen que ver con los condicionantes que en estos momentos implica el cierre del puerto en futuras soluciones para los problemas de movilidad urbana, tanto para la continuidad de los recorridos peatonales como para el transporte público a escala urbana y metropolitana, considerando que la profundización en ello formaría parte de una ampliación del convenio en lo que llamamos en el Documento Base los Espacios de Transición.

Así se propone *una alternativa al transporte metropolitano actual en autobús* en el acceso al centro de la ciudad, en la parada de Entrejardines. Los autobuses llegan a esta parada a través de Linares Rivas y Los Cantones, volviendo después por la Avenida do Porto y mezclándose con el tráfico local.

En el nuevo Plan Metropolitano de la Xunta de Galicia, se propone el aumento del número de líneas que lleguen al centro, con los consiguientes problemas con el transporte público urbano y con el tráfico local.

Como alternativa proponemos en las líneas estratégicas, a corto plazo ubicar la parada de los autobuses metropolitanos en un extremo del muelle de Calvo Sotelo, al que accederían los autobuses

desde Ramón y Cajal, por el vial interior del puerto, que discurre por los muelles de La Palloza y Unificado de Linares Rivas, que en estos momentos tiene una funcionalidad reducida a efectos portuarios. Por él, como ocurre ya, acceden los autobuses al servicio del tráfico de cruceros, de forma contradictoria a las transformaciones que se proponen tanto para el muelle de Batería como para el muelle de Transatlánticos.

La parada en superficie que se propone a corto plazo en el extremo del muelle de Calvo Sotelo, debe resultar del diálogo entre el Ayuntamiento, la Autoridad Portuaria y la Xunta de Galicia, considerando que a medio plazo puede convertirse en *un intercambiador del transporte metropolitano*, además de permitir el acceso al centro de estos autobuses, ya que a él no llegaría el transporte urbano, aunque tendría una parada cercana en las actuales paradas próximas a la plaza de Ourense. Se trataría, en este sentido, de un intercambiador de transporte de una gran centralidad, que podría actuar de forma complementaria al intercambiador de transporte de la estación de San Cristóbal, de menor centralidad. El triángulo lo completaría, en cuanto al transporte en autobús el intercambiador superficial que proponemos en la Zona 2, en torno a la futura estación de cercanías.

El intercambiador en Calvo Sotelo, contribuirá a quitar tráfico en la Avenida do Porto, contribuyendo a la mejora del tráfico en la Avenida. Las intensidades medias de tráfico en la avenida, que se reflejan en la ficha correspondiente, y que comentaremos en el apartado 4, son muy elevadas para conseguir la transversalidad entre los nuevos espacios del muelle de Batería y los jardines de Méndez Núñez, por lo que en ese apartado realizamos propuestas de reordenación del tráfico, bien en la propia Avenida, a corto y medio plazo. introduciendo en primer término los carriles 30, y luego los carriles bici, o bien a largo plazo, con la prolongación del túnel hasta la plaza de Ourense, manteniendo la Avenida do Porto, como un gran espacio peatonal (más allá del acceso limitado a los edificios del entorno), que dé continuidad al de Los Cantones, a los jardines de Méndez Núñez, y a la prolongación de los mismos a Batería.

Finalmente, en el apartado 5, recogemos una primera reflexión, sobre *la viabilidad de un servicio de cercanías*, apoyado en una línea entre San Diego y Betanzos estación, que necesita de un estudio más amplio, por lo que aquí avanzamos, incluso de forma gráfica, esa posibilidad. La estación que proponemos en estas líneas en San Diego, podría situarse de forma subterránea, bajo el edificio de la actual estación, transformada en un nuevo edificio como proponemos en las líneas estratégicas de la Zona 2.

2. PROBLEMÁTICA Y OBJETIVOS DEL TRÁFICO DE CRUCEROS EN EL PUERTO DE A CORUÑA.

El tráfico de cruceros está llamado a ser un protagonista principal en el futuro del puerto y de la ciudad de A Coruña. Y de esta forma mantener su puesto de referencia en el tráfico de cruceros y pasajeros en el Norte Peninsular.

En efecto, es un tráfico portuario perfectamente compatible con la ciudad y ambos participan en su desarrollo, así como en la captación de beneficios. Beneficios inmediatos mediante el pago de tasas portuarias, consumo de los pasajeros en la ciudad, y también a largo plazo por la imagen que transmiten esos visitantes de la ciudad.



Fig. 110. Cruceros como tráfico portuario

Para poder participar de esos beneficios, necesitamos dotar al puerto de terminales especializadas, con muelles y servicios de entrada y salida aptos para recibir a los grandes cruceros, de hasta 370 metros de eslora y 5.000 pasajeros. Y por su parte, la ciudad debe también incorporar dotaciones, itinerarios y elementos diseñados para este tipo singular de visitas y visitantes.

A Coruña se ha colocado desde 2017 en el primer puesto de tráfico portuario de cruceros en el Norte Peninsular, con unas cifras record en ese año de 124 cruceros y 184.070 pasajeros. Siendo el tráfico anual medio en los últimos 3 años de 109 cruceros y 174.430 pasajeros. A estas cifras se ha llegado mediante un crecimiento lineal anual de 11.000 pasajeros.

Estas cifras que superan los cien barcos atracados al año y con cerca de 200.000 pasajeros se producen en un contexto en el que el mercado europeo de cruceros está creciendo fuertemente, con valores que doblan la demanda cada diez años.

Como consecuencia de todo ello, el Puerto y la Ciudad de A Coruña deben dar respuesta a este importante reto y a ello nos dedicamos a continuación.



Fig. 111. Situación actual de los Cruceros en el Puerto de A Coruña

El tráfico de cruceros que comenzó su expansión en el siglo pasado en USA y Canadá, durante el siglo XX se ha trasladado a Europa y las cifras indican que la demanda y la industria se han democratizado.

En la actualidad están pasando por los puertos españoles más de 10 millones de cruceristas, aportando una cifra de negocio superior a 1.300 millones de euros y 30.000 empleos. Los mayores tráfico de cruceros están instalados en los puertos del Mediterráneo e insulares, pero A Coruña se ha puesto a la cabeza de los puertos del Norte español y ocupa el noveno lugar en tráfico de cruceristas.

La evolución de los tráfico en A Coruña ha sido espectacular, como lo demuestran las cifras de barcos-crucero y pasajeros que han llegado al puerto en los últimos 15 años.

Tráfico de cruceros en A Coruña		
Año	Barcos	Pasajeros
2019	108	160.256
2018	94	178.965
2017	124	184.069
2016	94	126.735
2015	92	140.451
2014	87	129.537
2013	108	156.890
2012	94	140.890
2011	79	128.563
2010	62	70.695
2009	58	53.574
2008	55	57.517
2007	61	49.854
2006	65	39.988
2005	59	33.757

Tabla 1. Tráfico anual de Cruceros en el Puerto de A Coruña

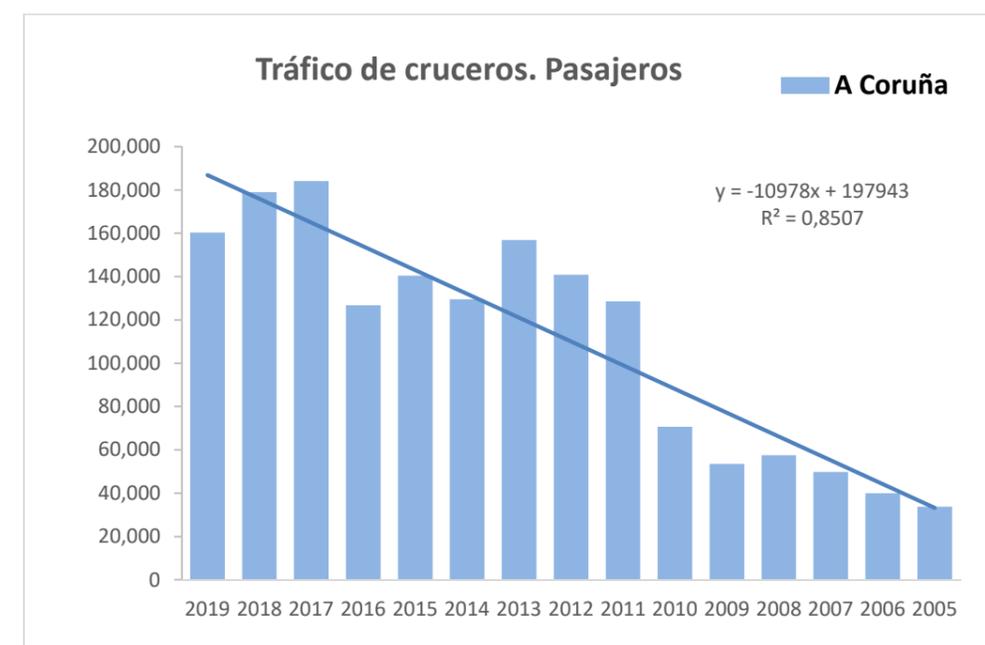


Gráfico 1. Evolución del tráfico de Cruceros en el Puerto de A Coruña

El competidor inmediato del puerto de A Coruña es el puerto de Vigo. A continuación puede observarse la evolución del tráfico de pasajeros en ambos puertos.

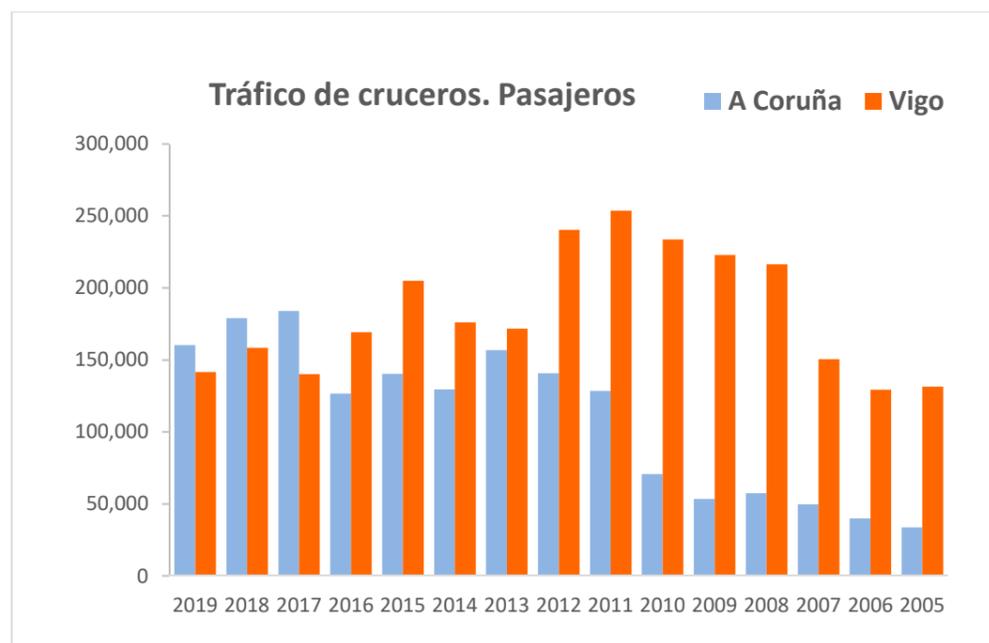


Gráfico 2. Comparación de la evolución del tráfico de Cruceros entre los Puertos de A Coruña y Vigo

El aumento de la demanda y de los tráficos ha tenido como consecuencia el incremento del tamaño y la capacidad de los barcos. Y por ello, han surgido nuevos retos para los puertos. Los puertos necesitan contar con dársenas y terminales más amplias, con edificios diseñados para dar servicio a los pasajeros, y con muelles mayores en longitud, calado y superficies para poder acoger a los grandes barcos-crucero.

Para concretar estas demandas al puerto y a la ciudad de A Coruña, estamos hablando de un tráfico actual de cerca de 200.000 pasajeros y 125 barcos-crucero.

A esa demanda media anual hay que sumar y tener muy en cuenta, las demandas puntuales, mucho más exigentes. Citaremos las dos más comunes: Llegada de un mega-crucero y coincidencia en el puerto de hasta seis navíos.

La llegada al puerto de A Coruña de uno de estos mega barco-crucero, con Eslora de 339 metros, Calado de 8,5 metros, Manga máxima 56 metros, 1.365 tripulantes y capacidad para 3.634 pasajeros, se produjo en julio de 2019. Esas cifras son las que ostenta el navío *Independence of the Seas*, de la compañía *Royal Caribbean*, navío que también tenía reserva para una nueva visita en 2020.

El crucero más grande del mundo *Symphony of the Seas* pertenece a la *Royal Caribbean Cruises* y fue botado en 2018. Cuenta con 18 cubiertas, capacidad para 6.780 pasajeros y 2.100 miembros de la tripulación, Eslora de 362 metros, Calado de 9,3 metros y Manga máxima de 65,6 metros.



Fig. 112. Crucero Symphony of the Seas

En el puerto de A Coruña, en mayo de 2014, se tuvo la necesidad de dar servicio a 6 buques y a 8.500 pasajeros. Siendo normal el tener dos y tres barcos amarrados en el puerto.





Fig. 116. Cruceros en los distintos Muelles del Puerto de A Coruña



Fig. 117. Posible organización con cuatro Cruceros simultáneos en el Puerto de A Coruña

3. TRÁFICOS FUTUROS EN EL PUERTO INTERIOR

El puerto de A Coruña ha iniciado una transformación que puede considerarse revolucionaria y que va a determinar su desarrollo en los próximos cincuenta años. Se trata de la construcción del Puerto Exterior en punta Langosteira, la recreación del puerto actual, el Puerto Interior, y la definición de una nueva relación con la ciudad.

A Coruña viene ocupando el primer puesto en volumen de tráfico portuario de Galicia y tiene una posición media en el conjunto de las 29 Autoridades Portuarias del Sistema Portuario de Titularidad Estatal.

El petróleo crudo y derivados, junto con los graneles sólidos, fundamentalmente carbón y cereales, representan alrededor del 85% del tráfico, mientras que la mercancía general alcanza el 13% y está compuesta principalmente por hierro, acero y derivados, madera, papel, tableros y vidrio.

Con la construcción del Puerto Exterior iniciado en 2005, A Coruña se planteó como objetivo general convertirse en "el gran puerto industrial y logístico del noroeste de la península ibérica" para el siglo XXI. Y en volumen de tráficos, alcanzar un tráfico portuario total de 20,0 millones de toneladas, apostando claramente por la diversificación, potenciando la mercancía general hasta llegar a los 2,5 millones de toneladas.



Fig. 118. Vista general del Puerto de A Coruña

Los graneles sólidos y líquidos, se trasladan al puerto Exterior, mientras la mercancía general se queda y potencia en el puerto Interior. El movimiento de mercancía general convencional y contenerizada es fundamental para el desarrollo comercial del Puerto y de su entorno.

La influencia del puerto en el desarrollo socio económico de su entorno es muy importante. Siguiendo los resultados de un estudio reciente dirigido por Gonzalez Laxe, en términos de valor añadido el puerto es responsable, directo, indirecto o inducido, de 66 millones de gastos de personal y de 84 millones de excedente bruto de explotación en Galicia. Este valor añadido se debe a una actividad portuaria que supone 418 millones en ventas y 64 millones de impuestos aportados a la hacienda pública.

En términos de creación de empleo, las actividades portuarias de primera línea -las desarrolladas en los muelles y las relacionadas con el acceso del buque- se estima que generan alrededor de 3.000 empleos, cifra que por su especialidad no incluye la actividad pesquera. Este sector pesquero aporta en primera venta en la lonja de A Coruña una cantidad superior a los 100 millones anuales.

El movimiento de tráfico total de mercancías acumulado se situó en 2019 en 13,7 millones de toneladas, por debajo de las 15,7 registradas el año precedente, en el que se habían alcanzado registros históricos.

El tráfico de graneles líquidos en 2019 alcanzó los 8,97 millones de toneladas. Las cifras a destacar corresponden a petróleo crudo con 5,40 millones de toneladas y a biodiesel con 120.530 toneladas.

Los graneles sólidos alcanzaron en 2019 los 3,47 millones de toneladas. Y la mercancía general 1,00 millones de toneladas.

Las cifras globales del tráfico de mercancías en 2019 representan una bajada respecto a 2018 del 14% y la evolución en los últimos años se muestra a continuación.

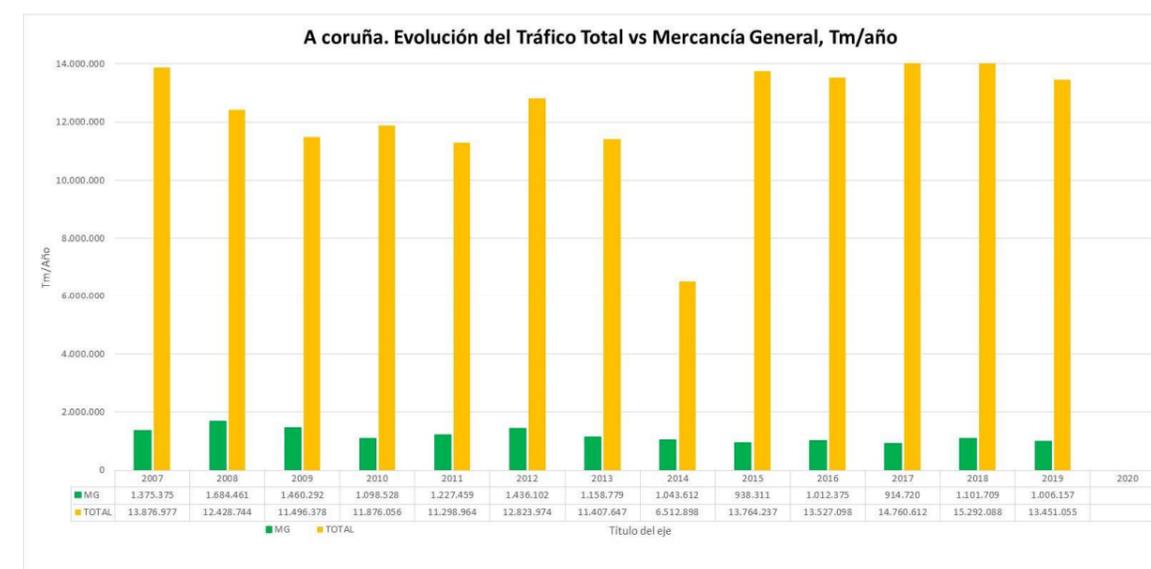


Gráfico 3. Evolución anual del tráfico total vs mercancía general en el Puerto de A Coruña

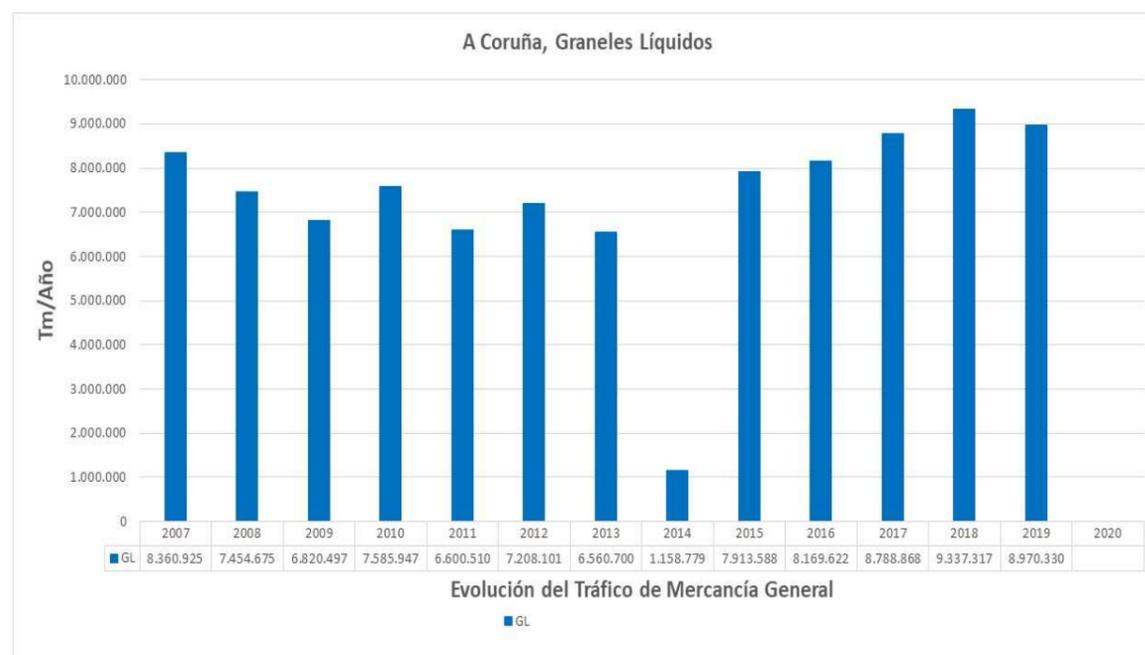


Gráfico 4. Evolución anual del tráfico de graneles líquidos

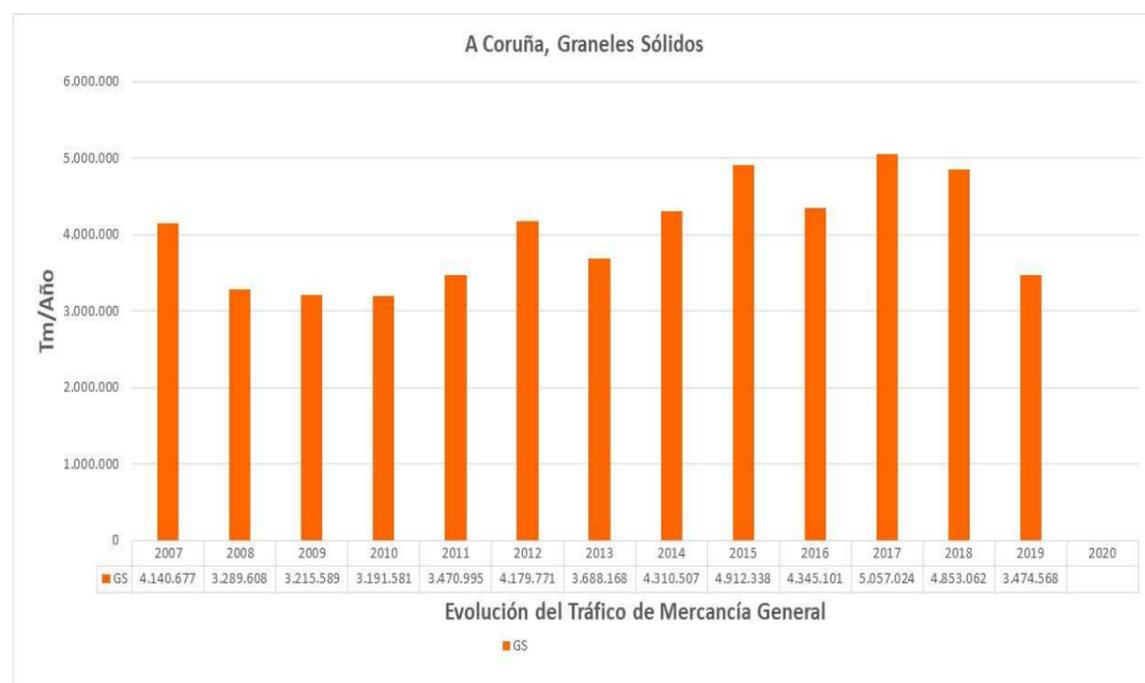


Gráfico 5. Evolución anual del tráfico de graneles sólidos

Tras presentar la realidad de los tráficos del año 2019 y su evolución desde el 2007, a continuación, consideramos los servicios y tráficos estratégicos para la transformación del Puerto Interior de A Coruña.

Servicios Estratégicos para el futuro Puerto Interior:

- Tráfico de mercancía general.
- Pesca.
- Tráfico de Pasajeros. Local. Turístico de Cruceros y de Ferris
- Náutica de recreo y deportiva.
- Pesca de recreo.
- Recreo Marítimo-Terrestre.
- Patrimonio Marítimo.

Teniendo en cuenta la transformación que va a experimentar el puerto de A Coruña, los condicionantes urbanos, los propios de la ría de A Coruña, el clima marítimo y las infraestructuras del puerto, concretamos a continuación algunas ideas sobre los tráficos que acogerá el futuro Puerto Interior.

- Tráfico de mercancía general.

Este tráfico debe ser el más importante del puerto. Se basa en el tráfico de mercancía general convencional, unitizada y especialmente en contenedores. El tráfico de mercancía general es sin lugar a dudas el más rentable para el puerto y para el desarrollo de su hinterland. Además, es un tráfico limpio, por lo que su incorporación y crecimiento ha de ser un objetivo prioritario.

El muelle del Centenario traslada sus graneles al puerto exterior, por lo que se presenta como la primera opción para incorporar mercancía general.

Esta terminal del Centenario tiene una extensión de 16 Ha, muelles con calado de 15 metros y longitud de 800 metros, por lo que puede recibir barcos tipo Panamax y contar con dos o tres atraques. Considerando un rendimiento real análogo a otras áreas portuarias semejantes, la terminal tiene capacidad para un tráfico anual de hasta 200.000 TEUs

Si estudiamos la evolución del tráfico de mercancía general en el puerto de A Coruña observamos que en los últimos años ha sufrido una considerable caída, bajando de los más de 1,6 millones de tráfico portuario en 2008 a 1,0 en 2019. Evolución real de los tráficos contraria a la prevista por el último plan estratégico publicado por la Autoridad Portuaria, plan que preveía alcanzar un tráfico anual de 2,5 millones de toneladas de mercancía general.

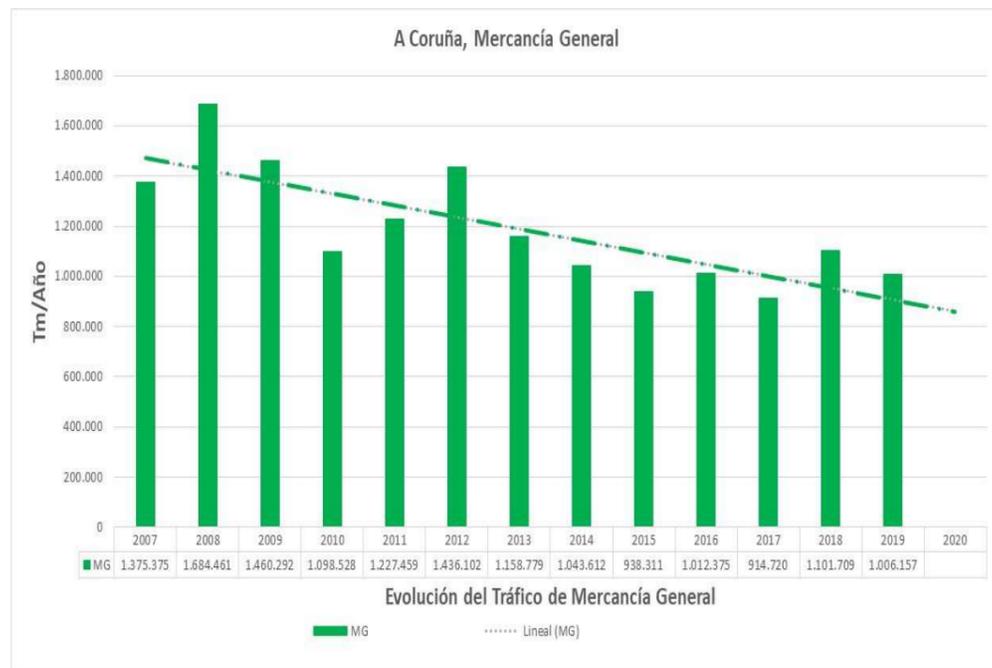


Gráfico 6. Evolución anual del tráfico de mercancía general

La captación de líneas regulares de mercancía general es un reto muy importante que tiene que abordar el puerto de A Coruña

El tráfico de contenedores en A Coruña es muy bajo, comienza en 2006 con una línea regular, A Coruña, Felixtowe, Róterdam, Lisboa, Oporto, A Coruña, y se desarrolla en el extremo norte del Muelle del Centenario alcanzando en 2008 un tráfico de 50.468 toneladas, lo que representa un 3% de la mercancía general. Este tráfico que ha desaparecido en la actualidad, debe ser uno de los objetivos del futuro Puerto Interior, una vez se hayan trasladado al Puerto Exterior los tráficos de graneles.

Si nos fijamos en los competidores más cercanos del puerto de A Coruña, observamos los siguientes tráficos de contenedores en TEUs:

Tráfico: TEUs/2019	
A Coruña	6
Ferrol	8.267
Marín	76.465
Vigo	181.195
Leixoes	685.810

Tabla 4. Comparación del tráfico de mercancía general entre los Puertos de A Coruña, Ferrol, Marín, Vigo y Leixoes

Leixoes. Tráfico de Contenedores en 2019

Tráfico de Contenedores	Mundo	Europa	Países	R.U.	Belgica	Irlanda	Africa	América
	Total	Total	Baixos Total	Total	Total	Total	Total	Total
Nº Contenedores	412.967	312.553	115.572	30.543	19.648	6.005	73.435	7.668
20'	143.837	98.601	35.144	7.566	7.603	1.910	35.179	1.333
40'	222.775	168.182	48.595	13.212	10.415	3.257	37.688	6.329
TEUs	685.810	530.090	196.565	55.927	31.678	10.308	111.815	14.005
Toneladas	7.506.858	5.817.051	2.265.680	506.717	349.052	71.328	1.097.048	154.221

Tabla 5. Tráfico de contenedores en el Puerto de Leixoes

- Pesca.

A Coruña es uno de los principales puertos de pesca fresca del mundo. Su lonja presenta una cifra de negocio en primera venta que ronda los 80 millones de euros, lo que junto a los puestos de trabajos directos e indirectos que genera convierte a la pesca en uno de los principales activos del puerto.

La generación de actividades que crean valor añadido a la pesca es una importante línea industrial a potenciar a corto y largo plazo.



Gráfico 7. Evolución anual de la Pesca en el Puerto de A Coruña

- Tráfico de Pasajeros. Local. Turístico de Cruceros y de Ferris

El transporte de pasajeros se divide en tres tipos bien diferenciados. El local o de rías, el de cruceros y el de ferris. El primero, servido por barcos de pequeño porte, necesita únicamente embarcaderos bien conectados con la trama y el transporte urbanos.

Los cruceros y los ferris necesitan instalaciones especializadas tanto a pie de atraque como en el cuerpo del muelle. A Coruña ha conseguido una importante línea de negocio para el puerto y la ciudad al haber conseguido ser el mayor puerto de cruceristas de Galicia y del Cantábrico.

En la actualidad carece de líneas de ferris, pero se encuentra en situación óptima para acoger ferris con escalas en el Sur de Irlanda y del Reino Unido. Líneas que tienen operativas otros puertos del Cantábrico.

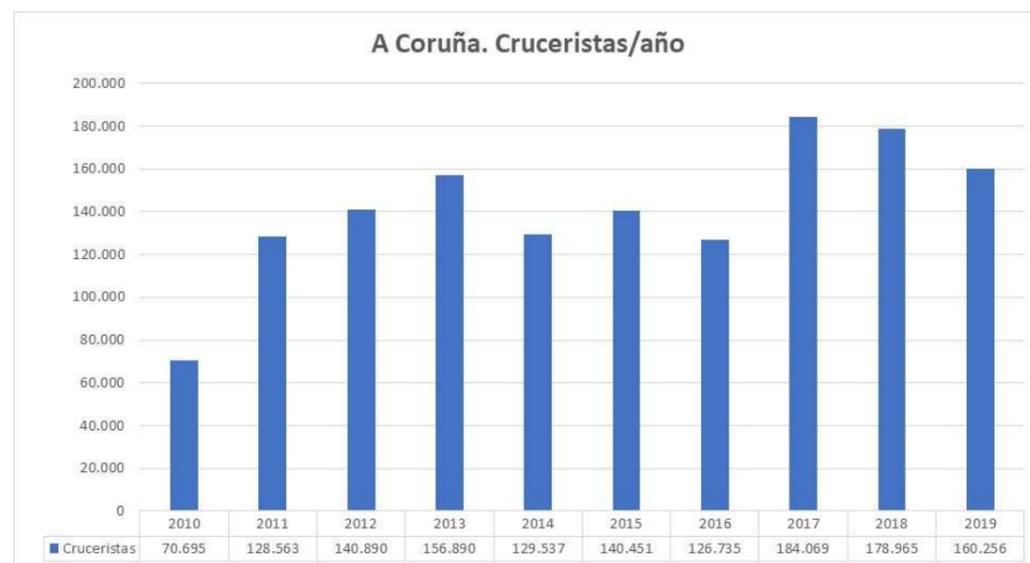


Gráfico 8. Evolución anual del tráfico de Cruceros en el Puerto de A Coruña

– Náutica de recreo y deportiva.

La lámina de agua liberada de actividad comercial representa una oportunidad para la creación de una infraestructura de gran calidad dedicada a la náutica de recreo y deportiva. En este sentido puede pensarse en la creación de un centro de alto rendimiento dedicado a la navegación y otros deportes náuticos.

– Pesca de recreo.

Los muelles del puerto de A Coruña han acogido, tradicionalmente, a la pesca de recreo, y sólo en las últimas décadas estos pescadores han sido expulsados de los muelles comerciales por razones evidentes de seguridad. Con la actuación urbanística se abren varias posibilidades para practicar la pesca en el puerto. La ribera del mar desde la Marina hasta el castillo de San Antón y el desarrollo longitudinal del dique de abrigo son los primeros lugares llamados para acoger a estos pescadores.

– Recreo Marítimo-Terrestre.

La liberación de tráfico portuario de mercancías permite la creación de espacios públicos marítimo-terrestres que en el mar y en tierra, sin solución de continuidad, pueden dedicarse a actividades lúdicas, deportivas y de expansión de la población.

– Patrimonio Marítimo.

La ciudad de A Coruña tiene ahora la oportunidad de valorizar y utilizar el patrimonio marítimo representado por el puerto: El dique de abrigo, los muelles, las dársenas, el espejo de agua, etc. Y también por los proyectos formulados históricamente para el desarrollo del puerto y la ciudad. En definitiva es el momento de utilizar este patrimonio y ponerlo al servicio de la población, como mejor medio para difundir su conocimiento y lograr su conservación.

4. ESCENARIOS ALTERNATIVOS DESDE EL PUNTO DE VISTA PORTUARIO

Desde el punto de vista portuario, se podrían contemplar dos escenarios futuros en relación a la mercancía general, independientemente de las oportunidades urbanísticas de los muelles, defendidas por estas Líneas Estratégicas, con las que entrarían en contradicción.

- Escenario 1. El puerto futuro centra su actividad en un área nueva creada, sin solución de continuidad a largo plazo, mediante la unión de la zona de la Dársena de Oza, Muelle Petrolero y Muelle del Centenario.
- Escenario 2- El futuro puerto se desarrolla a partir del Muelle de San Diego, Muelle del Centenario y Dársena de Oza.



Fig. 119. Escenario 1. Traslado y creación de actividad portuaria en el Muelle Petrolero



Fig. 120. Escenario 2. Traslado y creación de actividad portuaria en el Muelle de San Diego

5. EL TRÁFICO DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

En las líneas estratégicas correspondientes a la Estación de mercancías de San Diego, nos referimos a la problemática que presenta actualmente esta estación, desde el punto de vista del transporte de mercancías, reducido en estos momentos al transporte de maderas con destino a una empresa en Portugal, al transporte de cereales con destino al Grupo Coren en Ourense, y al transporte de bioetanol (carga peligrosa que necesita del tren) desde la Planta de Bioetanol de Teixeiro (Curtis), con vagones que viajan de vuelta transportando cereales a la planta.

La búsqueda de alternativas al transporte de bioetanol y la competitividad del puerto exterior para la localización de nuevas empresas que gestionen por ferrocarril el transporte de graneles sólidos, una vez desaparecido el tráfico principal de carbón hacia la central de Meirama, está detrás de la reclamación de un ferrocarril a la dársena exterior de Punta Langosteira, cuyo proyecto está redactado en su ramal norte, sin conexión todavía a nivel de proyecto con el Eje Atlántico a través de un ramal sur.

Como explicamos en el apartado 3, relativo a los tráficos futuros del puerto interior, el tráfico anterior de graneles sólidos y líquidos en este puerto (antes del traslado parcial al puerto exterior) era del orden del 85%, con los graneles líquidos acercándose al 60%, mientras que las mercancías en general eran del orden del 13%. Este tráfico ha ido sin embargo descendiendo en los últimos años y como exponemos en los gráficos anteriores, el tráfico de graneles sólidos que en el 2007, rebasaba los 4 millones de toneladas, en el 2019 se situaba en torno a los 3,47 millones, y la caída ha sido más brusca en el 2020, con la desaparición del carbón ligado a la central de Meirama y la alúmina. Igual ha ocurrido con las mercancías en general, que han ido cayendo progresivamente de los aproximadamente 1'6 millones de toneladas en el 2008 a 1,0 en el 2019.

De estos tráficos solo necesitan del ferrocarril los relativos a la madera, el cemento, los cereales, el bioetanol, y el carbón, cuyos vagones aparecen en este caso parados en la terminal de mercancías de San Diego y que antes servían para mover del orden de 1,12 millones de toneladas hacia Meirama. También necesitarían del ferrocarril las mercancías en general en el caso de que existiese un tráfico importante de contenedores, cosa que no existe ni siquiera al nivel de otros puertos gallegos o del Norte de Portugal.

Por tanto, de necesitar en el futuro el tren para el transporte de mercancías en el puerto interior, una vez trasladados los cereales y el bioetanol al puerto exterior (en el caso que se construya el ferrocarril a Punta Langosteira), éste solo se referiría a la mercancía en contenedores, que como también antes se

comentaba, se podría localizar en el muelle del Centenario, con una superficie de 16 ha y calados de 15m, que admitiría también por esta superficie y la reducida demanda de contenedores otras mercancías en general.

Si pensamos que la primera línea de contenedores del puerto de A Coruña es del 2006, cuando este tráfico representa el 50% del tráfico marítimo mundial, y en demandas reducidas se puede transportar en camión (al igual que el carbón y los cereales), sólo con una apuesta decidida por este tráfico, puede en algún momento tener alguna cierta importancia, como comentábamos en un apartado anterior, aunque dentro de escenarios muy inciertos. Aún así en las fichas gráficas de la Zona 2, mantenemos la línea de ferrocarril hasta el muelle del Centenario, a través del muelle de San Diego. En cualquier caso, el puerto de Ferrol, con la dársena exterior que sí admite contenedores, y para cuyo acceso se está construyendo el ferrocarril, podría actuar en el caso de aumento de la demanda de forma complementaria al puerto de A Coruña para este tráfico en un espacio portuario que es reconocido como único desde la antigüedad.

La línea de ferrocarril que accede al muelle del Centenario, desde el muelle de San Diego y desde el fondo de la terminal de mercancías, no afecta al resto de los tráficos potenciales de ésta, como tampoco los afecta el tráfico de bioetanol y de cereales. De esta manera las acciones que proponemos en las Líneas Estratégicas para la terminal de mercancías, desaparecido el tráfico de carbón y buscando una alternativa al fondo de la terminal a corto plazo para el transporte de maderas (que no debería condicionar a medio plazo la transformación de la terminal), permitirían actuar en ella a medio plazo, esté o no construido el nuevo acceso ferroviario al puerto exterior. Por supuesto, tampoco sería un condicionante para intervenir sobre los muelles más céntricos de Batería y Calvo Sotelo, ni para iniciar el proceso de regeneración del muelle de San Diego.

6. MARCO DE REFERENCIA DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

La transformación de los espacios portuarios interiores de A Coruña, tanto los delimitados en la Zona 1 como los incluidos en la Zona 2, puede suponer una notable oportunidad para desarrollar actuaciones relacionadas con la Movilidad Sostenible, y que supongan un significativo cambio en el modelo actual a escala urbana y metropolitana. De este modo, los principios básicos que orientan estas líneas estratégicas han de considerar la oportunidad que la accesibilidad y centralidad urbana, que poseen estos espacios portuarios, para formular actuaciones con un alto impacto y rentabilidad social en materia de movilidad, bien por el incremento de los espacios peatonales, bien por la mejora del transporte público y la

racionalización del uso del vehículo privado, lo que tendrá un impacto positivo en la salud de los ciudadanos, la inclusión social y la equidad, y el medioambiente urbano.

La accesibilidad que poseen los espacios portuarios interiores con la confluencia de algunas de las principales vías de acceso a la ciudad de A Coruña en su entorno proporciona una notable oportunidad a partir de su transformación, sobre todo en cuanto a la reorganización de los accesos, la racionalización del uso del automóvil y la potenciación del transporte público. Así, estos espacios portuarios pueden facilitar la implantación de nodos de intercambio modal, dada la confluencia en ellos de infraestructuras, tanto viarias como ferroviarias, y la gran superficie disponible. Al mismo tiempo, su alta centralidad urbana, y proximidad a zonas y grandes centros de atracción de desplazamientos, implica unas condiciones excelentes para la implantación de mejoras en la red de transporte público. Y no sólo se podrá mejorar el transporte público, ya que la existencia de algún viario infrutilizado en la actualidad, por ejemplo la carretera del puerto en San Diego, puede permitir una reorganización de algunos de los tráficos de acceso a la ciudad y, con ello, transformar el viario especializado, humanizándolo mediante bulevares, ya que la disminución de la intensidad del tráfico, tanto por su distribución más equilibrada como por las mejoras en el transporte público, de tal modo que se podrá incrementar el espacio peatonal y ciclista.

El marco de referencia sobre la Movilidad Sostenible está relacionado con una serie de documentos, algunos ya con un largo recorrido y con recientes actualizaciones, en los que se pueden observar unos claros principios básicos acerca de las orientaciones que ha de poseer un modelo de movilidad sostenible en sus tres vertientes ambiental, económica y social. Entre los documentos a considerar como marco de referencia de la Movilidad Sostenible se puede realizar una primera categorización: aquellas estrategias de carácter global, tanto europeas como estatales, y de naturaleza orientativa y directora, por una parte, y aquellas de escala municipal, o local, y que poseen una mayor concreción, junto a una naturaleza que combina directrices y recomendaciones con determinaciones espaciales y actuaciones. No obstante, en general, todos estos documentos están basados en unos pocos y muy claros principios y objetivos relacionados con el fomento y la prioridad de los modos no motorizados, la potenciación del transporte público y la restricción del uso del vehículo privado, además de la coordinación entre urbanismo y transporte, y la mejora de la gestión de la movilidad.

Los documentos estratégicos más recientes y que conforman el marco de referencia para la Movilidad Sostenible son los señalados a continuación:

- Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro.

- Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030
- Documentos y Estrategias Municipales sobre Movilidad Sostenible

Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro.

Recientemente aprobada por la Comisión Europea *“La Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro”* es el documento que marca las líneas estratégicas en el ámbito de la movilidad en Europa. De este modo, se señala un marco de referencia para la actuación en materia de movilidad en los estados miembros, a partir de la consideración de la necesidad de reducir significativamente las emisiones derivadas del transporte, según lo determinado en el Pacto Verde Europeo. En este sentido, se indica que la movilidad genera beneficios para los ciudadanos, pero, al mismo tiempo, notables costes para la sociedad, en particular debido a las emisiones de gases invernadero, siendo preciso tanto su reducción como la internalización de los costes asociados. Además, esta estrategia considera los retos que los cambios en los patrones de desplazamiento, entre ellas las transformaciones aceleradas por la pandemia de la COVID19, y la digitalización están generando en la movilidad.

La respuesta a estos retos y necesidades por parte de la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente consiste en establecer las condiciones para alcanzar un cambio sistémico mediante:

- 1) Hacer que todos los modos de transporte sean más sostenibles.
- 2) Generalizar la disponibilidad de alternativas sostenibles en un sistema de transporte multimodal.
- 3) Introducir los incentivos adecuados para impulsar esta transición.

El desarrollo de los tres pilares básicos señalados implica que la activación de todos los instrumentos de actuación: 1) medidas para reducir significativamente la actual dependencia de los combustibles fósiles; 2) tomar acciones decisivas para desviar más de actividad hacia modos de transporte más sostenibles, en particular el transporte público ferroviario y los modos activos; y 3) la internalización de los costes externos.

De este modo, la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente europea establece un marco de referencia muy claro orientado a la sostenibilidad de los modos de transporte de bajas emisiones y a la multimodalidad del sistema, proporcionando la disponibilidad de alternativas sostenibles. Estas directrices deberán ser incorporadas en las líneas estratégicas definidas por este documento, en las cuales la

oportunidad que representa la transformación de los espacios portuarios interiores se orientarán hacia los modos activos, sostenibles y de menores emisiones, junto con la potenciación del transporte público.

Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030

El siguiente documento que constituirá el marco de referencia estratégico en el ámbito de la movilidad sostenible para la transformación de los espacios portuarios interiores es la recientemente lanzada Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA). Se trata de una estrategia a nivel estatal que supone un notable cambio de paradigma, pasando de orientarse a la provisión de infraestructuras a focalizarse en la planificación de la movilidad en su conjunto. Este cambio de paradigma se traduce en su visión, que es “*hacer de la movilidad un derecho, un elemento de cohesión social y de crecimiento económico*”. Esta visión se desarrolla a través de tres pilares básicos: seguridad, sostenibilidad y conectividad.

- **Seguridad**, en los desplazamientos, garantizando una mayor protección de personas y bienes, mejorando los estándares y reduciendo la siniestralidad para una Movilidad Segura.
- **Sostenibilidad**, priorizando la movilidad cotidiana, la equidad económico-social, la eficiencia energética, y la lucha contra el cambio climático; minimizando la contribución del transporte a las emisiones contaminantes, tanto de viajeros como de mercancías; fomentando los modos limpios, la “economía circular”, la “resiliencia climática” y la movilidad universal para una Movilidad Sostenible.
- **Conectividad**, desde tres vertientes: 1) la digitalización y el avance tecnológico, gran oportunidad para la transformación del sector transporte, 2) la conectividad con Europa y el mundo, y 3) la conectividad multimodal para una Movilidad Conectada.

Esta estrategia se estructura en nueve ejes que se desarrollan a través de líneas de actuación y medidas concretas. Entre estos ejes los que poseen una mayor importancia para el desarrollo de los espacios portuarios interiores son los siguientes:

- *Eje 1: Movilidad para todos.* Centrado en proporcionar soluciones de movilidad pública accesibles y asequibles para todos los ciudadanos y en todos los territorios, incidiendo en la movilidad cotidiana y la movilidad inclusiva en modos saludables y el transporte público.
- *Eje 2: Nuevas Políticas Inversoras.* Definiendo nuevos criterios de priorización de inversiones para obtener los mayores retornos sociales.

- *Eje 3: Movilidad Segura.* Reforzando la inversión en seguridad, las organizaciones de supervisión y control, la vigilancia frente a actos ilícitos y las políticas de gestión en caso de emergencias y crisis.
- *Eje 4: Movilidad de Bajas Emisiones.* Apoyando el desarrollo de fuentes de energías alternativas y sostenibles para el transporte (electrificación, hidrógeno, etc.), y el estímulo de los medios de transporte de bajas emisiones.
- *Eje 5: Movilidad Inteligente.* Articulando la utilización de la tecnología como apoyo a las políticas de movilidad.
- *Eje 6: Cadenas Logísticas Intermodales Inteligentes.* Centrando su esfuerzo en mejorar la conectividad entre nodos y la aplicación de la tecnología para mejorar la eficiencia del sector logístico, en particular incrementando el transporte ferroviario de mercancías y facilitando la distribución urbana de mercancías (DUM).

Por tanto, el marco de referencia estatal de la movilidad señala la importancia de los modos activos no motorizados y el transporte público como elementos centrales de una movilidad más segura, sostenible y conectada, basada en las bajas emisiones, y más equitativa y justa. De este modo, las líneas estratégicas han de introducir en sus principios básicos y en sus líneas de actuación las orientaciones indicadas por la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada.

Documentos y Estrategias Municipales sobre Movilidad Sostenible

El marco de referencia sobre la movilidad a escala municipal viene dado por los documentos elaborados durante la última década por las distintas corporaciones, con desarrollos desiguales, y por las actuaciones que está llevando a cabo el Concello de A Coruña en la actualidad, fomentando los espacios peatonales y potenciando el transporte público.

Dentro de los documentos que constituyen el marco de referencia de la movilidad se encuentran aquellos de naturaleza integral, como la EIDUS Coruña Próxima, el PXOM y anteriores PMUS; y aquellos de naturaleza sectorial, como el Plan de Accesibilidad del Transporte Público Metropolitano o el Plan de Aparcamientos Disuasorios.

Entre los principales documentos se pueden mencionar los siguientes:

- EIDUS Coruña Próxima

- Plan Xeral de Ordenación Municipal de A Coruña (2013)
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) (2013)
- Plan de Movilidad y Espacio Público de A Coruña (2010)
- Plan de Integración de las Redes de Transporte de A Coruña (PIRTAC) (2018)
- Plan de Transporte Público de A Coruña (PMTPC) (2018)

La mayor parte de estos documentos se orientan hacia un modelo de movilidad más sostenible, mediante un reparto modal más equilibrado, dotando de prioridad a los modos no motorizados y al transporte público.

Respecto a los espacios portuarios interiores, en estos documentos no se realizan propuestas específicas, a excepción de aquellas relacionadas con las posibilidades de implantación de un servicio ferroviario de cercanías, o una red de metro ligero, y en el que la Estación de San Diego jugaría un papel fundamental como nodo final de línea, siendo precisa su transformación.

En los documentos sectoriales municipales y locales que conforman el marco de referencia para la Movilidad Sostenible, de igual modo, no se realizan propuestas específicas para los espacios portuarios interiores.

En todo caso, las presentes líneas estratégicas han de incorporar a sus principios y orientaciones las principales consideraciones de los documentos mencionadas, en particular aquellas relacionadas con la prioridad de los modos peatonales y ciclistas, y el transporte público y la reducción del uso del automóvil.

Más allá de las orientaciones y principios básico señalados por el marco de referencia para la Movilidad Sostenible, descrito de modo general en líneas anteriores, estas líneas estratégicas para la transformación de los espacios portuarios interiores de A Coruña contemplan algunas actuaciones a corto, medio y largo plazo que buscan promover un cambio en el modelo de movilidad de la ciudad, y también de su ámbito metropolitano, hacia un sistema más sostenible, seguro, eficiente, inclusivo y equitativo. Dentro de la concepción global de estas líneas estratégicas, en las que como principio básico se apuesta por potenciar los espacios peatonales y el transporte público, se han formulado tres actuaciones de gran calado y que pueden suponer un notable impulso a la transformación del modelo de movilidad de A Coruña. Estos tres proyectos son:

- La transformación de la Avenida do Porto
- La implantación de un servicio ferroviario de cercanías

- La apuesta por localizar intercambiadores de autobús en los espacios portuarios

En primer lugar, la transformación de la Avenida do Porto supone incrementar notablemente los espacios peatonales en el centro de la ciudad, dotando de continuidad a las actuaciones previstas en Los Cantones y a los Jardines de Méndez Núñez, además de reducir la barrera en la que por su configuración e intenso tráfico se ha convertido este viario. En otro orden, la actuación prevista en la que se reduce la sección de la Avenida do Porto busca también generar una distribución más equilibrada del tráfico, evitando la gran polarización que se está produciendo sobre ella y procurando la puesta en carga de itinerarios alternativos. En los siguientes apartados se desarrollará con mayor extensión las actuaciones previstas en la Avenida do Porto.

La posible creación de un servicio ferroviario de cercanías, o de proximidad, apoyado en la línea férrea que discurre por la Ría de O Burgo y finaliza en los terrenos de la Terminal de Mercancías de San Diego, aprovechando en gran medida parte de las infraestructuras existentes, hay que entenderla como una actuación estratégica a medio y largo plazo, lo que podría suponer un notable cambio en la movilidad en el entorno metropolitano. En este sentido, este nuevo servicio se plantea a escala metropolitana en el eje de mayor urbanización y densidad de población de este ámbito, y de modo complementario al ferrocarril regional, que tendrá su nodo en la Estación de San Cristóbal. Este servicio ferroviario de cercanías podría contribuir decisivamente a la reducción del uso del vehículo privado y con ello alcanzar una movilidad más sostenible en el área metropolitana de A Coruña. Desde el punto de vista urbano, la creación de un nodo de transporte metropolitano en San Diego podría consolidar una elevada centralidad en dicho ámbito, equilibrando la estructura urbana de la ciudad. En los siguientes apartados se desarrollará con mayor extensión las actuaciones propuestas respecto a la viabilidad del servicio ferroviario de cercanías.

La localización en los terrenos portuarios interiores de intercambiadores de autobús es una buena muestra de la apuesta por la potenciación del transporte público como elemento central de cambio de modelo de movilidad, que subyace a buena parte de las líneas estratégicas definidas en este documento. En este sentido, el autobús, tanto urbano como metropolitano, es en estos momentos el principal servicio de transporte público existente en la ciudad y su área metropolitana, dada la extensión de su red y los servicios desarrollados sobre ésta. Sin embargo, en la actualidad no existen en la ciudad nodos de intercambio de los dos grandes sistemas de autobús presentes en la ciudad, excepto alguna parada no acondicionada para esta función, con una lectura de la red clara y que se asocien a las principales áreas

de centralidad urbana, tanto en estos momentos como en el futuro desarrollo urbano de los espacios portuarios interiores.

La localización de intercambiadores de autobús metropolitano, con la posibilidad de paradas de autobús urbano en ellos o en sus proximidades, podría permitir organizar con mejor eficiencia la red de transporte público, facilitando los transbordos entre líneas y también con otros modos. Así, se plantea la localización de un intercambiador en el Muelle de Calvo Sotelo, que mejore las condiciones actuales existentes en la parada metropolitana de Entrejardines y además suponga un recorrido más rápido y con menor impacto sobre el tráfico de la Avenida de Linares Rivas, dadas las posibilidades de acceso por el viario interior del Puerto. En el caso de San Diego, este intercambiador estará asociado a los servicios ferroviarios de proximidad, generando una nodalidad de transporte público a escala metropolitana.

Junto a estas tres actuaciones estratégicas hay que añadir el significativo esfuerzo por ampliar y extender los espacios peatonales. De este modo, un importante porcentaje del espacio será destinado al uso peatonal y de estancia, con compatibilidad con la bicicleta. Además, en aquellas vías en las que se mantiene algún tipo de circulación del vehículo privado se ha definido una estrategia de calmado del tráfico y la humanización de las infraestructuras viarias, sobre todo aquellas como la Avenida do Exército o la Avenida de Linares Rivas y, como se ha mencionado, en particular de la Avenida do Porto, que se configuran como auténticas barreras para la accesibilidad peatonal a los espacios portuarios interiores.

Por tanto, la oportunidad que para la movilidad representa la transformación de los espacios portuarios interiores es muy notable, permitiendo afrontar proyectos estratégicos con un elevado potencial de cambio del modelo actual hacia uno mucho más sostenible, eficiente, seguro e inclusivo, permitiendo incrementar el espacio peatonal y ciclista, potenciar la oferta y la cobertura del transporte público, tanto ferroviario como en autobús, y racionalizar el uso del vehículo privado.

7. REORDENACIÓN DEL TRÁFICO EN LA AVENIDA DO PORTO

La intensidad media del tráfico en la avenida es de 9.905 veh/día, en la entrada, y de 13.210 veh/día en la salida. El tráfico actual es una consecuencia de la peatonalización de la Marina, con el soterramiento del tráfico a partir de la construcción de dos túneles, uno de los cuales da continuidad al túnel de María Pita, hasta la Avenida do Porto, y el otro enlaza con éste en un punto intermedio, para dar continuidad al túnel desde la Avenida hacia As Ánimas y el Paseo Marítimo, con la construcción a su vez de un nuevo estacionamiento subterráneo.

No es anecdótico que el tráfico de salida sea del orden de 3.300 veh/día, superior al de entrada, debido fundamentalmente al tráfico procedente de los barrios de Monte Alto y Adormideras en la península de la Torre. El de entrada, concentrado en Linares Rivas, tiene la alternativa del túnel que enlaza Juana de Vega con el Paseo del Orzán. El de salida, sin embargo, busca mayoritariamente el túnel de María Pita y el Paseo Marítimo de Orillamar, excepto aquellas viviendas, servicios y equipamientos, más próximas al Paseo del Orzán. La salida de la ciudad es más problemática por este Paseo, ya que la búsqueda de la Avenida de A Pasaxe o la Avenida de Alfonso Molina, hay que hacerla atravesando transversalmente el tejido del istmo de la ciudad, bien a través de la Plaza de Pontevedra y Juan Flórez, con la alternativa de ir hasta la plaza de Ourense (en donde confluye con el tráfico de la Avenida do Porto) por las calles Teresa Herrera y Juana de Vega.

La introducción, como proponemos en las líneas estratégicas de carriles 30, a corto plazo, y de carriles exclusivos para bicicletas en la Avenida do Porto, a medio plazo, solo puede realizarse con una disminución progresiva del tráfico actual, proponiendo en este sentido reducirle a 20.000 veh/día a corto plazo y a 15.000 veh /día a medio plazo, antes de la construcción del túnel bajo la Avenida do Porto a largo plazo, con una salida intermedia en el extremo de la Avenida próximo a la plaza de Ourense y otra en Linares Rivas.

La reducción del tráfico en la Avenida do Porto, no puede apoyarse solamente en las restricciones que introduzcan los carriles 30 y los carriles bici, si no en la propia reordenación del tráfico de salida y de entrada hacia Monte Alto y Adormideras. El tráfico más cercano a los barrios de la Ciudad Vieja y Pescadería, es menor en relación al de Monte Alto.

Desde el tráfico de entrada, más allá del efecto que ha tenido la Tercera Ronda, redirigiendo parte del tráfico de acceso a la ciudad hacia el Paseo del Orzán, la única opción para favorecer el tráfico de

entrada por una avenida distinta de la Avenida do Porto, es desviarlo hacia Juana de Vega, facilitando el acceso al túnel, lo cual a largo plazo se podría plantear con la continuidad del túnel de Juana de Vega hasta Linares Rivas.

Desde el tráfico de salida, la posibilidad es derivar parte del tráfico que baja por la calle de la Torre hacia el Paseo del Orzán. Ello solo es posible en estos momentos, por la calle Hospital a la altura de la Plaza de España, pudiendo continuar por la calle de la Torre hasta la calle Don Baltasar Pardo Vidal y la plaza de As Atochas hasta la cabecera del túnel de María Pita, lo que requiere un estudio de viabilidad más amplio.

Una solución, por tanto, para diversificar ese tráfico, es dejar en dirección única, en el sentido de subida en la calle Don Baltasar Pardo Vidal, planteando la alternativa de que los vehículos procedentes de la calle de La Torre se desvíen por Panaderas hacia Zalaeta (permitiendo la prohibición actual) o hacia San Andrés, aunque en esta calle se pretende reducir progresivamente el tráfico.

La complejidad de esta alternativa, de la que podría hacer un uso limitado los vehículos, por la estrechez a calle solo una parte del tráfico, obliga a plantear otras alternativas, como la de desviar el tráfico de bajada de Monte Alto por la calle de La Torre, mediante el cambio de dirección de la calle Curros Enríquez en la confluencia con esta calle, admitiría la dirección de subida y de bajada, ésta a cambio del aparcamiento en un margen.

En el plano que se adjunta señalamos los cambios de dirección de las calles que proponemos, que en cualquier caso tendrían que ser contrastadas por una simulación a partir de la movilidad actual, pensando no solo en la Avenida do Porto, si no en una reordenación más amplia.

Lo que no hay duda es que ,primero la construcción del túnel de María Pita en la segunda mitad de los años ochenta ,y después con los túneles del Parrote ,en la segunda década del nuevo siglo ,han determinado la reordenación del tráfico anterior hacia ellos, y en último término hacia la Avenida do Porto, existiendo otras alternativas que no fueron estudiadas cuando se construyeron recientemente los últimos túneles, que merecería la pena que fueran estudiadas en función de otros objetivos, que no siempre coinciden con el de la fluidez del tráfico, como es el que se relaciona con la búsqueda de la transversalidad en la Avenida do Porto.



Fig. 121. Reordenación de sentidos de circulación en Monte Alto para facilitar la reordenación del tráfico en la Avenida do Porto

8. VIABILIDAD DE UN SERVICIO DE CERCANÍAS APOYADO EN UNA LÍNEA ENTRE LA ESTACIÓN DE SAN DIEGO Y BETANZOS

La ciudad de A Coruña, frente a otras áreas urbanas de la Cornisa Cantábrica, de igual dimensión, no tiene un servicio de cercanías o de proximidad. El nuevo ferrocarril que hoy conecta las ciudades de Galicia es de carácter regional y así lo será el futuro ferrocarril entre A Coruña y Ferrol, y el que comunique también en el futuro el de Coruña con Lugo, con cambios de trazado y el abandono de las anteriores líneas, manteniendo en algunos casos su funcionalidad para el transporte de mercancías.

El carácter regional implica una reducción de las estaciones de parada, mayores velocidades y menores frecuencias de viaje frente al transporte de cercanías. Consideramos en este sentido que es una oportunidad para una parte del área metropolitana de A Coruña, en relación al transporte de pasajeros, destinar la línea de A Coruña –Betanzos, heredera de la línea Palencia A Coruña, que recorre la margen de la ría del Burgo y el río Mero como línea de cercanías en el caso que se muestre su viabilidad, de la que la presente reflexión es solo una primera aproximación.

Esta línea llegaba hasta la antigua estación del Norte, coincidente con el emplazamiento de la actual estación de autobuses, que fue sustituida como principal estación de la ciudad en los años 40, por la estación de San Cristóbal, contrayéndose en esos años el ramal que conectaba la línea de Palencia con la nueva línea directa a Galicia entre Zamora, Ourense, Santiago y A Coruña.

En la cartografía que se adjunta aparecen las paradas de la línea entre Betanzos y A Coruña, en donde el enlace con Betanzos se producía en la estación de Betanzos-Infesta, mientras que la otra estación, más próxima al núcleo urbano, conocida como Betanzos-Estación se corresponde con la derivación de la línea anterior en relación a Ferrol, como ocurre actualmente con los trenes que primero llegan del exterior hasta A Coruña.

Una futura línea de cercanías entre A Coruña y Betanzos tendría que tener la parada principal en Betanzos-Estación, para lo cual tendría que actuar en retroceso desde la estación de Betanzos-Infesta. El Bypass sin embargo en proyecto, para dar la continuidad de la línea hasta Ferrol, evitaría este retroceso.

La longitud de una futura línea de cercanías entre A Coruña y Betanzos sería de 27,5 km (contando con el Bypass) y recorrería un área urbanizada, más allá de los núcleos extremos, con los procesos de dispersión urbana que se vienen produciendo desde las últimas décadas del siglo anterior. A las

estaciones actuales intermedias, aunque sin parada de los actuales trenes: El Burgo, Cambre, Betanzos-Infesta y Betanzos Estación, se sumarían otras para dar un servicio de cercanías, en las que hemos localizado en el plano que se adjunta nuevas estaciones como Fonteculler, A Barcala, Cecebre, Guísamo y Piadela, de las que podría beneficiarse una población cercana del orden de 375.000 habitantes. Es esta cercanía la que determinaría, junto con otros factores que los habitantes próximos apostasen por el ferrocarril en su recorrido diario hacia A Coruña.

Un ferrocarril de cercanías o un servicio de proximidad es atractivo como medio de transporte público, frente al autobús, que actuaría de forma complementaria, cuando ofrece tiempos de viaje, frecuencias y precios adecuados. Ello necesita una demanda de este tipo de transporte y una gestión adecuada del mismo.

La demanda potencial, en primer término, depende de la población que pueda servirse del ferrocarril, incluso de la propia centralidad y acondicionamiento de las propias estaciones, por ejemplo, para el estacionamiento de vehículos privados, que extenderían su área de influencia sobre los habitantes del entorno. Solo esa demanda justificaría la implantación de un servicio de cercanías apoyado en la infraestructura existente, aunque podrían valorarse también otras razones de tipo social y ambiental, para reducir la carga de vehículos en el acceso a la ciudad, incluso de tipo urbanístico para ir desarrollando suelo en torno a las estaciones tanto de tipo residencial como de equipamientos.

La otra limitación viene de la gestión actual de la línea por parte de Renfe, que podría modificarse en el futuro, al servir tanto a la línea Palencia A Coruña, por Monforte y Lugo, como a la línea de A Coruña-Ferrol tanto para el transporte de pasajeros como para el de mercancías, que plantearían incompatibilidades con un transporte de cercanías que se apoyase en la misma línea.

El tráfico de pasajeros se podría evitar a través del nuevo trazado que necesitaría la línea de A Coruña-Ferrol para convertirse en un ferrocarril regional, en donde el enlace más lógico con la línea de Eje Atlántico entre A Coruña y Santiago sería en Uxes, abandonando el trazado por la margen del Mero y la ría del Burgo. De este nuevo tramo entre A Coruña y Betanzos se beneficiaría también el trazado del ferrocarril entre A Coruña y Lugo, que tampoco tendría que seguir desde la estación de San Cristóbal la ría del Burgo.

Igual ocurriría con el tráfico de mercancías, que, tanto en relación a Ferrol, como en relación a las conexiones con el exterior, se apoyaría en el eje Atlántico, para enlazar con el futuro corredor Atlántico. El tramo por tanto entre la estación de San Diego y Betanzos se podría destinar en el futuro para un

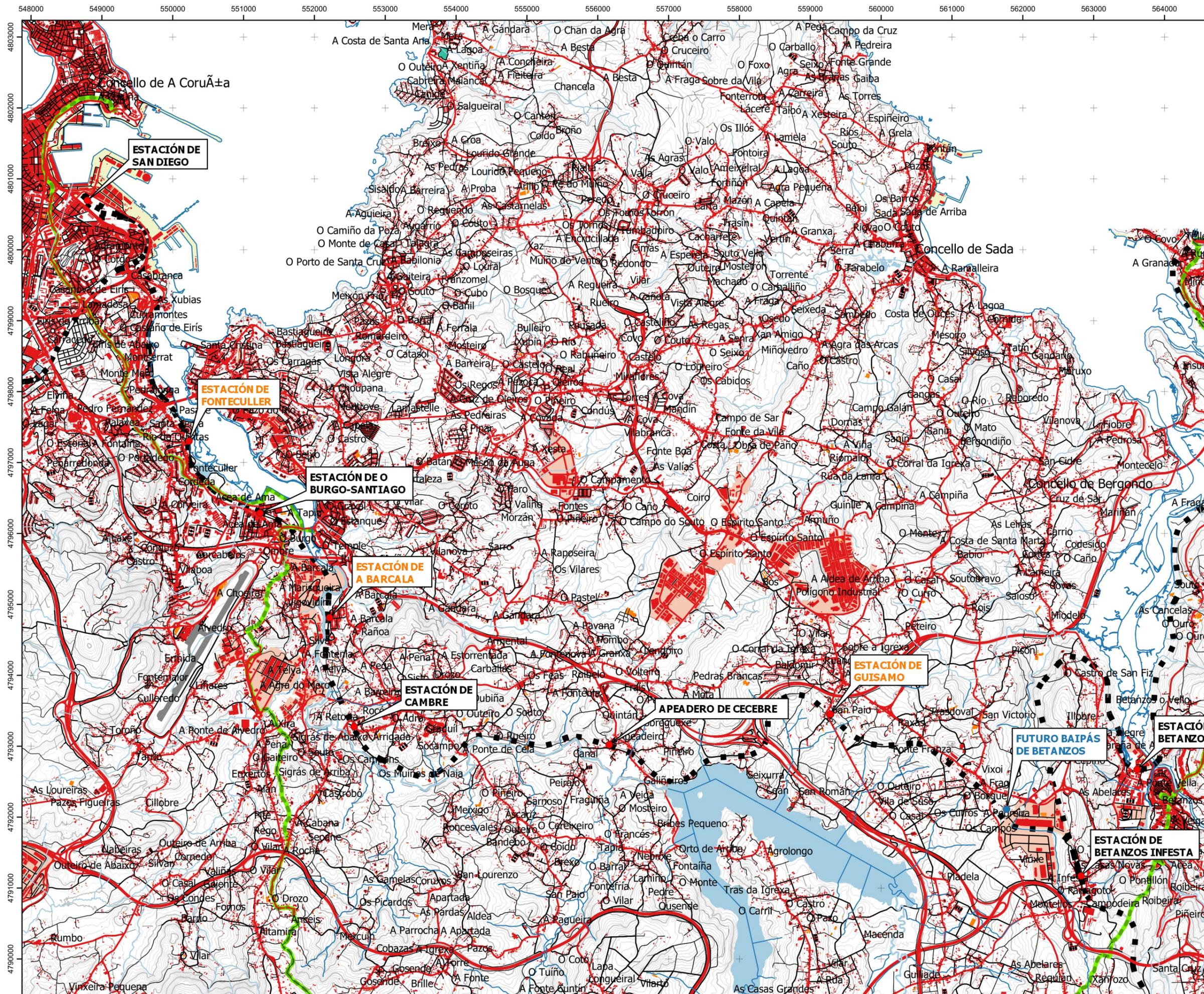
transporte de cercanías, cuando se construya el nuevo trazado entre A Coruña y Betanzos, que debería ser el primer tramo que se acometiese en la futura transformación del ferrocarril entre A Coruña y Ferrol.

La transformación de esta línea en cercanías no depende solo del abandono de los anteriores tráficos, sino del cambio de la gestión de la misma, del material móvil, y como antes comentábamos de la localización de nuevas estaciones, debidamente acondicionadas. Renfe que se mueve fundamentalmente en el tráfico interurbano, y en las cercanías de las grandes ciudades con el ancho español y el ancho internacional en el caso de las altas velocidades, no parece el operador adecuado, por el propio coste del material móvil y la incapacidad de dotarlo de unas frecuencias adecuadas. Únicamente a través de un cambio de ancho de vía, al haber absorbido Renfe a las líneas de Vía estrecha, podría operar con un material móvil más ligero, y garantizar unas frecuencias adecuadas como está ocurriendo con otras líneas del Cantábrico. Este sería un escenario que hay que considerar, aunque serían posibles también otros operadores.

En las Líneas Estratégicas para la reordenación de los terrenos de la actual estación de mercancías, apostamos por ello a largo plazo con una estación subterránea en el emplazamiento de la actual de mercancías, bajo el edificio multiusos que se propone. El atractivo que tendría esta estación en forma de estación término, sería su centralidad frente a la estación de San Cristóbal, orientada a un tráfico regional en ferrocarril y no a un tráfico metropolitano de cercanías, aunque sin duda como comentábamos, la decisión futura necesita un estudio de viabilidad más amplio, funcional, económico, social y territorial. Nosotros en estas Líneas Estratégicas dejamos este escenario abierto.

La línea que ahora se propone entre A Coruña y Betanzos, sería una 1ª Fase de una futura línea de cercanías que podría extenderse en el futuro, hasta Miño, por un lado y hasta las áreas industriales de A Coruña como A Grela y Vioño, con frecuencias menores que en el tramo principal. En cualquier caso se trata de unas primeras reflexiones, que todavía no se han manifestado en estos términos en nuestra ciudad y para las que la transformación de los terrenos portuarios es una oportunidad.

**PROPUESTA DE TRAZADO DE UN SERVICIO DE CERCANÍAS
APOYADO ENTRE LA ESTACIÓN DE SAN DIEGO Y
BETANZOS**



LEYENDA

- ESTACIONES EXISTENTES.
- FUTURAS ESTACIONES.
- FUTURO BAI PÁS BETANZOS.
- LONGITUD FFCC. 27,5 KM.



DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR. ZONA 1 Y ZONA 2

LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y ACTUACIONES

FUTURA LÍNEA DE CERCANÍAS A CORUÑA-BETANZOS FFCC

CÓDIGO DE RICA

ESCALA 1:50.000
FORMATO ORIGINAL A3

SISTEMA DE REFERENCIA ETRS89
PROYECCIÓN UTM 29 N

0 500 1.000 1.500 2.000 m

C.2. URBANÍSTICOS

1. INTRODUCCIÓN

Los convenios del 2004, eran fundamentalmente convenios urbanísticos, orientados a la financiación de la construcción del puerto exterior. En el Documento Base, nos relacionábamos con ellos y con las modificaciones que se produjeron durante la aprobación del Plan General del 2013, para los terrenos que se preveía desafectar, y que aparecían caracterizados como Planes Especiales de Transformación:

-PET-Q23 en el caso de la Zona 1

-PET-R26 en el caso de la Zona 2

En donde de las 8,84 ha de la Zona 1, solo se desafectaban 5,45 ha (convenios del 2004) o 6,44 ha (Plan General del 2013), al seguir siendo de dominio público portuario los 20 m adyacentes a los muelles de Batería y Calvo Sotelo. Igualmente de las 39,47 ha de la Zona 2, solo se desafectaban 37,62 ha (convenios del 2004) y 37,70 ha (Plan General), al seguir siendo de dominio público portuario 20 m adyacentes al cantil del muelle de San Diego, y 10 m adyacentes al cantil del muelle Petrolero.

En las tablas que se adjuntan, derivadas del documento “Estudios previos para a Reordenación urbanística do Porto e estación de San Diego-A Coruña”, redactados en octubre del 2018 se pueden ver los m² de los terrenos desafectados y los cambios en las edificabilidades y usos de cada Zona.

ZONA 1: BATERÍA E CALVO SOTELO			
	Convenio febreiro 2004	Convenio outubro 2004	Plan Xeral de Ordenación
Superficie desafectada	54.533,50 m ²	54.533,50 m ²	64.397,89 m ²
Edificabilidade e usos	Edificabilidade ≥ 1m ² /m ² Lucrativa terciaria: ≥ 34.458m ² Non hai residencial nin se establecen zonas libres ou equipamentos	Edificabilidade ≥ 1m ² /m ² Lucrativa terciaria: ≥ 34.458m ² Non hai residencial nin se establecen zonas libres ou equipamentos	Superficie edificable 50.000m ² (88% terciario, 12% hoteleiro) Sistema Local: 13.500m ² ZL 5.500m ² Equip. Sistema Xeral: 20.000m ² ZL 2.800m ² Equip. Altura máxima: B+8

Tabla 6. Características urbanísticas de los Convenios del 2004 y el PXOM en la Zona 1 (Fuente: Oficina de Planeamento)

ZONA 2: SAN DIEGO			
	Convenio febreiro 2004	Convenio outubro 2004	Plan Xeral de Ordenación
Superficie desafectada	376.192,00 m ²	376.192,00 m ²	377.057,96 m ²
Edificabilidad e usos	Edificabilidad ≥ 1m ² /m ² Residencial: ≥ 344.581 m ² (68.916 m ² de VPO) Terciaria: 51.687 m ² - Oficinas: 7.753 m ² - Ocio: 33.597 m ² - Comercio: 10.337 m ²	Edificabilidad ≥ 1m ² /m ² Residencial: ≥ 344.581 m ² (172.290,50 m ² de VPO) Terciaria: 51.687 m ²	Superficie edificable 396.268m ² (86,96% residencial, 13,04% terciario) Sistema Local: 60.198,73m ² ZL 31.675 m ² Equip. Sistema Xeral: 31.687,15m ² ZL 14.429,05m ² Equip. Altura máxima: B+5 (excepcionalmente B+9)

Tabla 7. Características urbanísticas de los Convenios del 2004 y el PXOM en la Zona 2 [Fuente: Oficina de Planeamento]

El Plan General del 2013, por otra parte, recogía las fichas urbanísticas de ambas Zonas, con los objetivos para las mismas, las condiciones de ordenación, edificación y usos y las previsiones de dotaciones públicas en Sistemas Generales y Locales, junto con las condiciones de gestión y ejecución.



Fig. 122. Ficha urbanística del PET Q23

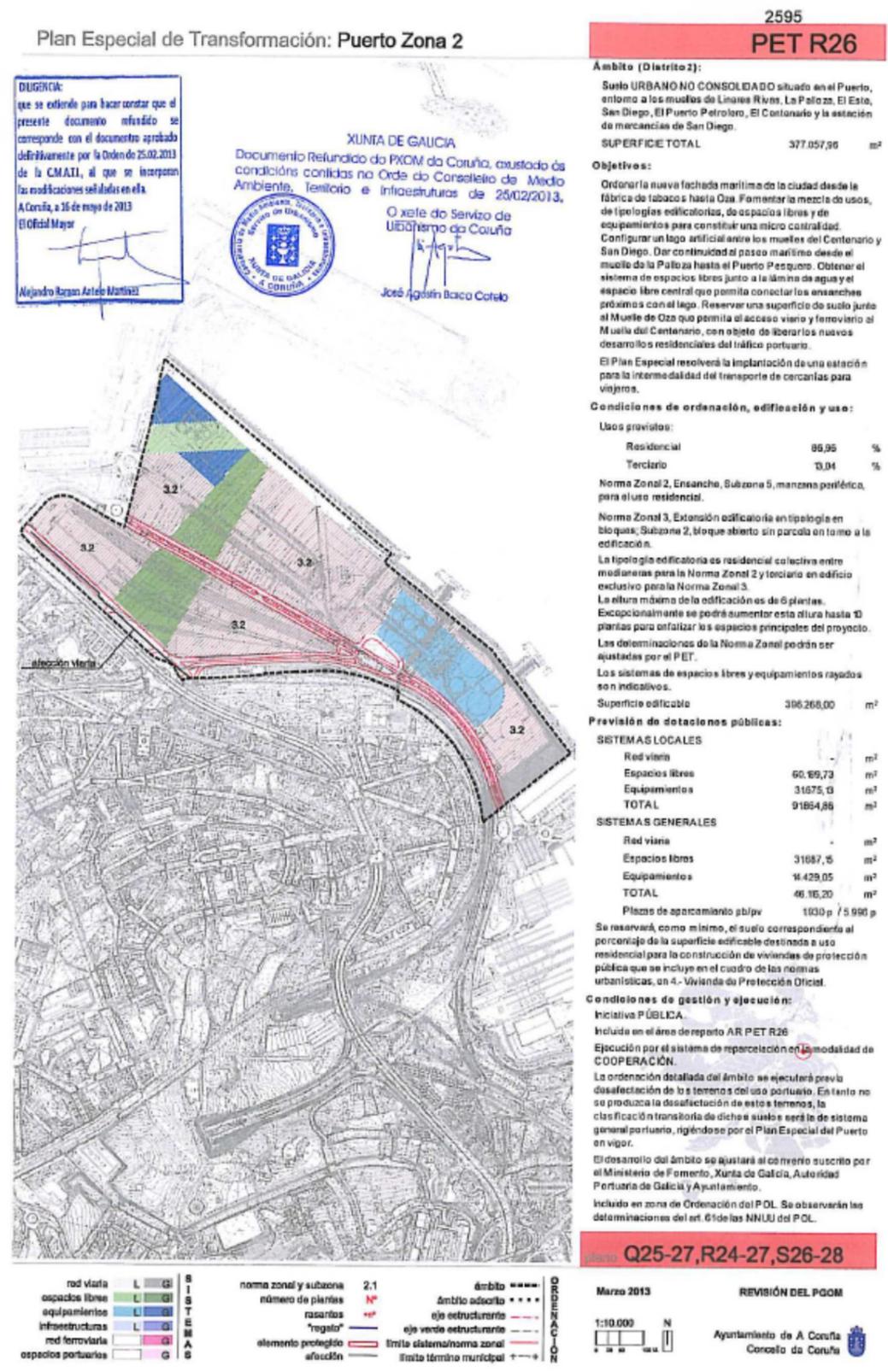


Fig. 123. Ficha urbanística del PET R26

2. CRITERIOS PARA LA ZONA 1

La zona 1, como exponíamos en el Documento Base, había tenido un desarrollo previo, apoyado en los convenios del 2004, a través del "Plan Especial de la Zona de Servicio del Puerto de A Coruña en los Muelles de Batería y Calvo Sotelo", encargado por la Autoridad Portuaria de A Coruña, en el año 2008, a Joan Busquets, autor también del Plan Director del 2006, y del Plan General del 2013.

La edificabilidad que se asignaba a esta Zona era al menos de 1 m²/ m², siendo los suelos desafectados de 54.533,50 m², según los convenios del 2004, que se ampliarán después a 64.397,89 m² en el Plan General, según proponía precisamente este Plan Especial. De ellos, 34.458 m², según los convenios del 2004, se destinaban a usos terciarios, fijándose después en el Plan General una superficie edificable de 50.000 m², con el 88 % terciario y el 12 % hotelero.

A esa superficie edificable hay que añadir los aproximadamente 17.500 m² de los edificios institucionales en torno a la Avenida do Porto, (que quedan dentro de la Zona 1), lo que suponía que la edificabilidad total será superior en esta Zona 1, con la modificación que introdujo el Plan General, a 1 m²/ m². A mayores, aunque fuera de la Zona 1, pero como elemento de borde con el plano del agua, están los edificios de Palexco y Palacio del Ocio, con una edificabilidad en torno a 40.000 m².

Como se ponía de manifiesto en los usos terciarios y hoteleros que recogía el Plan Especial del 2008, (en el que se incluían agrupaciones de edificios de 6 y 9 plantas para edificios terciarios, hoteles), reservando tres volúmenes para equipamientos públicos (un edificio judicial; un centro cívico cultural aprovechando los silos del Cantábrico, y una nueva Estación marítima, dentro del dominio público portuario), la materialización de estos aprovechamientos, era sin duda excesiva, en un espacio que va a tener una gran centralidad y que se unía a la barrera que implican los edificios actuales institucionales en la Avenida do Porto.

En nuestra propuesta, y solo de forma orientativa, se localiza un edificio terciario en el muelle de Batería, que podría albergar funciones administrativas, en el que se podrían localizar las oficinas del edificio de Portos de Galicia que proponemos demoler para dar continuidad a los Jardines de Méndez Núñez, con la posibilidad de albergar también usos hosteleros, o de venta de determinados productos náuticos. La superficie en planta propuesta es de 1500 m², pensando en un edificio en dos plantas con 3000 m² construidos, y con un planteamiento arquitectónico que busque la transparencia, en términos de fachadas acristaladas.

En el muelle de Calvo Sotelo, la mayor edificación propuesta, también de forma orientativa, se corresponde con la nueva Terminal marítima, con una planta de 6725 m², que vuela en su extremo sobre el cantil del muelle. Para dejar libre el mareógrafo, y una superficie edificada en dos plantas del orden de 13.400 m², cuya localización se mantendría en el dominio público portuario, y que por tanto no entraría en los terrenos desafectados. En ellas serían posibles usos administrativos y hosteleros en la segunda planta, mientras que la primera estaría relacionada con su función de Estación marítima, en donde podrían existir locales comerciales o asociados al turismo.

Fuera del nuevo edificio de la Estación Marítima, solo se propone en este muelle un nuevo equipamiento cultural en torno a los Silos del Cantábrico, cuya superficie, de 3000 m² es también orientativa, al igual que la superficie edificable en dos plantas de 6.000 m²

Si sumamos la edificabilidad del edificio propuesto en Batería y del edificio en Calvo Sotelo, sería de unos 12.000 m², en los suelos desafectados (por tanto del orden de 0,20 m²/ m²), muy por debajo de las edificabilidades propuestas en los convenios del 2004 y del Plan General, con alturas que no rebasan las dos plantas, al igual que los primeros edificios de la Avenida do Porto.

La edificabilidad que se propone en los suelos desafectados, es menor que la de las naves existentes, de 10.215 m². Éste es un criterio que utilizaremos también en la Zona 2. Únicamente la nueva terminal marítima, distorsiona ese criterio, pero si lo sumamos (aparte de localizarse en dominio público portuario, por lo que quedaría fuera) estaríamos en torno a los 25.000 m² construidos, que sería del orden de la mitad de lo previsto en el Plan General.

3. CRITERIOS PARA LA ZONA 2

Como se expone en la Introducción de las Líneas Estratégicas de la Zona 2, aunque tanto en los convenios del 2004, como en el Plan General para el PET-R 26, se trata de una única Área de Reparto de suelo urbano consolidado, en relación a los terrenos desafectados, con tres subzonas (estación de mercancías, muelle de San Diego, Muelle Petrolero) que admiten según los esquemas que se adjuntan, estrategias diferentes, pudiendo iniciar su transformación por separado, adaptándolas a los distintos tiempos y fases de desarrollo, en las que influyen los condicionantes de las concesiones y la propia voluntad de transformación de los terrenos portuarios para las actividades que se localicen en ellos, y por su relación con el mar y con los barrios del entorno.

Como criterio general para el dimensionamiento de los aprovechamientos urbanísticos, se establece el no superar la edificabilidad existente en estos momentos, planteando distintos usos para las nuevas edificaciones, y aproximándonos a una edificabilidad del orden de la mitad de la recogida en el Plan General. Este era también el orden de magnitud que manejábamos en la Zona 1.

El desarrollo de esta Zona 2, no puede realizarse independientemente de los usos actuales, carencias y oportunidades de los barrios del entorno. Por eso en la Z.2.1, coincidente con la actual Estación de mercancías, en terrenos pertenecientes al ADIF, la edificabilidad se concentra en los bordes. Por una parte, en el aprovechamiento de la actual terminal ferroviaria, para transformarla en un equipamiento administrativo, asociada también a unos usos hosteleros.

Este edificio podría albergar, como proponemos en los Ámbitos Funcionales, una estación subterránea para el ferrocarril de cercanías, en donde la alternativa que se recoge en los esquemas de las propuestas urbanísticas pierde centralidad respecto a la ubicación anterior. Por otra parte, los edificios que propondremos a continuación al pie de del desnivel del Parque de San Diego, tendrían un condicionante en la estación. En cualquier caso, son dos opciones que hay que estudiar.

El resto de la superficie edificada que se propone en la Z.2.1, se localiza en forma de edificios escalonados, al pie del desnivel topográfico del barrio de Os Castros y del parque de San Diego, asociado a usos terciarios y equipamientos, con los m² aproximados que se señalan en las fichas, que permiten liberar la parte central de los terrenos de la Estación de mercancías, para un parque que dé continuidad al de San Diego y al de A Gaiteira.

En cualquier caso, la edificabilidad máxima que se propone para este suelo de la Estación de mercancías es del orden de 0,45 m²/ m².

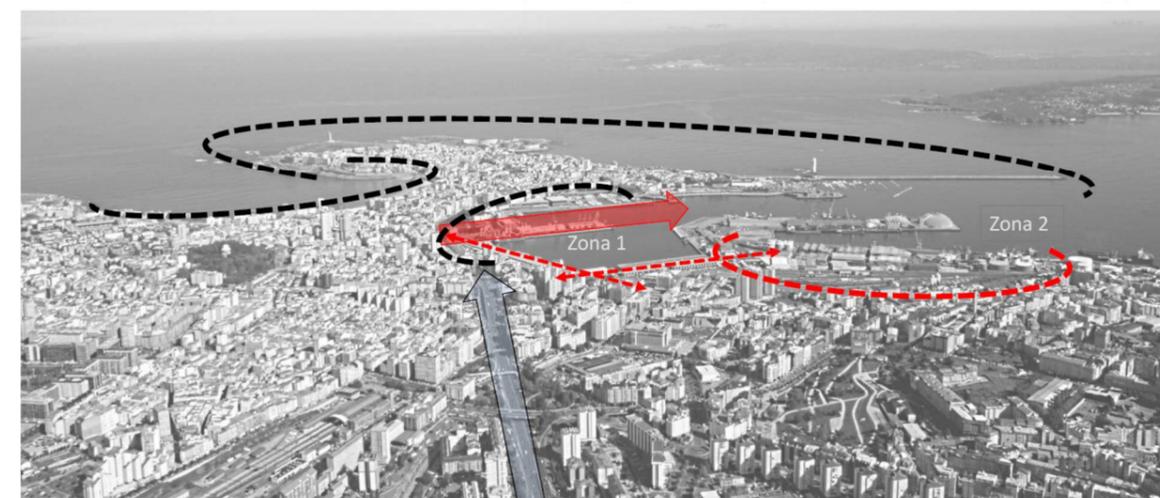
En la Z.2.2, coincidente con el muelle de San Diego, se hace referencia a la edificación existente que se aproxima a $1 \text{ m}^2/\text{m}^2$, planteando una transformación progresiva, como una operación de regeneración urbana, con una ocupación por parcela del 50 %, que deje espacios libres entre los edificios, con una imagen innovadora de los mismos desde el punto de vista arquitectónico y energético, y con nuevas actividades que se localicen en los mismos y sin posibilidad de mantener la edificación actual.

En la Z 2.3, coincidente con el muelle Petrolero, se propone un uso residencial y equipamientos, una vez resueltos los problemas de regeneración de los terrenos en tres ámbitos que se desarrollarían por fases, con edificaciones que no rebasarían los B+4, y una edificabilidad máxima en torno al $0.30 \text{ m}^2/\text{m}^2$.

De esta manera, como se recoge en la ficha, la edificabilidad máxima que se propone para esta Zona 2 es de $0,60 \text{ m}^2/\text{m}^2$, con dos subzonas de menor edificabilidad y otra mayor, en el caso de San Diego, para relacionarnos con la edificabilidad actual existente.

4. PLANTEAMIENTOS PREVIOS ZONA 2

A Coruña y el Mar: el puerto interior y la identidad de la ciudad a medio/largo plazo



Un desafío: El proyecto ha de ser *A Coruña y el Mar*... el Puerto Interior, las dos zonas son el principio de un proyecto a largo plazo, que involucre a Ayuntamiento, Autoridad Portuaria, Estado, Xunta, ciudadanos, empresas...

Fig. 124. Esquema conceptual

Escenario 1. Regeneración Urbana

Plan-programa de transformación progresiva, fundado en una visión final unitaria.

Abordar cada una de las sub-zonas con una estrategia específica (una visión de futuro, estrategia adaptable en fases), pudiéndose iniciar por separado, en función de la disponibilidad de los terrenos:

1. Estación de mercancías de San Diego

Desarrollo urbano en continuidad con el Barrio de Catro Camiños-Parque Europa y ampliación del parque de san Diego, conservando en la actual parada cementera acceso a futuro ferrocarril urbano (nueva pequeña estación, insertada en el parque). Referencia: área de Amézola en Bilbao, Diagonal Mar, Barcelona...

2. Puerto petrolero

Desarrollo residencial mixto de calidad, volcado al mar. Posible conservación de memoria con evolución de alguno de los depósitos en edificios singulares. Referencia: isla de Zorrozaurre, Bilbao; barrio Västra Hamnen, Malmö; Greenwich Millennium Village, Londres...

3. Área industrial del muelle de San Diego

Ámbito de regeneración integrada con usos mixtos y fomento de determinadas actividades económicas, I+C ligado al mar, residencia singular etc. Referencia: 22@BCN, Barcelona; Smart District de los Docklands, Dublin, transformaciones en ciudades medias francesas (Île de Nantes, muelles fluviales de Estrasburgo...)

Premisas: Conectores

Infraestructura conectividad + infraestructura verde: regenerar AC-10, AC-12 y cornisa Os Castros.

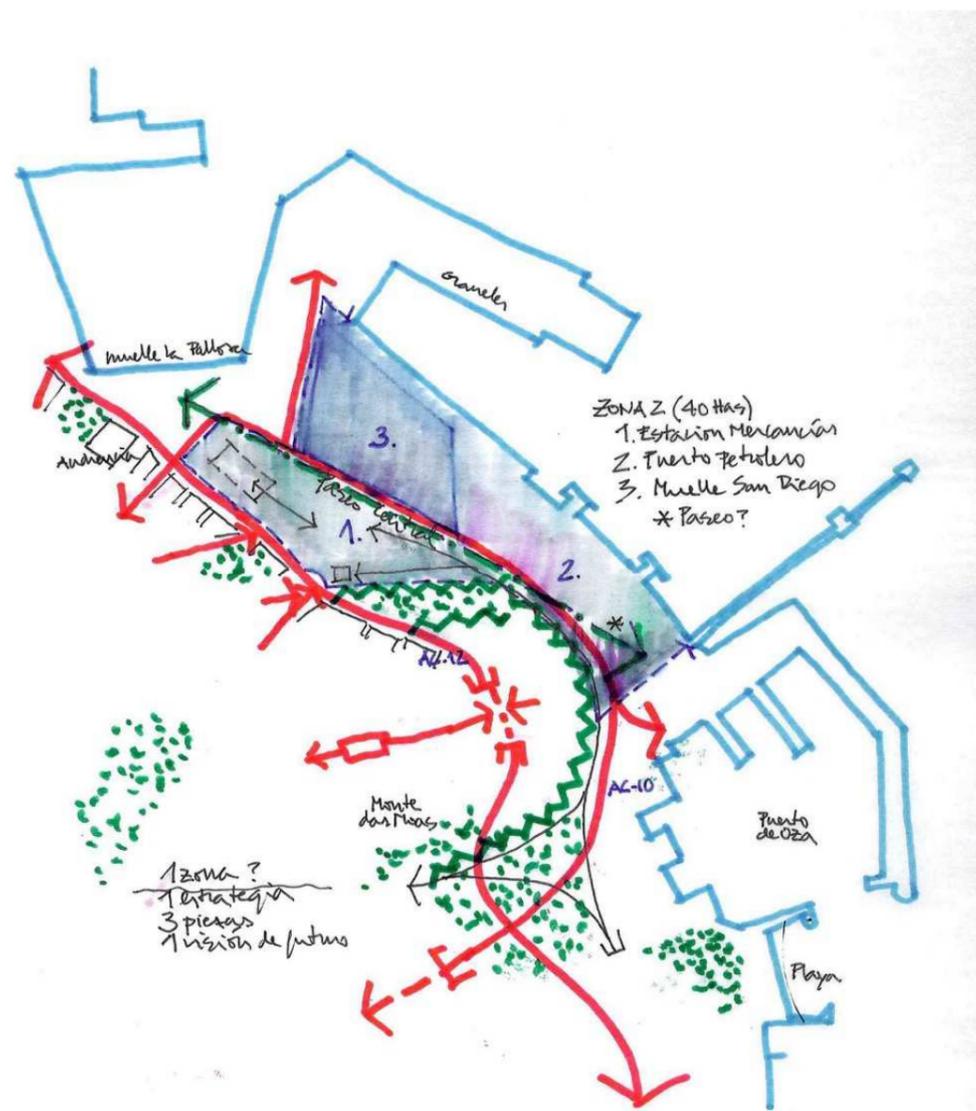


Fig. 125. Esquema conceptual de la Zona 2

Premisa: CONECTORES

Para la transformación progresiva es imprescindible plantear algunos espacios e infraestructuras de forma unitaria desde el inicio. A menos:

- a. Transformación de la AC-10, carretera de acceso al puerto, en un gran corredor-paseo verde central, espina dorsal de la intervención
- b. Rediseñar la AC-12, Avenida del ejército, en una vía más integrada, más amable y afín a la movilidad sostenible
- c. Proyectar la cornisa de Os Castros, con criterios de adaptación paisajística y dotarla de cierta accesibilidad

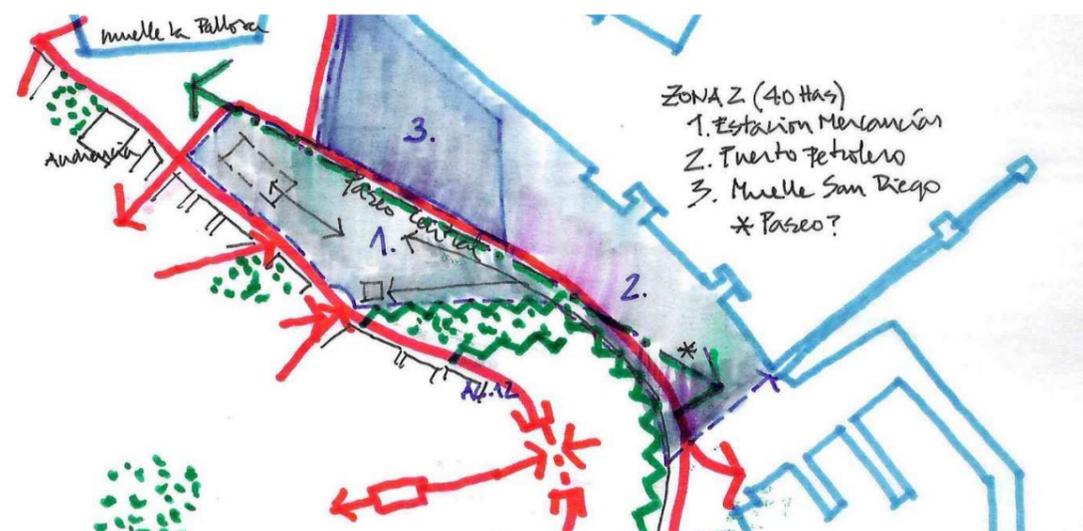


Fig. 126. Esquema conceptual de la Zona 2

5. PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO PARA LA ZONA 2

A los efectos urbanísticos, una vez que se desafectasen los terrenos portuarios de San Diego, Puerto Petrolero y la estación de mercancías de San Diego, junto con el ámbito de transición entre el barrio de los Castros y la plataforma portuaria, el suelo se clasificaría como urbano no consolidado, ya que se pretende transformarlo con nuevos usos y nuevas tipologías edificatorias.

La clasificación de suelo urbano no consolidado lleva implícita, junto con la transformación física de lo actualmente existente, las cesiones de suelo para zonas verdes y equipamientos con la referencia a sus efectos de las derivadas del Planeamiento Parcial.

No obstante, las figuras urbanísticas a utilizar son las del Planeamiento Especial, que en el Plan General de Ordenación Municipal viene recogida con un Plan Especial de Transformación PET R26, que se considera necesario modificar

Esta modificación se refiere tanto a los ámbitos superficiales de partida: Terrenos Adif Z 2.1 con una superficie estimada de suelo 130.893 m², una estación E1 de 10.000 m² de ocupación y los ámbitos E2, E3, E4, E5 y E6, zonas de transición topográfica entre el barrio de Los Castros y la plataforma portuaria, donde con un gran desnivel, en su parte inferior, discurren las vías del ferrocarril.

Sobre este ámbito territorial se plantean inicialmente las posibles actuaciones edificatorias:

E1. La terminal ferroviaria con una ocupación en planta de 10.093 m², se considera (previo su análisis constructivo y funcional) que podría, por sus dimensiones y volumetría, admitir otra planta edificada, por lo que la superficie construida ascendería a los 20.186 m². Se considera que los usos más adecuados para esa edificación serían los de equipamientos administrativos y otros análogos.

E2, E3, E4, E5 y E6. Las características topográficas de esos ámbitos, con fuertes desniveles, sugieren su adecuación a través de edificaciones escalonadas que posibiliten la conexión del barrio de Los Castros con la plataforma portuaria en transformación, de una forma más directa. Esa nueva superficie construida subdividida en dos tramos **E2-E3** y **E4-E5-E6**, asumirían 14.784 m² y 23.786 m² de construcción, respectivamente. Sus usos se vincularían con los terciarios, equipamientos y aparcamientos, con independencia de que sus cubiertas posibilitaran usos públicos, espacios libres y equipamientos deportivos.

En los ámbitos E2 y E3, en el caso de mantenerse la línea ferroviaria como de cercanías, podría cubrirse con edificación comercial sobre la nueva terminal.

El resto de la superficie **Z 2.1** permitiría la ubicación de un nuevo parque que se conectaría con el actual de San Diego y se expansionaría entre la **Z 2.2** y la **Z 2.3**

En el ámbito **Z 2.2**. Muelle de San Diego con las naves y concesiones existentes, se entiende como una zona en transición donde paulatinamente las actuales edificaciones se irían transformando. Con una superficie de suelo de 140.141 m², está actualmente ocupada por silos, almacenes, naves, talleres, complejos frigoríficos y oficinas consignatarias de buques. Algunas de estas edificaciones, con tendencia a mantenerse por su vinculación directa al puerto interior, serán integradas y renovadas.

Así pues, esta zona se entiende como un área de regeneración urbana, que se irá materializando, sustituyendo las edificaciones actuales por otras nuevas con mayores alturas y calidad ambiental, al mismo tiempo que se liberan espacios.

La trama reticular actualmente existente con una vialidad establecida, que configura 11 “manzanas” iniciales, se verá sometida a transformaciones internas resultado de liberar suelo para alcanzar alturas de B+3 plantas.

La edificabilidad sobre las parcelas existentes sería 2 m²/m² (prácticamente igual a la existente en la actualidad, teniendo en cuenta las alturas existentes en las edificaciones).

El proceso de transformación pasaría por alcanzar las cuatro plantas al liberar el 50% de la superficie de las manzanas.

Los usos posibles sobre esta zona serían los productivos vinculados a la actividad portuaria u otros relacionados o compatibles: oficinas, comercio, talleres no molestos, viveros de empresas...

La zona **E7**, adyacente al muelle del Este y próxima al muelle del Centenario, se plantea como de equipamientos y espacios libres.

La superficie construida para la totalidad del ámbito **Z 2.2**. es de 141.960 m².

El ámbito **Z 2.3**. Antiguo Muelle Petrolero, con una superficie de 89.826 m² de suelo se podría subdividir en tres: **V 1**, **V 2**, y **V 3**.

Sobre esas zonas se deberán realizar previamente actuaciones de descontaminación de los suelos. Una vez saneados, y considerando las alturas y separación de los depósitos existentes como referencia de ocupación de suelo, se entiende que podría plantearse el uso residencial con tipología de bloque abierto interconectados entre sí en el nivel de las plantas inferiores.

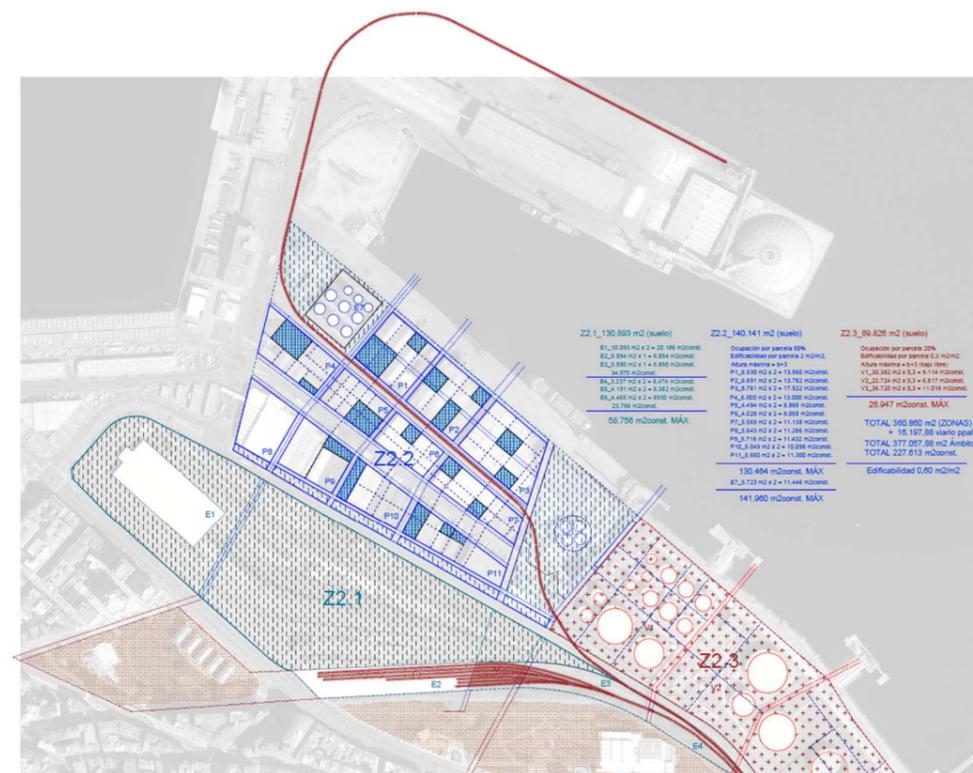
Se considera aceptable la altura de B+4 plantas, y una superficie construida total para los tres ámbitos de 27.000 m².

El viario actual de acceso portuario deberá reurbanizarse en búsqueda de un tratamiento más urbano con la plantación de especies arbóreas. Asimismo, el viario de la zona Z 2.2 deberá cumplir esas características.

La superficie total de la Z 2. asciende a 377.058 m² de suelo y la superficie total construida ascendería a 227.666 m², lo que representa una edificabilidad estimada para el conjunto de la zona Z 2 de 0,6 m²/m².

En el desarrollo del planeamiento especial se debería considerar la recuperación del tramo final del Río Monelos, así como las ruinas del Castillo de San Diego, previa la realización de un estudio arqueológico que justificase tales intervenciones. Su integración en las zonas propuestas para Parque lo posibilitaría. Asimismo, algunas referencias de las actuales instalaciones portuarias deberían tenerse presentes en la nueva ordenación y urbanización a realizar.

La actuación sobre la zona portuaria debería llevar aparejada una intervención transformadora de la Avda. del Ejército, eliminando el viaducto existente e integrando así visualmente el nuevo Parque a la vialidad adyacente.



Z2.1_130.893 m2 (suelo)	Z2.2_140.141 m2 (suelo)	Z2.3_89.826 m2 (suelo)
E1_10.093 m2 x 2 = 20.186 m2const. E2_8.894 m2 x 1 = 8.894 m2const. E3_5.890 m2 x 1 = 5.890 m2const. 34.970 m2const.	Ocupación por parcela 50% Edificabilidad por parcela 2 m2/m2. Altura máxima = b+3 P1_6.930 m2 x 2 = 13.860 m2const. P2_6.891 m2 x 2 = 13.782 m2const. P3_8.761 m2 x 2 = 17.522 m2const. P4_6.500 m2 x 2 = 13.000 m2const. P5_4.494 m2 x 2 = 8.988 m2const. P6_4.029 m2 x 2 = 8.058 m2const. P7_5.569 m2 x 2 = 11.138 m2const. P8_5.643 m2 x 2 = 11.286 m2const. P9_5.716 m2 x 2 = 11.432 m2const. P10_5.049 m2 x 2 = 10.098 m2const. P11_5.650 m2 x 2 = 11.300 m2const.	Ocupación por parcela 20% Edificabilidad por parcela 0,3 m2/m2. Altura máxima = b+3 (bajo libre) V1_30.382 m2 x 0,3 = 9.114 m2const. V2_22.724 m2 x 0,3 = 6.817 m2const. V3_36.720 m2 x 0,3 = 11.016 m2const.
E4_3.237 m2 x 2 = 6.474 m2const. E5_4.191 m2 x 2 = 8.382 m2const. E6_4.465 m2 x 2 = 8930 m2const. 23.786 m2const.	P10_5.049 m2 x 2 = 10.098 m2const. P11_5.650 m2 x 2 = 11.300 m2const.	26.947 m2const. MÁX
58.756 m2const. MÁX	130.464 m2const. MÁX E7_5.723 m2 x 2 = 11.446 m2const. 141.960 m2const. MÁX	TOTAL 360.860 m2 (ZONAS) + 16.197,88 viario ppal TOTAL 377.057,88 m2 Ámbito Z2 TOTAL 227.613 m2const. Edificabilidad 0,60 m2/m2

Fig. 127. Esquema planteamiento urbanístico de la Zona 2

C.3. ECONÓMICOS Y DE GESTIÓN

1. INTRODUCCIÓN

La deuda provocada por la construcción del puerto exterior, como recogemos en los Principios Básicos y en los Objetivos Generales de estas Líneas Estratégicas, es un condicionante de los usos e intensidades que se localicen en los espacios portuarios desafectados, que deberán garantizar la sostenibilidad financiera del Puerto de A Coruña, junto con las actividades propiamente portuarias.

La deuda principal en estos momentos, es la derivada del crédito con el Banco Europeo de Inversiones (BEI), de 130 millones, de los que se llevan amortizados del orden de 29 millones, y con Puertos del Estado, de 200 millones, para el que se firmó un Convenio de Normalización Financiera en julio del 2011, y del que se han pagado solo intereses, comenzando con la amortización en el 2021. Para la construcción del puerto exterior, cuyas obras se iniciaron en el 2005, la Autoridad Portuaria de A Coruña recibió una ayuda de 258 millones de euros, en diciembre del 2005, con cargo a los Fondos de Cohesión, del total de 362 millones que se consideraron subvencionables.

Ello ha determinado unos costes financieros anuales, en torno a los 4 millones de euros, cifra aproximadamente equivalente a los resultados de la explotación, por lo que el escenario a partir del 2021, de amortización también de la deuda con Puertos del Estado, rebasa la capacidad financiera de la Autoridad Portuaria.

Como exponemos después por los datos facilitados por el Ayuntamiento de A Coruña, la deuda después de la renegociación con Puertos del Estado en 2017, se incrementará en el próximo año a 5,49 millones, a 7,49 millones en el periodo 2022-2025, a 13,71 millones en el periodo 2026-2027, a 18,78 millones, en el periodo 2028-2032, reduciéndose a partir de entonces progresivamente hasta el 2051.

Para financiar las obras del puerto exterior, los convenios del 2004 recogían la venta de los terrenos desafectados, haciendo responsables de la misma a los entes públicos que firmaron estos convenios, tanto los ayuntamientos de A Coruña y Arteixo, como el anterior Ministerio de Fomento y la Xunta de Galicia, en el caso del convenio inicial de Febrero, y el propio Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de A Coruña, en el de Octubre del 2004.

Frente a ello se han planteado alternativas, desde las propuestas de la Corporación municipal anterior, para la condonación de la deuda con Puertos del Estado, a las propuestas de la Corporación actual,

aunque de forma interna, para que, sin renunciar a la condonación de la deuda, plantear dos propuestas alternativas.

En ellas se apoya en la consideración de que la Autoridad Portuaria de A Coruña siga haciéndose cargo de la deuda con el BEI, renegociando el plazo de amortización hasta el 2051, y se cree una Entidad Pública, que se haga cargo de la deuda con Puertos del Estado, según el porcentaje de participación, con dos escenarios, considerando en el primero que la deuda de 200 millones se amortice en 30 años, y en el segundo que el entonces Ministerio de Fomento(hoy de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) y el ADIF, se hagan cargo de 150 millones (apoyándose en el Reglamento de la UE de 2017/1984), que establece las líneas de ayuda a los puertos exteriores, mientras que el resto de las administraciones se harían cargo de los 50 millones restantes.

En ambos casos, sería necesario la creación de una sociedad instrumental de gestión, que se encargase de la explotación de los terrenos portuarios desafectados, y que tenga capacidad de captar financiación adicional.

En los apartados siguientes nos ocupamos de las características que tendría la Entidad Instrumental(EI), de la viabilidad financiera de la misma, en función de las dos alternativas, a las que sumamos una tercera, derivada del convenio del 2018, entre el Ministerio de Fomento, la Autoridad Portuaria, Puertos del Estado y la Xunta de Galicia, en donde la temporalidad de la financiación y la suficiencia financiera de las administraciones es un elemento crítico para la supervivencia de la Entidad.

En la transformación de los terrenos portuarios, la generación del valor social es un elemento importante para establecer a través de Análisis Coste Beneficio(ACB) el beneficio que esa transformación implique para el bienestar de los ciudadanos, por lo que un futuro análisis de la viabilidad del proyecto, deberá incluir también el valor social.

El análisis que se recoge a continuación, se refiere exclusivamente al pago de la deuda, por no estar incluidos los futuros costes de urbanización, edificación y gestión en la transformación de los espacios portuarios, ni tampoco los beneficios económicos y sociales de las actividades que se puedan generar.

Sí se establece que sería deseable que se acompasasen en la mayor medida posible la realización de las inversiones de mayor calado y la generación de los recursos financieros derivados del aprovechamiento del suelo, considerando que la ordenación temporal de las actuaciones es relevante para garantizar en todo momento la viabilidad del plan propuesto.

2. OBJETIVOS Y ORIENTACIONES GENERALES

El conjunto de decisiones que será preciso adoptar en el corto, medio y largo plazo tendrá una evidente repercusión en el ámbito económico y financiero. Por tal motivo, una primera cuestión que es necesario clarificar con carácter previo es el hecho de que el área económico - financiera no es independiente de las estrategias generales que se puedan incorporar al futuro plan director, ya que estas configurarían los diferentes flujos económicos que determinarían su viabilidad y la capacidad de generación de valor para el conjunto de la sociedad y para las entidades que participan de manera directa en este proyecto. No obstante, dadas las características específicas que concurren en este proyecto, va a ser preciso adoptar decisiones específicas en el ámbito de las políticas de inversión y de financiación que, unidas a las referidas a la explotación de los espacios portuarios, determinarán en qué medida se asegura la *sostenibilidad* expresada en términos de *viabilidad financiera* y *generación de valor social*, objetivos esenciales del conjunto de políticas incluidas en el presente documento.

El presente epígrafe se concibe como un medio para, respetando los principios generales recogidos anteriormente, alcanzar todos los objetivos generales expuestos, pero con especial incidencia en el segundo (*"Impulsar el desarrollo de actividades productivas competitivas y sostenibles en los actuales espacios portuarios, lo cual exige, como condición previa, garantizar la sostenibilidad financiera del puerto"*) y en el quinto (*"Buscar cauces de concertación entre administraciones que definan una hoja de ruta para la transformación de los espacios portuarios"*).

Así pues, las propuestas metodológicas que se exponen a continuación deberán conducir a soluciones viables (condición necesaria, pero no suficiente) y eficientes en la consecución del bienestar social expresado en los términos formulados en el apartado de objetivos generales y específicos.

3. CARACTERÍSTICAS DE LA ENTIDAD INSTRUMENTAL (EI)

Partiendo de un correcto diagnóstico de la situación, que incorpore en su debida dimensión el reconocimiento de la deuda generada por la construcción del puerto exterior (Principio General Tercero), y la necesidad de articular una solución global con la implicación activa de las diferentes administraciones públicas –Administración General del Estado (Ministerio con competencias, Puertos del Estado, APAC), Xunta de Galicia y administraciones locales (Deputación Provincial da Coruña y Concello da Coruña)–, parece oportuno la creación de una entidad instrumental de carácter público, con personalidad jurídica propia, que adopte decisiones de manera autónoma sobre la explotación de los terrenos portuarios objeto del presente informe, sobre la necesidad de acometer nuevas inversiones necesarias y sobre la financiación de tales actuaciones en un horizonte de planificación que se extendería desde el presente hasta la finalización del período de amortización de la deuda que este momento tiene la APAC con el Banco Europeo de Inversiones (aproximadamente, 102 mill. Euros) y con Puertos del Estado (aproximadamente 200 mill. Euros).

La mencionada entidad instrumental (en adelante, EI) para la gestión de los espacios debería convertirse en un instrumento eficaz para conseguir el citado objetivo general quinto (concertación entre las administraciones y definición de una hoja de ruta para la transformación de los espacios portuarios situados en el corazón de la ciudad). La determinación de una forma jurídica concreta (sociedad anónima pública, consorcio, etc.) para esta entidad deberá determinarse en función de la funcionalidad y de la viabilidad jurídica y económico-financiera. En otras palabras, habrá que realizar un análisis de las diferentes opciones en función de las ventajas administrativas (por ejemplo, posibilidad de solicitar y recibir ayudas públicas conforme a la normativa vigente), fiscales (exenciones y/o bonificaciones fiscales), financieras (posibilidad de captar financiación adicional de origen público y/o privado si fuese necesario) y de gobernanza (combinar la transparencia en la gestión y la rendición de cuentas con un proceso de toma de decisiones ágil y no condicionado por intereses ajenos al objetivo que motiva su creación y que, al mismo tiempo, permita conocer la implicación real en términos económicos de las administraciones participantes en la misma).

En todo caso, optar por una sociedad mercantil de carácter público o por un consorcio puede ayudar a concretar de forma bastante clara la implicación real de las distintas administraciones y su participación en los frutos de la gestión. Esta posibilidad aseguraría el control de las decisiones adoptadas por una dirección ejecutiva y profesional a través de un consejo de administración (o consejo rector) integrado por miembros externos e internos, dominicales (representantes de las administraciones que participan en

su capital) e independientes (profesionales de reconocido prestigio no vinculados ni a la gestión ni a los accionistas).

La EI tendría un *patrimonio* inicial integrado por los siguientes elementos:

- Activo:
 - o Derechos sobre los terrenos portuarios objeto del presente documento. En este sentido, será preciso identificar con precisión tales terrenos y determinar la situación jurídica en la que quedarían como consecuencia de la creación de la EI (régimen jurídico de la cesión de derechos, propiedad, etc.). También será preciso proceder a la valoración de estos activos en función de la capacidad futura para generar flujos de caja.
 - o Saldos líquidos procedentes de la aportación inicial de las administraciones públicas promotoras.
- Neto y Pasivo Exigible:
 - o Los fondos propios iniciales estarían integrados por las aportaciones de las administraciones (en caso de una sociedad anónima pública, por el capital social y la posible prima de emisión).
 - o En cuanto a los pasivos exigibles, la EI asumiría la totalidad del préstamo de 200 millones de euros que actualmente la APAC tiene contraído con la entidad Puertos del Estado. Parte de este pasivo exigible tendrá vencimiento a corto plazo y otra parte en el largo plazo. En principio, se asume como peor escenario posible que hay que atender el servicio de la deuda que emana del acuerdo surgido en la renegociación de 2017, que supone la amortización de los dos préstamos vivos +00 millones de euros con Puertos del Estado y 102 millones con el Banco Europeo de Inversiones—en el período 2021-2051. Para ello, se están asumiendo dos supuestos:
 - Primero: que los terrenos portuarios cuyos derechos (o propiedad) se ceden a la EI serán capaces de generar una corriente de flujos de caja suficientes para poder proceder a atender el servicio de la deuda con Puertos del Estado. En caso de que este supuesto no se cumpliera tendrían que ser las AA.PP. promotoras (o socias) las que asumiesen de manera proporcional a su participación en el capital la cobertura total o parcial del servicio de la deuda.
 - Segundo: que la APAC conservará la capacidad suficiente para atender el servicio de la

deuda de 102 millones de euros que actualmente tiene contraída con el Banco Europeo de Inversiones a partir de la capacidad de generar flujos de caja de los terrenos portuarios en el puerto interior o exterior cuyos derechos no le sean cedidos a la EI.

4. VIABILIDAD FINANCIERA Y VALORACIÓN DE COSTES Y BENEFICIOS

Según se avanzaba anteriormente, la viabilidad financiera del proyecto debe garantizarse como un requisito, previo a la evaluación del análisis de los costes y beneficios que determinarán el interés social del proyecto. Esto es plenamente consistente con el Método de Evaluación de Inversiones Portuarias (MEIPOR 2016) instaurado por Puertos del Estado y el Ministerio de Fomento.

Siguiendo el citado MEIPOR (2016),

“Un aspecto fundamental de la evaluación de la sostenibilidad financiera del proyecto es el calendario de entradas y salidas de efectivo. Se considera que existe sostenibilidad financiera cuando los flujos de caja netos acumulados del proyecto para un agente determinado son positivos para todos y cada uno de los años considerados.”

Dado que se ha propuesto la creación de una entidad instrumental conformada por un conjunto de administraciones, primero nos centraremos en la sostenibilidad o viabilidad financiera de la EI, y después se hará referencia a la de las administraciones participantes.

4.1. Viabilidad financiera de la entidad instrumental

De manera sintética se pueden establecer los componentes principales de la cuenta previsional de recursos generados (cuenta de resultados con distribución de resultados de cada ejercicio económico y cálculo de la autofinanciación) que surgirían de la implantación del modelo de gestión de la EI:

- ❖ Resultado de Explotación:
 - Ingresos de explotación:
 - Ingresos generados por cánones, concesiones y actividades desarrolladas en los terrenos portuarios cuyos derechos (o propiedad) se ceden a la EI.
 - Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio, procedentes, entre otras, de las aportaciones de las AA.PP. promotoras para cubrir las necesidades derivadas

del servicio de la deuda en función de su participación en el capital de la EI. En este sentido, debería existir una referencia explícita en los pactos iniciales de las AA.PP. promotoras de cubrir con las cuantías oportunas las necesidades derivadas del servicio de la deuda¹ cuando no se generasen los recursos suficientes a través de la explotación.

- Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otros.
 - Gastos de explotación derivados de las actividades de la EI:
 - Gastos de personal
 - Otros gastos de explotación: servicios exteriores, tributos, otros gastos de gestión corriente, etc.
 - Amortización del inmovilizado.
 - Deterioros y pérdidas
 - Resultados por enajenaciones y otros.
 - Resultados extraordinarios derivados, entre otras cuestiones, de una eventual condonación total o parcial de deuda.
 - ❖ Resultado Financiero
 - Ingresos financieros
 - Gastos financieros
 - ❖ Impuesto sobre beneficios
 - ❖ Resultado del ejercicio
 - ❖ Dotación a reservas
 - ❖ Dividendos
 - ❖ Autofinanciación
- En cuanto al presupuesto de capital, es necesario identificar como conceptos centrales los siguientes:
- ❖ Orígenes de recursos
 - Aportaciones de los promotores al capital en el momento inicial o en eventuales ampliaciones con

o sin primas de emisión.

- Autofinanciación procedente del cuadro previsional de recursos generados.
- Otras aportaciones de socios².
- Subvenciones: en este sentido será preciso adoptar una gestión activa para captar subvenciones (Next Generation, Fondos Covid, etc.).
- Captación de nueva financiación a largo plazo.
- Necesidades netas del capital corriente (negativas).
- ❖ Aplicaciones de recursos
 - Inversiones
 - Disminuciones de patrimonio neto derivados de la aplicación de subvenciones de capital (reducción de patrimonio neto), pérdidas en el ejercicio, etc.
 - Amortización financiera de los pasivos no corrientes (deuda LP).
 - Necesidades netas de capital corriente (positivas).

Resultará fundamental que la EI diseñe un presupuesto de capital viable y realizable en el largo plazo. En otras palabras, el presupuesto de capital deberá contar con superávits acumulados positivos y moderados durante el período 2021-2051.

Una eventual condonación total o parcial de la deuda tendría un evidente efecto favorable sobre la viabilidad económico-financiera, pero un impacto reputacional negativo sobre el prestatario que es incapaz de afrontar el servicio de la deuda de la forma inicialmente establecida. De algún modo, este deterioro de imagen podría también extenderse a la ciudad en su conjunto. Por tal motivo, en línea con lo expuesto hasta este momento, en vez de solicitar una condonación total o parcial de la deuda podría ser más conveniente enfocar este asunto como una operación de captación de ayudas (origen de fondos) de entes subvencionadores, como podría ser el propio prestamista, destinada de manera inmediata a la amortización de la deuda viva (aplicación de recursos).

La EI deberá elaborar un plan director general que contemple inicialmente un horizonte de planificación que incluya todo el período de amortización de los préstamos iniciales. Habrá que elaborar

¹ En su momento habrá que valorar si estas aportaciones se podrían realizar directamente a los fondos propios como 'otras aportaciones de socios'.

² Estas aportaciones podrían incorporarse como subvenciones de explotación y figurarían como un ingreso corriente de la EI.

planes directores plurianuales (medio plazo: cinco años) con unas previsiones de actuación concretas y cuantificadas en los estados financieros previsionales descritos con anterioridad (balances previsionales, cuentas de resultados previsionales y presupuestos de capital). Estos planes se revisarán anualmente para disponer de un plan director quinquenal vigente para los cinco años siguientes. Los planes directores incorporarán un mecanismo de control para captar posibles desviaciones y establecer posibles acciones correctoras.

Será también preceptivo elaborar un presupuesto de tesorería que refleje los flujos de caja resultantes del presupuesto de capital. En todo caso, se deberá garantizar que los Flujos de Caja libres deberán ser suficientes para cubrir el servicio de la deuda en la forma en que esta está establecida. En MEIPOR 2016 se introduce el concepto de sostenibilidad financiera, como "la no existencia de riesgo de caja para ningún agente en ningún momento del horizonte temporal considerado, así como también la cobertura del servicio de la deuda".

El mecanismo descrito en este documento garantiza el cumplimiento de los compromisos frente a los prestamistas a través de las subvenciones a la explotación o de las aportaciones directas de los socios a los fondos propios.

Los planes directores se concretarán en planes operativos anuales. Estos incorporarán actuaciones concretas y cuantificadas para desarrollarse en el ejercicio siguiente al de su aprobación. La dirección ejecutiva de la EI responderá ante el Consejo de Administración u órgano rector de la ejecución de los planes y del cumplimiento de los objetivos anuales.

A modo de ejemplo, para ilustrar el funcionamiento de esta propuesta, se podrían analizar algunas de las alternativas formuladas a partir de las propuestas realizadas por diferentes agentes. En todo caso conviene partir de la situación creada a partir de la renegociación de la deuda de la APAC en 2017 en virtud de la cual las cuotas de amortización del capital vivo en el momento actual (302 mill. Euros) de los préstamos concedidos por Puertos del Estado y por el BEI tendrían las cuantías y temporización que aparecen en la Tabla 8.

2021	2022-25	2026-27	2028-32	2033	2034	2035	2036-37	2038-46	2047-50	2051
5,49	7,49	13,71	18,78	18,12	13,91	10,15	9	7	4	1

Tabla 8: Esquema de amortización anual de principal renegociado en 2017. Fuente: Información facilitada por el Concello da Coruña .

³ Se asume, a título ilustrativo, que los intereses se devengan anualmente a un tipo del 3% sobre el capital vivo a comienzo del período.

Alternativa 1

Está confeccionada a partir de la propuesta 1 realizada por el Concello da Coruña y esencialmente propone lo siguiente:

- 1 La APAC continúa con la amortización de la deuda con el BEI (102 millones de euros) con posibilidad de renegociarla con alguna entidad financiera hasta 2051. Se establece que la amortización tendría lugar en 30 años. Como consecuencia de la refinanciación, en 2021 sólo pagaría la cuota de intereses y entre 2022 y 2051 (30 años) amortizaría la totalidad del capital vivo.
- 2 La EI se haría cargo de la deuda con puertos del estado (200 millones), que sería amortizada entre 2021 y 2051 en 31 cuotas anuales de amortización de 6,45 millones de euros. Las anualidades, que incluirían también la cuota anual por intereses³, serían decrecientes desde 12.45 millones de euros en 2021 hasta 6.65 millones de euros en 2051.
- 3 La EI se constituiría como sociedad anónima pública con las participaciones en su capital que figuran la Tabla 9.

Institución	Participación
Capital Ministerio (Puertos del Estado y ADIF)	50,00%
Capital Concello da Coruña	16,67%
Capital Xunta de Galicia	16,67%
Capital Deputación da Coruña	16,67%

Tabla 9: Participación de las instituciones públicas en el capital social de la EI (alternativa 1). Fuente: elaboración propia.

- 4 La EI incorporaría a su patrimonio el equivalente a 200 millones de euros correspondientes a Derechos sobre los terrenos portuarios.
- 5 Asumiendo que la EI no tuviese ningún ingreso de los mencionados más arriba como consecuencia de su actividad diferentes de las subvenciones a la explotación que se detallan a continuación, que los gastos de gestión serían el 1% de los ingresos de explotación, que tendría que satisfacer los intereses de la deuda (3% sobre el capital vivo al comienzo de cada ejercicio durante los treinta y un años siguientes), que no se contempla en este supuesto simplificador ningún otro gasto (amortizaciones o impuestos) ni ingreso ni inversión derivada de las operaciones sobre los terrenos

para su adaptación a los nuevos usos, los socios deberían subvencionar a la EI para poder atender el servicio de la deuda (principal e intereses) en función a su participación en el capital. Estas cuantías serían decrecientes en el tiempo. La Tabla 10 recoge, a modo de ejemplo, las subvenciones en el año inicial (2021) y en el final (2051). Estas cantidades se verían minoradas en función de la obtención de ingresos o de fondos procedentes de enajenaciones.

Institución	2021 Aportación (mill. Euros)	2051 Aportación (mill. Euros)
Aportaciones Ministerio (Puertos del Estado y ADIF)	6,23	3,32
Aportaciones Concello da Coruña	2,08	1,11
Aportaciones Xunta de Galicia	2,08	1,11
Aportaciones Deputación da Coruña	2,08	1,11
Totales	12,45	6,65

Tabla 10: Subvenciones a la EI en 2021 y 2051 (alternativa 1). Fuente: Elaboración propia.

La

Fig. 128 muestra la evolución de las subvenciones recibidas de los socios en los supuestos señalados.

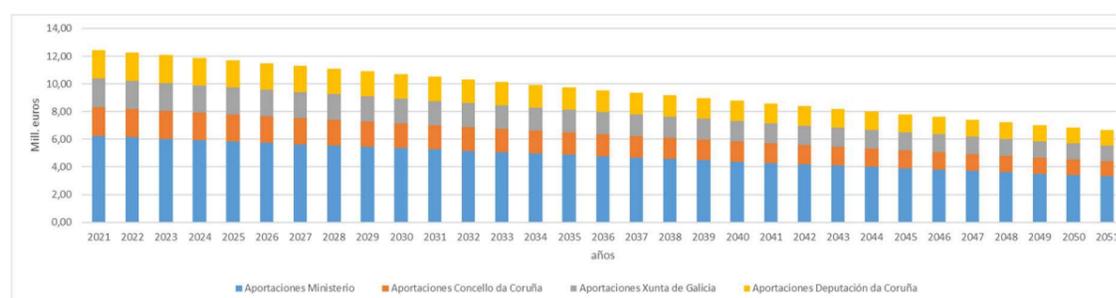


Fig. 128. Subvenciones recibidas a lo largo del horizonte de planificación 2021 a 2051 (alternativa 1). Fuente: elaboración propia.

6 Igualmente, las instituciones que participan en el capital deberían realizar aportaciones al capital social de la EI en el momento de su constitución por un importe total de 3 millones de euros. Las aportaciones concretas figuran en la Tabla 11.

Institución	Porcentaje de participación en el capital	Aportaciones en mil. Euros.
Ministerio (Puertos del Estado y ADIF)	50,00%	1,50
Concello da Coruña	16,67%	0,50
Xunta de Galicia	16,67%	0,50
Deputación Provincial	16,67%	0,50
Totales	100,00%	3,00

Tabla 11: Aportaciones de los socios al capital de la EI (alternativa 1). Fuente: elaboración propia

7 En tales condiciones, se podría concluir que la EI podría afrontar el servicio de la deuda hasta su vencimiento y se aseguraría la viabilidad económica de esta alternativa. La Fig. 129 muestra la evolución de los superávits acumulados durante el período 2021-2051. La viabilidad financiera queda garantizada ya que todos los saldos acumulados del presupuesto de capital son positivos.

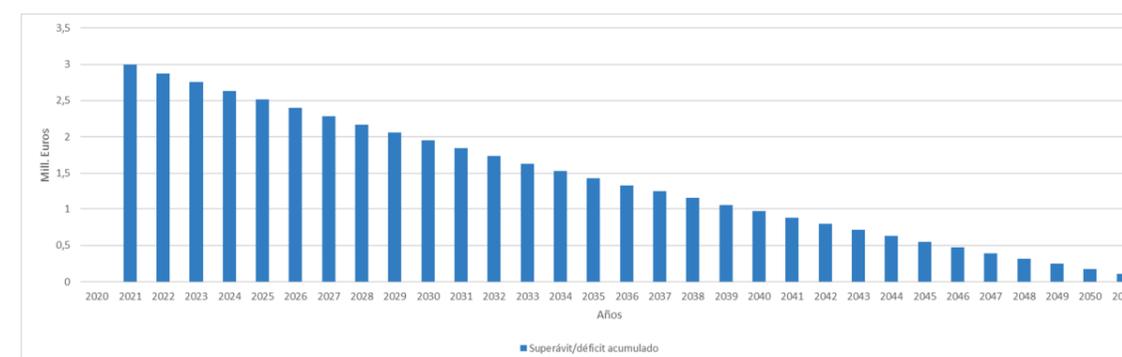


Fig. 130. Evolución de los saldos del presupuesto de capital durante el horizonte de planificación (alternativa 1). Fuente: elaboración propia

Alternativa 2

Está igualmente basada en una propuesta del Concello da Coruña (propuesta 2) y esencialmente propone lo siguiente:

- 1 Como en la alternativa 1, la APAC continúa con la amortización de la deuda con el BEI (102 millones de euros) con posibilidad de renegociarla con alguna entidad financiera hasta 2051. Se establece que la amortización tendría lugar en 30 años. Como consecuencia de la refinanciación, en 2021 sólo pagaría la cuota de intereses y entre 2022 y 2051 (30 años) amortizaría la totalidad del capital vivo.
- 2 La EI se haría cargo de la deuda con puertos del estado (200 millones) y recibiría una ayuda del Ministerio (ADIF e Puertos del Estado) que sería destinada a amortizar parcialmente dicha deuda. En consecuencia, el capital vivo resultante tras dicha amortización parcial sería de 50 millones de euros. Esta deuda sería amortizada entre 2021 y 2051 en 31 cuotas anuales de 1,61 millones de euros. Las anualidades, que incluirían también la cuota anual por intereses⁴, serían decrecientes desde 3,11 millones de euros en 2021 hasta 1,66 millones de euros en 2051. La ayuda concedida por el Ministerio le libera de participar en las posibles subvenciones que la EI necesitaría recibir de las instituciones para atender el servicio de la deuda cuando estas fuesen necesarias para asegurar la viabilidad.
- 3 Como en la alternativa anterior, la EI se constituiría como sociedad anónima pública con las participaciones en su capital que figuran la Tabla 12.

Institución	Participación
Capital Ministerio (Puertos del Estado y ADIF)	50,00%
Capital Concello da Coruña	16,67%
Capital Xunta de Galicia	16,67%
Capital Deputación da Coruña	16,67%

Tabla 12: Participación de las instituciones públicas en el capital social de la EI (alternativa 2) Fuente: elaboración propia.

- 4 La EI incorporaría a su patrimonio el equivalente a 200 millones de euros correspondientes a Derechos sobre los terrenos portuarios.
- 5 Asumiendo, al igual que en la alternativa 1, que la EI no tuviese ningún ingreso de los

⁴ Se asume que los intereses se devengan anualmente a un tipo del 3% sobre el capital vivo a comienzo del período.

mencionados más arriba como consecuencia de su actividad diferentes de las subvenciones a la explotación que se detallan a continuación, que los gastos de gestión serían el 1% de los ingresos de explotación, que tendría que satisfacer los intereses de la deuda (3% sobre el capital vivo al comienzo de cada ejercicio durante los treinta y un años siguientes), que no se contempla en este supuesto simplificador ningún otro gasto (amortizaciones o impuestos) ni ingreso ni inversión derivada de las operaciones sobre los terrenos para su adaptación a los nuevos usos, todos los socios, excepto el Ministerio⁵, deberían subvencionar a la EI para poder atender el servicio de la deuda (principal e intereses) en función a su participación equivalente en el capital. Estas cuantías serían decrecientes en el tiempo. La Tabla 13 recoge, a modo de ejemplo, las subvenciones en el año inicial (2021) y en el final (2051). Estas cantidades se verían minoradas en función de la obtención de ingresos o de fondos procedentes de enajenaciones.

Institución	2021 Aportacion (mill. Euros)	2051 Aportacion (mill. Euros)
Aportaciones Ministerio (Puertos del Estado y ADIF)	0,00	0,00
Aportaciones Concello da Coruña	1,04	0,55
Aportaciones Xunta de Galicia	1,04	0,55
Aportaciones Deputación da Coruña	1,04	0,55
Totales	3,11	1,66

Tabla 13: Subvenciones a la EI en 2021 y 2051 (alternativa 2) Fuente: Elaboración propia.

⁵ Queda eximido por haber concedido una ayuda de 150 millones de euros que ha sido aplicada a la amortización del préstamo.

La Fig. 131. muestra la evolución de las subvenciones recibidas de los socios en los supuestos señalados.

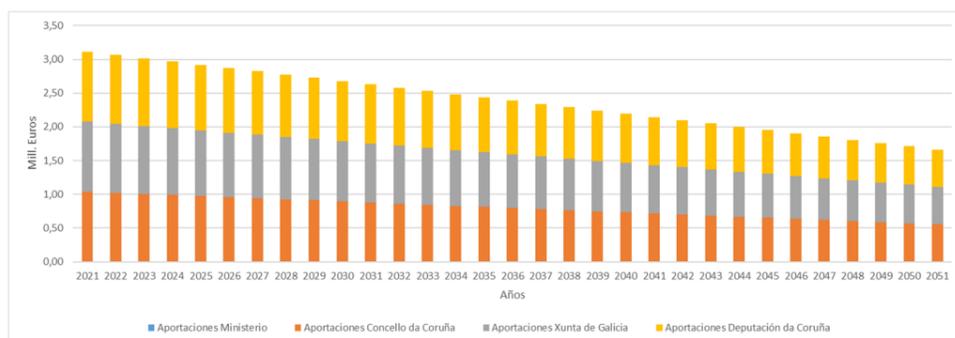


Fig. 131. Subvenciones recibidas a lo largo del horizonte de planificación 2021 a 2051 (alternativa 2). Fuente: elaboración propia.

6 Igualmente, las instituciones que participan en el capital deberían realizar aportaciones al capital social de la EI en el momento de su constitución por un importe total de 3 millones de euros. Las aportaciones concretas figuran en la Tabla 14.

Institución	Porcentaje de participación en el capital	Aportaciones en mil. Euros.
Ministerio (Puertos del Estado y ADIF)	50,00%	0,500
Concello da Coruña	16,67%	0,167
Xunta de Galicia	16,67%	0,167
Deputación Provincial	16,67%	0,167
Totales	100,00%	1,00

Tabla 15: Aportaciones de los socios al capital de la EI (alternativa 2). Fuente: elaboración propia

7 De igual manera que en la alternativa 1, en tales condiciones, se podría concluir que la EI podría afrontar el servicio de la deuda hasta su vencimiento y se aseguraría la viabilidad económica de esta alternativa. La Fig. 132 muestra la evolución de los superávits acumulados durante el período 2021-2051. La viabilidad financiera queda garantizada ya que todos los saldos acumulados del presupuesto de capital son positivos.

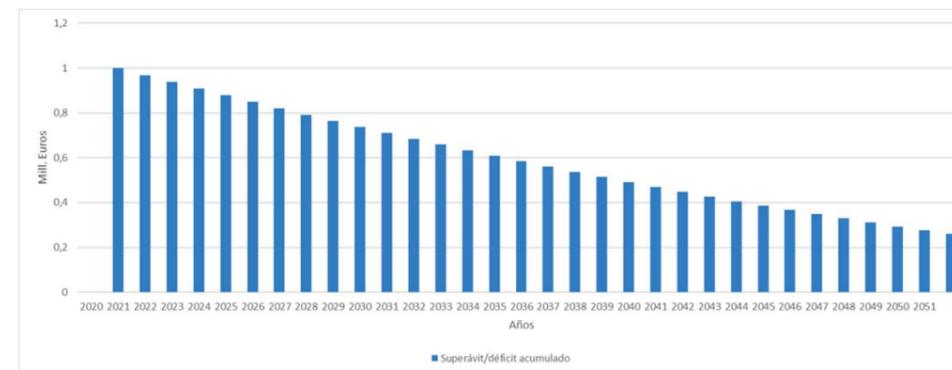


Fig. 133. Evolución de los saldos del presupuesto de capital durante el horizonte de planificación (alternativa 2). Fuente: elaboración propia

Alternativa 3

El 18 de abril de 2018, el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia, el organismo público Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de A Coruña firmaron un protocolo general de actuación para la "compatibilización de mantenimiento de la titularidad pública de los muelles de batería y Calvo Sotelo del puerto de A Coruña, así como la zona de la Solana, con el esquema de financiación de las obras de construcción del puerto exterior en Punta Langosteira previsto en los convenios de reordenación urbanística de 2 de febrero y de 4 de octubre, relativos a la mejora urbanística de la ciudad y vinculados a la construcción de nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira". En este documento los firmante incluyen una exposición de la situación y concluyen en una declaración que incluye la voluntad de suscribir un convenio para articular las actuaciones necesarias, en el ámbito de las respectivas competencias de los firmantes, para favorecer el mantenimiento de la titularidad pública de los muelles de Batería y Calvo Sotelo, así como la zona de La Solana, por parte de la APAC, de forma compatible con el esquema de financiación de las instalaciones portuarias en Punta Langosteira establecido en los Convenios de reordenación urbanística de 2004 y en el Convenio de Normalización Financiera de la Autoridad Portuaria de A CORUÑA de 2011, así como la financiación del nuevo acceso ferroviario a dichas instalaciones portuarias. Así mismo se adjunta el borrador de dicho convenio como un anexo al protocolo general firmado.

En el citado borrador de convenio (exponiendo tercero) se indica que, una vez finalizada la construcción y la entrada en servicio de las infraestructuras básicas de las nuevas Instalaciones portuarias

en Punta Langosteira pertenecientes a la APAC, y en desarrollo del esquema de financiación de las mismas previsto y de acuerdo a la actualización de la periodificación de las necesidades financieras de la Autoridad Portuaria para dar cumplimiento al servicio de la deuda contraída para la construcción del puerto exterior, establecida en el Plan de Empresa de 2018 acordado entre Puertos del Estado y la APAC a la vista de la evolución de los tráficos portuarios, la programación plurianual de las inversiones necesarias y la evolución del balance de la Autoridad Portuaria, así como el calendario de extinción de las concesiones demaniales que afectan a los terrenos establecidos en dichos convenios que son objeto de reordenación urbanística por dejar de ser necesarios para la actividad portuaria, las partes intervinientes consideran necesario acordar un marco de actuación que permita flexibilizar y adaptar el Convenio de Normalización Financiera de 2011 con el objeto de favorecer la compatibilización del mantenimiento de la gestión pública de los muelles de Batería y Calvo Sotelo, así como de la zona de La Solana, con el esquema de financiación del servicio de la deuda previsto en dicho Convenio, así como en los convenios de reordenación urbanística de 2004. Igualmente, en este contexto financiero, es necesario buscar una solución de financiación al acceso por ferrocarril al puerto exterior, un servicio básico para la competitividad de las nuevas instalaciones portuarias de Punta Langosteira, conscientes de la complejidad y dificultades que supondría la financiación por la APAC. A estos efectos, la ejecución de este proyecto se realizará mediante financiación al margen de la Autoridad Portuaria, con objeto de evitar incrementos de su carga financiera.

En el exponendo cuarto, se considera que la APAC podría mantener un *fondo de maniobra positivo* hasta el año 2020, siempre que hasta dicho año se tengan ingresos ajenos por valor de 30 millones de Euros. Los referidos 30 millones se estima que podrían alcanzarse actualmente, manteniendo la titularidad pública de los muelles de Batería y Calvo Sotelo (Zona 1) y del área de La Solana; a través de la venta del Hotel Finisterre (ya acordada por el Consejo de Administración de la APAC en su sesión de 11 de mayo de 2016); por los ingresos provenientes de la compra de terrenos de la Zona 1 por parte de administraciones públicas para la gestión y explotación de los mismos de forma conjunta en régimen de condominio; y, finalmente, en caso de que los anteriores no alcanzasen la antedicha cantidad de 30 millones de euros a fecha de 31 de diciembre de 2020, mediante los ingresos derivados de enajenación, por medio de un contrato de compraventa de cosa futura, de parte de los aprovechamientos urbanísticos correspondientes a los terrenos de la Autoridad Portuaria situados en la Zona 2 definida en los Convenios de Ordenación Urbanística de 2004 (muelles de San Diego y Petrolero), tasados en valoración independiente de acuerdo con el planeamiento urbanístico y que les sean asignados por dicho planeamiento. Este procedimiento permite adelantos monetarios, ajustándose el precio al valor de

mercado de los aprovechamientos de las Zonas 1 y Zona 2 en el momento de su materialización, adaptándose a las necesidades financieras anuales de la Autoridad Portuaria a partir de 2021, al proceso de extinción de las concesiones demaniales existentes, a la entrada en servicio del acceso ferroviario al Puerto Exterior y a la tramitación administrativa de los procesos de desafectación de dichos terrenos de la zona de servicio del puerto y de las autorizaciones para su enajenación.

Este convenio tendría básicamente dos finalidades:

- favorecer el mantenimiento de la titularidad pública de los muelles de Batería y Calvo Sotelo, y la zona de La Solana, por parte de la APAC,
- la finalización del nuevo acceso ferroviario al nuevo Puerto Exterior.

Entre los compromisos de las partes para dar cumplimiento a los objetivos del convenio están la enajenación por parte de la APAC con la autorización del Consejo de Ministros y la compra por parte de la Xunta de Galicia del 51% de los terrenos de la zona 1, así como, en su caso, parte o la totalidad de los terrenos restantes en dicha zona a las otras administraciones territoriales que lo soliciten. La concreción de los terrenos y su valoración se realizaría en el momento en que se produzca la venta sobre la base de una tasación independiente acordada por las partes.

La regulación para la gestión y explotación de los terrenos de la Zona 1 en régimen de condominio se establecería en un convenio entre la APAC y la Xunta de Galicia, así como el resto de las administraciones territoriales participantes. En tal contexto, las decisiones se tomarían por mayoría. Igualmente se contempla la transformación del condominio en "empresa pública" en el caso de entrada de otras administraciones locales (Concello da Coruña y Deputación da Coruña), siempre y cuando la participación de la APAC en dicha empresa sea inferior al 10%.

Dentro de los compromisos de la Xunta de Galicia, está el abono a la Autoridad Portuaria de A Coruña, hasta un máximo correspondiente al valor resultante de restar a 30 millones de Euros la cantidad obtenida por la venta del Hotel Finisterre y la cantidad aportada por la compra en régimen de condominio por parte de la Xunta de Galicia y, en su caso, por otras administraciones locales, de los terrenos de la Zona 1 antes del 31 de diciembre de 2020, en cumplimiento del contrato de compra-venta de cosa futura y por adjudicación directa de parte de los aprovechamientos urbanísticos correspondientes los terrenos de la Zona 2 definida en los convenios de reordenación urbanística de 2004 (San Diego y Petroleros). Dicho abono se haría abono en una o varias anualidades, completándose antes del 31 de diciembre de 2020. La cantidad exacta a aportar vendrá dada por la diferencia negativa, en su caso,

entre los Ingresos totales obtenidos a través de la venta del Hotel Finisterre (ya acordada por el Consejo de Administración de la APAC en su sesión de 11 de mayo de 2016) y de las enajenaciones de los terrenos de la Zona 1 obtenidos con anterioridad al 31 de diciembre de 2020.

El borrador de convenio no ha llegado a convertirse en un convenio firmado entre las administraciones citadas y las fechas de referencia citadas en el mencionado borrador para que las partes hicieran efectivos sus compromisos nunca llegaron a cumplirse. En todo caso, esta alternativa puede resultar útil para el futuro porque introduce aspectos de gestión y financieros que podrían converger con las alternativas 1 y 2, expuestas con anterioridad. En concreto, por sus implicaciones creemos que puede resultar relevante destacar los siguientes:

- Compromiso con el mantenimiento de la titularidad pública en la Zona 1 y en la zona de La Solana.
- Interés por crear un mecanismo de gestión (condominio o su conversión en una empresa pública) para canalizar la actuación de los participantes en el convenio.
- Interés por incorporar a otras administraciones al proyecto (Concello da Coruña y Deputación da Coruña) a través de su implicación en la compra y gestión de los terrenos de la zona 1.
- Compromiso de organismo público Puertos del Estado para articular con otros organismos la financiación conjunta del acceso ferroviario al nuevo Puerto Exterior estimado en 140 mill. euros.

En definitiva, se podría afirmar que existe un espacio para articular una propuesta conjunta a partir de las tres alternativas que se comentaron en este documento.

4.2. Viabilidad financiera para las administraciones participantes.

Es importante no confundir el concepto de sostenibilidad financiera con la exigencia de que el proyecto se autofinancie para todas y cada una de las entidades participantes (algo que parece obviamente inviable en el caso que nos ocupa). Como se aclara en el mismo documento:

“En este sentido, las entradas y salidas de efectivo consideradas para calcular los Flujos de Caja Netos del proyecto serán:

- *Entradas de efectivo: ingresos de operación, financiación recibida (recursos propios y ajenos, incluyendo el capital suscrito por el agente, préstamos, subvenciones...)*
- *Salidas de efectivo: costes de inversión, costes de operación, impuestos, costes financieros (devolución de recursos ajenos: devolución del principal de la deuda y pago de intereses), otros*

desembolsos.”

Esto es, entre las entradas de efectivo que se deben considerar están los recursos propios aportados por cada entidad.

No es posible evaluar la viabilidad financiera para una administración de un proyecto o programa de forma aislada, sino que han de contemplarse globalmente sus expectativas de entradas y salidas de recursos. Por el momento, simplemente recogemos algunas cifras económicas expresivas de la realidad económica de las distintas administraciones implicadas en la Entidad Instrumental, con el fin de proporcionar una aproximación a su orden de magnitud (Tabla 16).

Presupuestos 2020	Presupuesto general	Inversiones	Algún proyecto destacado/relevante
Concello da Coruña	287.695.204 € (Corporación)	24.369.823 € (Capítulo 6)	Estrategia de Desarrollo Urbano, Sostenible e Integrado, 2019-23: 3,75 + 18,750 M € FEDER
Deputación Provincial da Coruña	184.016.500 €	71.249.485 € (planes provinciales)	Plan provincial de cooperación a obras y servicios de competencia municipal (POS+): 39,2 M € + 8,7 M € anticipados en 2019
Xunta de Galicia	10.149 M €	928,9 M € (Capítulo 6)	Dinamiz. Medio Rural: 251 M €
Mº de Fomento	6.446,8 M €	1.895,9 M € (Capítulo 6)	Infraestructura del transporte ferroviario: 400,73 M €

CUENTAS ANUALES 2019	Total activo	Inmovilizado material	Importe neto cifra de negocios	Resultado de explotación	Resultado del ejercicio
Autoridad Portuaria AC	821.181.726	635.907.919	28.869.622	4.622.593	1.053.391
Puertos del Estado	528.784.180	11.479.060	38.679.501	6.323.575	7.717.468
ADIF	16.390.741.000	14.869.939.000	666.334.000	-	-

Tabla 16: Realidad económica de los actores relevantes. Fuente: elaboración propia

5. LA PROBLEMÁTICA DE LA DISTRIBUCIÓN TEMPORAL DE INGRESOS Y GASTOS.

La sostenibilidad financiera no solo exige que los recursos aportados alcancen a cubrir sus aplicaciones en conjunto, sino que, según se ha indicado previamente, es necesario que la suficiencia financiera se cumpla a lo largo de toda la vida del proyecto. Por su propia naturaleza, los proyectos de inversión consisten en el compromiso inicial de recursos, que proporcionan posteriormente unos beneficios (ya sea financieros o sociales) distribuidos en el tiempo. En consecuencia, el problema central de la financiación consiste en la captación de los recursos iniciales.

En proyectos de una dimensión financiera y temporal como el que nos ocupa, la cuestión de la temporalización de la financiación puede resultar crítica. Podemos simplificar el problema identificando tres fuentes fundamentales para los recursos de inversión, como serían las aportaciones de las administraciones, el endeudamiento y la generación de recursos derivados de la actividad vinculados a la puesta en valor del suelo operado por la entidad instrumental (a través fundamentalmente de la enajenación de activos). De ellas, el recurso a la deuda permite acometer las inversiones adelantándose a la aportación de recursos derivados de las otras fuentes; pero debe tenerse en cuenta que en nuestro caso existe ya un volumen de deuda viva muy relevante, que limita en gran medida la capacidad de utilizar este mecanismo. En consecuencia, para facilitar que las aportaciones de las administraciones tengan una distribución temporal asumible para sus presupuestos anuales, sería deseable que se acompasasen en la mayor medida posible la realización de las inversiones de mayor calado y la generación de los recursos financieros derivados del aprovechamiento del suelo.

En conclusión, procede subrayar que la ordenación temporal de las actuaciones es relevante para garantizar en todo momento la viabilidad del plan propuesto, ya que un desajuste temporal en los flujos de tesorería podría condicionar no solamente la liquidez del ente instrumental, sino también la capacidad para conseguir los objetivos propuestos.

6. ANÁLISIS ECONÓMICO O GENERACIÓN DE VALOR SOCIAL

El Banco Europeo de Inversiones (en *The Economic Appraisal of Investment Projects at the European Investment Bank*, 2013) considera que pueden ser aceptables proyectos en sectores que no generan suficientes ingresos, de modo que la ratio de rentabilidad financiera sea baja, o incluso negativa. Eso es posible si las externalidades positivas son suficientemente elevadas para que la rentabilidad económica o rentabilidad social del proyecto alcance un nivel aceptable.

El Análisis Coste Beneficio (ACB) es una metodología diseñada para evaluar el efecto de un proyecto sobre el bienestar de los ciudadanos, mediante la cuantificación en términos monetarios y agregación de todos los costes y beneficios que de él se derivan. De hecho, MEIPOR 2016 sigue los principios de las Guías del Análisis Coste Beneficio de Proyectos de Inversión de la Unión Europea. Entre sus objetivos se señalan:

- *promover una gestión de las inversiones en los puertos con criterios basados en la generación de valor (bajo una perspectiva económica y financiera y tomando en consideración a todos los agentes potencialmente impactados),*
- *incorporar mecanismos que consideren los objetivos de servicio público o de interés general de las inversiones portuarias,*

No obstante, el ACB es adecuado para evaluar proyectos concretos y bien definidos, características que difícilmente podemos adjudicar a la problemática que nos ocupa, dada su amplitud conceptual, espacial y temporal. Estaríamos dentro de lo que el Banco Europeo de Inversiones (BEI) denomina “proyectos de desarrollo regional o urbano”, con diversidad de subproyectos y una amplia variedad de efectos:

Un proyecto típico comprende una serie de subproyectos diferentes en varios sectores, que generan diversos beneficios y externalidades asociadas (tanto negativas como positivas). Por ejemplo, los beneficios directos pueden incluir:

- *Para la renovación urbana y los componentes de regeneración del proyecto – mejoras significativas en el entorno construido y la infraestructura urbana asociada y el mobiliario urbano, la creación de un espacio urbano de calidad, la conservación y preservación del patrimonio cultural, la provisión de viviendas sociales y asequibles, etc., con un impacto positivo significativo en la calidad de vida de las comunidades afectadas;*

- Para los componentes de transporte del proyecto – mejora de la accesibilidad a los servicios regionales y urbanos clave, mejoras en la seguridad vial, reducción de los tiempos de viaje y los costos de operación de los vehículos;

[...]

- Para componentes de eficiencia energética del proyecto – reducción de emisiones de CO2, etc.

Por lo tanto, aunque la filosofía del ACB sea aplicable al análisis estratégico de la reordenación del espacio portuario interior, un estudio global del problema excedería el alcance de esta metodología. En esta línea se manifiesta el Banco Europeo de Inversiones (BEI):

“Aunque existen metodologías para valorar los costos y beneficios no monetizados asociados con el proyecto, el Banco no está en condiciones de encargar o llevar a cabo las complejas encuestas/estudios que, aunque sean metodológicamente sólidos, deben ser específicos de las condiciones y circunstancias locales, es decir, hay problemas debido a deficiencias en los datos disponibles y con su agregación, y el tiempo limitado para su evaluación económica.”

La alternativa del BEI es aplicar una metodología de naturaleza cualitativa, en la que el juicio de expertos evalúa las necesidades y la adecuación de las políticas. Concretamente, propone un sistema de puntuación en el que se juzgan los factores incluidos en la Tabla 17.

FACTORES	PUNTUACIÓN	PE SO
Capacidad del promotor (experiencia, capacidad para desarrollar el proyecto a tiempo, según lo presupuestado...)	0-10	4 0%
Impacto percibido del programa	0-10	1
Porcentaje de población afectado	0-10	0%
Grado de contribución a los objetivos de desarrollo		4 0%
Coste-efectividad	0-10	1 0%
VALORACIÓN GLOBAL: No aceptable / Satisfactorio / Bueno	≤ 6 / ≤ 8 / > 8	

Tabla 17: Factores incluidos en la metodología cualitativa propuesta por el BEI

Este análisis cualitativo se complementa con indicadores de rendimiento que cuantifiquen los resultados inmediatos y los objetivos a largo plazo.

Evidentemente, los proyectos específicos encuadrados dentro de las líneas estratégicas sí serán susceptibles de ser analizados individualmente mediante el Análisis Coste Beneficio u otras metodologías cuantitativas. Es más, una vez nos centramos en una propuesta concreta y bien definida, el ACB proporciona instrumentos para valorar incluso aquellos aspectos más intangibles. Así, el Método de Valoración contingente ha sido utilizado para cuantificar en términos monetarios tanto las externalidades negativas como las positivas derivadas de la transformación de los puertos: en *The Port and its Environment: Methodological Approach for Economic Appraisal* (Saz-Salazar et. al., OECD Regional Development WP 2013/24) se recogen los estudios realizados al respecto en los puertos de Valencia y de Castellón. En este último se estimó un valor recreativo de la reurbanización del paseo marítimo de unos 45 € (del año 1999), que multiplicado por 54.250 familias y descontado en un horizonte de 25 años, totaliza la cifra de 7,3 millones de euros.

C.4. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

1. INTRODUCCIÓN

Este es uno de los Principios Básicos de los que parten las líneas Estratégicas. Se relaciona con la continuidad de los espacios públicos y su relación con el plano del agua, con los valores paisajísticos de todas las intervenciones que se desarrollen en los suelos desafectados, con el reciclaje y la reutilización de los residuos resultantes de la demolición de las edificaciones existentes que no se puedan integrar en la nueva ordenación, con la restauración y rehabilitación de los elementos portuarios que se mantengan, con la lucha y adaptación de los nuevos espacios portuarios al cambio climático, con la reducción de consumos y con la construcción de edificaciones de consumo energético cero, con la apuesta por las energías renovables y no contaminantes, con la reordenación del transporte privado y público, aprovechando la reordenación de los espacios portuarios, con la mejora de la gestión de los ciclos del agua, como una oportunidad, en los nuevos espacios portuarios, a través de los sistemas de drenaje sostenibles, con la apuesta por los espacios verdes, dentro de la infraestructura verde de la ciudad.

La calidad del espacio público y su relación con el plano del agua, es el elemento fundamental de las acciones que se proponen para recupera la relación de la ciudad con el mar, hoy limitada por el cierre de los terrenos portuarios debido a la especialización de las actividades portuaria actuales, que irá desapareciendo a medida que terminen las concesiones.

Las líneas Estratégicas, y las fichas que les acompañan, buscan unos espacios públicos conectados, a lo largo de los terrenos portuarios que se desafecten, para caminar, andar, pasear en bicicleta o relacionarse paisajísticamente con el mar. En orden a ello se demuelen cierres o se abren puertas, cuando los cierres están protegidos patrimonialmente, se demuelen edificios que actúan de elementos de separación, se prolongan los espacios peatonales existentes, como en el caso de la Zona 1, con los Jardines de Méndez Núñez. Ello implica unas intervenciones posteriores de urbanización, en donde los futuros pavimentos podrían recordar los anteriores pavimentos portuarios, incluso con el mantenimiento de las anteriores playas de vías, y en otros casos, proponer transformaciones, para identificar lugares relacionados con la calidad de la urbanización, incluso con el mobiliario urbano y los elementos de iluminación.

El nuevo paisaje urbano que resulte de la transformación de los terrenos portuarios, será un elemento de identidad y un atractivo para su recorrido, junto con las actividades que se localicen en el mismo. Este

paisaje, tiene que abrir sus vistas a la ciudad, hoy cerradas por el cierre y por algunos edificios, silos y naves existentes, que albergan actividades obsoletas tanto en la Zona 1 como en la Zona 2.

Algunos, sin embargo, tienen un interés patrimonial, derivados de la protección actual, como en el caso de los Silos del Cantábrico, y otros se deberían conservar en función de las ordenaciones propuestas, como memoria de las actividades existentes en el puerto, como ocurre con algunos silos, naves o tolvas en las que pueden integrarse otros usos. Igualmente se considera fundamental la recuperación de la memoria del lugar, como ocurre con la recuperación de la traza del río Monelos en su desembocadura en el mar, o del castillo de San Diego, aunque no se localicen sus cimientos.

La apuesta por la economía circular, el reciclaje y la reutilización de los residuos resultado de la demolición de las edificaciones existentes, debe ser también un tema central en los procesos de transformación de los terrenos portuarios, con la posibilidad de la ubicación temporal de una planta de reciclaje en los terrenos de la estación de San Diego.

Al mismo tiempo, como exponemos también, en relación a los principios y prioridades estratégicas sobre la sostenibilidad ambiental, en el puerto se generan todo tipo de residuos derivados de las actividades pesqueras e industriales de los mismos, por lo que el tratamiento, recogida y transporte de los mismos, tanto de las actividades que se localicen en los terrenos desafectados, como en aquellas que se mantengan dentro del dominio público portuario (como en el caso de las actividades pesqueras y las relacionadas con el turismo y la práctica deportiva), debe ser un elemento fundamental en la transformación de los futuros terrenos portuarios.

La consideración de que las futuras actividades que se localicen en los terrenos portuarios desafectados, deben de ser capaces de soportar de forma autónoma, el proceso de transformación del metabolismo urbano, con la reducción de todo tipo de emisiones para la lucha contra el cambio climático, es un objetivo también fundamental de la transformación de los espacios portuarios.

En cualquier caso, de forma local, las modificaciones del nivel del mar o el efecto de los temporales a que está dando lugar el cambio climático, no es previsible, a expensas de otros estudios más profundos, que afecten a los suelos del puerto interior, protegidos por la forma natural de la península de la Torre y por el dique de abrigo. Sí es previsible que estos efectos sean más notables en el otro mar de A Coruña, en donde se encuentra la playa del Orzán y el puerto exterior. Si consideramos, sin embargo importante, y así lo reflejamos en las Líneas Estratégicas, que todas las edificaciones que se localicen en el puerto interior, tengan como objetivo las emisiones cero.

El ahorro energético, en las nuevas edificaciones, y en la rehabilitación de las existentes, que se consideraría integrado en las nuevas ordenaciones y en la propia construcción de la urbanización (pavimentos, espacios verdes, mobiliario urbano, elementos de iluminación etc.), puede adaptarse a los criterios de evaluación que recogen las ocho categorías de la metodología llamada BREEAM Urbanismo, que también analiza los beneficios y los impactos de cada intervención.

La consideración del ciclo del agua, en la planificación y gestión del agua de los nuevos espacios urbanos, con el objetivo de convertir la planificación y el desarrollo urbano en un instrumento para una mejor gestión del sistema de agua urbana, que afecta tanto a los elementos de urbanización como a las propias edificaciones, con la integración de las aguas de lluvia, y con el reciclaje de las aguas residuales urbanas, aparecía destacado en los principios básicos con los que se lleven a cabo las transformaciones de los terrenos portuarios, que se completan en este sentido con los objetivos específicos para cada espacio portuario, entre los que está la implantación de los sistemas urbanos de drenaje sostenible (SUDS).

En ello se incluyen también todos los aspectos relativos al abastecimiento y saneamiento de agua, para las nuevas actividades y las que permanezcan en los terrenos portuarios, que necesitarán de proyectos específicos que minimicen los efectos negativos para los ecosistemas acuáticos.

Las nuevas actividades, como las deportivas, que se localicen en torno a los muelles, necesitan hacer frente no solo a los aspectos ambientales, sino también a los paisajísticos, en donde la calidad de las aguas del mar y las limitaciones de vertido, se convierten en un elemento fundamental para el atractivo de la navegación, como se expone en el Pacto Verde Europeo que comentaremos después.

También en las líneas estratégicas hacemos referencia a que en los nuevos espacios portuarios debe de integrarse la infraestructura verde de la ciudad, como una oportunidad para darla continuidad, con la conformación de corredores verdes en los terrenos portuarios, más allá de las Zonas 1 y 2, integrando a su vez corredores verdes transversales apoyados en parques, plazas y calles que se relacionen con los terrenos del litoral. La estrategia Verde de A Coruña, ya recoge la futura transformación de los terrenos portuarios como parte de la infraestructura verde de la ciudad y del área metropolitana.

2. PRINCIPIOS Y PRIORIDADES ESTRATÉGICAS PARA LA SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DE LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR

La transformación de los espacios portuarios interiores del Puerto de A Coruña está íntimamente relacionado tanto con un desarrollo urbano sostenible como con la introducción de la sostenibilidad y la adaptación al Cambio Climático en las ciudades, con la finalidad de alcanzar los objetivos ambientales y urbanos dentro del marco de referencia formulado a escala local, regional, estatal y europea a través de distintos documentos estratégicos.

En este sentido, y más allá de los objetivos urbanos y ambientales formulados por documentos de largo alcance como los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 (ODS2030) y el Pacto de los Alcaldes por el Clima y la Energía Sostenible, por señalar dos iniciativas de notable impacto e incidencia en la formulación de Políticas Públicas en las ciudades en todo aquello referido a la Sostenibilidad Ambiental, sin duda por su especificidad, el marco de referencia del desarrollo urbano y el desarrollo portuario sostenible son los dos ámbitos que poseerán una mayor influencia en la formulación de los principios y prioridades ambientales de la reordenación de los espacios portuarios interiores de A Coruña.

No cabe duda de que, a día de hoy y en las próximas décadas, es el “Pacto Verde Europeo” (Green Deal) el marco fundamental y hoja de ruta para dotar a la UE de una economía sostenible. La realización de este objetivo exigirá que los retos climáticos y ambientales se transformen en oportunidades en todos los ámbitos políticos y que se logre una transición justa e integradora para todos.

Para alcanzar este objetivo será necesario actuar en todos los sectores de la economía:

- invertir en tecnologías respetuosas con el medio ambiente,
- apoyar a la industria para que innove,
- desplegar sistemas de transporte público y privado más limpios, más baratos y más sanos,
- descarbonizar el sector de la energía,
- garantizar que los edificios sean más eficientes desde el punto de vista energético,
- colaborar con socios internacionales para mejorar las normas medioambientales mundiales.

Todos estos tipos de actuaciones deben estar presentes en el desarrollo de los nuevos espacios portuarios y urbanos.

En este sentido, y más allá de los objetivos urbanos y ambientales formulados por documentos de largo alcance como el citado Pacto Verde, los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 (ODS2030) o

el Pacto de los Alcaldes por el Clima y la Energía Sostenible, por señalar dos iniciativas más de notable impacto e incidencia en la formulación de Políticas Públicas en las ciudades en todo aquello referido a la sostenibilidad ambiental, sin duda por su especificidad, el marco de referencia del desarrollo urbano y el desarrollo portuario sostenible son los dos ámbitos que poseerán una mayor influencia en la formulación de los principios y prioridades ambientales de la reordenación de los espacios portuarios interiores de A Coruña.

2.1. PRINCIPIOS Y PRIORIDADES PARA EL DESARROLLO PORTUARIO SOSTENIBLE

La transformación de los espacios portuarios interiores supondrá un notable cambio en la configuración espacial y en las actividades existentes en el Puerto de A Coruña, ya que no sólo se producirá la desafectación de los usos portuarios de distintos espacios, sino que será preciso considerar la compatibilidad entre éstos y los que seguirán manteniendo la actividad portuaria actual. Por tanto, uno de los ejes fundamentales que han de guiar el desarrollo de estas Líneas Estratégicas será el cambio de paradigma actual y futuro hacia unos Puertos más verdes y sostenibles. En este sentido, tanto el Pacto Verde Europeo como la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente europea señalan la necesidad de una transformación de los puertos hacia un modelo más verde, sostenible y de bajas emisiones. Y no sólo la Unión Europea realiza esta apuesta por una profunda transformación del modelo portuario actual, sino que distintas entidades y asociaciones del ámbito portuario han desarrollado documentos estratégicos en los que se formulan objetivos y líneas estratégicas orientadas a tal fin.

Con el objetivo de diseñar el contenido del “ámbito instrumental” relativo a la “sostenibilidad ambiental” (C.4) en la definición de las líneas estratégicas para la reordenación del espacio portuario interior de A Coruña, parece oportuno recoger las ideas promovidas por la “Organización Europea de Puertos Marítimos” (“European Sea Ports Organization”, ESPO) que fue creada en 1993 y que, en materia ambiental, ha desarrollado relevantes iniciativas como la publicación del primer “Código de Conducta Ambiental” en 1994 y el establecimiento la iniciativa “EcoPorts”, a partir de 2011 (con la idea de crear la conciencia de protección del medio ambiente mediante la cooperación y el intercambio de conocimientos entre los puertos para mejorar su gestión ambiental); y más recientemente, la ESPO aprobó su “Código de Buenas Prácticas para puerto de Cruceros y Ferrys” (2017).

De otra parte, otra línea de trabajo emergente en el campo de la sostenibilidad ambiental que es la llamada “economía circular”, también nos parece interesante reflejar en nuestro proyecto -para la

reordenación del puerto interior de A Coruña- esta novedosa aproximación. Para tal fin, recogemos algunas ideas promovidas por el proyecto LOOP-Ports (*Circular Economy Network of Ports*) financiado por la Climate-KIC perteneciente al European Institute of Innovation & Technology (EIT) que pretende facilitar la transición a una economía circular en los puertos mediante la creación de una Red de Economía Circular en los puertos europeos.

Dentro del desarrollo portuario sostenible un campo que posee una gran importancia es la relación Puerto-Ciudad. Un documento que puede ser de gran ayuda en este ámbito es la “Agenda AIVP 2030”, redactada por la *Association Internationale Villes et Ports* (AIVP), mediante la que se busca trasladar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 2030 de la ONU, al contexto de las ciudades portuarias, con la finalidad de contribuir al desarrollo sostenible de las relaciones Puerto – Ciudad.

Y, finalmente, como en la reordenación de los espacios portuarios (en los desafectados a los usos propiamente portuarios) van a desarrollarse actividades ciudadanas hay que tener en cuenta los contenidos y directrices de la “Nueva Agenda Urbana”, tanto en su versión de Naciones Unidas (2016) como de la Unión Europea (2016), así como la “Agenda Urbana Española” (2018), así como otros documentos estratégicos que serán definidos en los siguientes apartados como marco de referencia para un desarrollo urbano sostenible.

PRIORIDADES AMBIENTALES PRINCIPALES (ESPO, 2019)

De los informes sobre el comportamiento ambiental de los puertos marítimos europeos -que se vienen publicando por la ESPO desde 2016- sobre la base de una serie de indicadores de referencia seleccionados (de desempeño ambiental) y, en particular, del último Informe publicado (*ESPO Environmental Report 2019*), se pueden determinar las siguientes prioridades ambientales:

1º.- CALIDAD DEL AIRE ha sido la primera prioridad debido a la nueva legislación introducida con el tiempo. La calidad del aire se ha convertido en un determinante clave de la “aceptación” pública de la actividad portuaria en los próximos años. Dado que más del 90% de los puertos europeos son puertos urbanos, no hace falta decir que las entidades gestoras de puertos tienen esta preocupación entre sus prioridades. Además, las regulaciones de la UE destinadas a abordar la contaminación del aire incluyen la implementación de la Directiva de azufre, la nueva Directiva de límites máximos de emisiones nacionales, la introducción del límite global de azufre del 0,5% en los combustibles marinos en 2020 y los requisitos de la OMI de nivel III de NOx para embarcaciones construidas a partir de 1-1-2021 en adelante operando en los mares del Norte y Báltico (NECA).

2º.- CONSUMO DE ENERGÍA ha quedado en segundo lugar y también se ha mantenido en la misma posición. La mejora de la eficiencia, la reducción de los costes energéticos y la huella de carbono y el cambio climático explican esta posición estable.

3º.- CAMBIO CLIMÁTICO que, curiosamente, apareció en la lista Top10 por primera vez en 2017 en última posición, ha subido ahora la tercera posición. Esta tendencia creciente muestra que cumplir con las regulaciones climáticas, reducir las emisiones de carbono y hacer que la infraestructura sea a prueba de clima son altas prioridades para los puertos europeos. En particular, muchos puertos albergan agrupaciones industriales en el área del puerto y tienen como objetivo organizar su transición a una economía baja en carbono y convertirse en carbono neutral. Además, las ciudades y regiones a menudo establecen objetivos de reducción de emisiones que van más allá de los objetivos nacionales que también comprometen a los puertos. La relación con la comunidad local puede ser otro motivo de este aumento, ya que el cambio climático ha sido una preocupación cada vez mayor para los ciudadanos que viven en las zonas portuarias.

4º.- RUIDO: Aunque el ruido desciende una posición en comparación con los tres años anteriores, sigue siendo un problema importante, especialmente para los puertos muy cercanos a las residencias.

5º.- RELACIÓN CON LA COMUNIDAD LOCAL: Se puede sugerir que la relación con la comunidad local es cada vez más importante para los puertos en términos de calidad del medio ambiente, nivel de vida y el componente más importante del desarrollo portuario.

6º.- RESIDUOS DE BUQUES: La implementación de la nueva Directiva de la UE sobre Instalaciones Portuarias de Recepción de desechos de barcos será una de las prioridades de los puertos para los próximos años. Esta prioridad también está relacionada con el hecho de que los residuos son el indicador más monitoreado durante más de cinco años. Además, es una clara evidencia de la disposición de los puertos para contribuir a abordar la basura marina, que se está convirtiendo en una gran preocupación para las comunidades locales y la sociedad civil.

7º.- RESIDUOS DEL PUERTO

8º.- DESARROLLO PORTUARIO (relacionado con la tierra)

9º.- CALIDAD DEL AGUA

10º.- OPERACIONES DE DRAGADO

LOS PUERTOS ANTE LOS OBJETIVOS DEL “PACTO VERDE EUROPEO”.

Con motivo de la presentación del Pacto Verde Europeo por la Presidenta de la Comisión Europea en diciembre de 2019, la ESPO ha trazado una “hoja de ruta” para implementar los objetivos de dicho Pacto en los puertos de la Unión Europea en un documento de febrero de 2020. Resumidos seguidamente algunos de las líneas de actuación que según la ESPO deben promoverse para el logro de dichos objetivos:

- Europa como la “*primera zona de emisión neta del mundo para 2050*” es una de las claves del Pacto Verde que, sin restar competitividad a la economía europea, debe implicar también a los puertos europeos
- Los puertos europeos son “un *socio estratégico clave para hacer realidad el Pacto Verde*”, ya que “se encuentran en la encrucijada de las cadenas de suministro” y por constituir “*agrupaciones de energía, industria y economía azul*”
- “La *ecologización del sector del transporte marítimo* es una prioridad para los puertos europeos” y para tal fin “los puertos europeos están comprometidos en desempeñar su papel facilitador al sector del transporte marítimo” para lograr esa transición ecológica. Esto requiere una “estrecha cooperación entre los puertos y las líneas navieras”, así como con los “productores de energía, los productores de energía y los propietarios de las cargas”.
- Aunque cada puerto tiene sus propias peculiaridades, “cada puerto debe desarrollar una *hoja de ruta adecuada a sus circunstancias particulares para prepararse para la transición energética del transporte marítimo*”.
- En esta tarea “se necesita un enfoque neutral desde el punto de vista tecnológico y basado en objetivos para garantizar la *adopción de combustibles limpios para el transporte marítimo*, apoyar la innovación y evitar activos varados”.
- Para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero “debería desarrollarse un *enfoque gradual para reducir las emisiones en los muelles*”, primero “en los muelles cercanos a áreas urbanas” y también con relación a determinados segmentos del transporte marítimo como los “cruceiros y transbordadores”. Entre los objetivos que se barajan está el siguiente: “Para 2030, las emisiones de CO₂ de los barcos atracados y en los puertos deberían reducirse en un 50% de promedio y en todos los segmentos del transporte marítimo”.
- Uno de las más importantes soluciones es la de “*suministro de energía en tierra*” (“Onshore

Power Supply” OPS), sin embargo, “deben fomentarse y permitirse otras soluciones alternativas que logren los mismos objetivos”

- Debe reconocerse la *importancia del “gas natural licuado”* (GNL) como “combustible de transición” y deberían asegurarse las inversiones en este combustible al menos hasta 2027.
- Dada la “naturaleza internacional del sector del transporte marítimo”, “un enfoque global es esencial para que las medidas basadas en el mercado tengan éxito”. Algunas de estas medidas podrían ser “un *régimen de comercio de derechos de emisión (ETS), una tasa o un fondo de innovación*”, pero “deben examinarse a fondo con el fin de salvaguardar la competitividad del sector portuario de la UE”.
- La revisión de la Directiva sobre *fiscalidad de la energía* “debe apoyar la adopción de todos los combustibles limpios sostenibles, incluido el OPS, mediante la introducción de una exención fiscal permanente para todos ellos”
- Se destaca la importancia del *papel del “transporte ferroviario y de las vías navegables interiores como modos sostenibles de transporte de mercancías en el interior del país”*. Sin embargo, “las autopistas del mar y el transporte marítimo de corta distancia pueden ser tan eficaces como el ferrocarril y las vías navegables interiores para ofrecer una alternativa al transporte por carretera”.
- Muchos de los puertos europeos “importantes núcleos de energía e industria” y por lo tanto, como socios y actores, están llamados a *promover la “transición energética”*. “Todos los actores de la industria en el puerto deben tener sus agendas, objetivos y planes y el organismo gestor del puerto debe apoyar a las industrias del puerto en sus caminos hacia un futuro más sostenible”
- Desde el punto de vista de la *adaptación al Cambio Climático*, los “puertos marítimos y el transporte por agua deben considerarse como una prioridad para garantizar la resiliencia al cambio climático”
- En el ámbito de la sostenibilidad ambiental, la *“digitalización aumentará la transparencia en la cadena de suministro y puede ayudar a crear conciencia sobre la huella de carbono y medioambiental de toda la cadena de suministro”*. “Al mejorar la comunicación, recopilar e intercambiar información en tiempo real entre las diferentes partes, los procesos logísticos se pueden optimizar y la infraestructura y los medios de transporte (evitando camiones, trenes y barcos vacíos) se pueden utilizar de una mejor manera”.

- Un “marco multianual de financiación” (MFF) es “fundamental para que Europa invierta en un futuro sostenible”. El amplio apoyo del *Mecanismo Conectar Europa* (“Connecting Europe Facility”) es un requisito previo absoluto para las inversiones precisas en materia de sostenibilidad (por ejemplo, para las infraestructuras de combustible limpio en los puertos). “El apoyo también será importante para *convertir las áreas portuarias en centros de energía limpia y para garantizar la conectividad a las redes de energía limpia*”.

LOS PUERTOS MARÍTIMOS Y LA ECONOMÍA CIRCULAR (LOOP-Ports).

Sobre la base de entender la “economía circular” -como un nuevo enfoque sistémico del desarrollo económico, diseñado para beneficiar tanto a la sociedad como a las empresas y al medioambiente- que supone un “modelo de producción y consumo” de manera que el ciclo de la vida de los productos, materiales y recursos se extienda en el tiempo lo máximo posible. Aplicados estos conceptos al campo de los puertos marítimos se puede deducir -siguiendo los documentos del proyecto “LOOP-Ports” (*Circular Economy Network of Ports*) que son lugares ideales para desarrollar una economía circular ya que:

- Son lugares de confluencia de todo tipo de residuos y flujos industriales
- Son nodos logísticos para la importación y exportación de residuos
- Son lugares que alojan industrias activas en el tratamiento, recogida y transporte de residuos
- Son promotores activos de círculos de innovación

En el campo específico de los residuos es muy relevante, por supuesto, la aplicación del marco jurídico determinado tanto a nivel internacional (Convenio MARPOL 73/78), a nivel de la Unión Europea (en particular, la nueva Directiva 2019/883, relativa a las instalaciones portuarias receptoras a efectos de entrega de desechos generados por buques), así como desde la normativa estatal (exigencias ambientales contenidas Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 2011). Sin embargo, la proyección de la economía circular debe de impregnar todas las actividades -portuarias o no- vinculadas con las zonas portuarias:

1º.- *Activos y equipos de puertos circulares*. Optimización de la capacidad y extensión de la vida útil de los activos portuarios, construcciones, grúas, muelles, boyas y otros equipos mediante uso inteligente.

2º.- *Flujos circulares dentro de los puertos.* Nuevos usos para los posibles desechos generados por las actividades portuarias, como los desechos de los barcos y los subproductos de las industrias dentro de los puertos y las actividades portuarias.

3º.- *Puertos y mercados circulares.* Puerto que permite que otras industrias, tanto en tierra como en alta mar, se vuelvan más circulares mediante el desarrollo de nuevas actividades que conectan la oferta y la demanda de recursos circulares (dirigidas a los flujos de recursos a través de los puertos)

AGENDA AIVP 2030

A partir de la consideración de que las ciudades portuarias se encuentran en la primera línea de la lucha contra el Cambio Climático, dado que las regiones costeras son unas de las que sufrirán las peores consecuencias de los fenómenos extremos asociados al anterior, y en ellas se podrán poner a prueba soluciones innovadoras que aborden desde distintas aproximaciones los retos y desafíos futuros relacionados con el Cambio Climático, la AIVP redacta su Agenda 2030. Esta Agenda 2030 considera 10 objetivos, que conectan los distintos ODS de un modo integral, y 46 medidas para la acción mediante los que alcanzar un desarrollo Puerto – Ciudad Sostenible. Los 10 objetivos considerados son los siguientes:

01 - ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO. Preparar a las ciudades portuarias para enfrentar las consecuencias del Cambio Climático, anticipando los impactos mediante sistemas de alerta temprana y la renaturalización del Litoral con el fin de incrementar la resiliencia de las instalaciones.

02 - TRANSICIÓN ENERGÉTICA Y ECONOMÍA CIRCULAR. Lograr energías e industrias innovadoras y sostenibles para los territorios del Puerto Ciudad, con la finalidad de su descarbonización y fomentar la economía circular en los puertos.

03 - MOVILIDAD SOSTENIBLE. Encontrar una nueva movilidad que conecte a la ciudad con el puerto, incentivando la movilidad multimodal y colaborativa, junto con la reducción de las consecuencias negativas de los picos de actividad portuaria.

04 - GOBERNANZA RENOVADA. Tener una gobernanza innovadora en las ciudades portuarias, favoreciendo el diálogo Ciudad Puerto en una gobernanza renovada con el objetivo

de asociar la investigación del desempeño económico y medioambiental al bienestar y a las aspiraciones de los habitantes.

05 - INVERTIR EN CAPITAL HUMANO. Contar con capital humano para el desarrollo portuario y social, que permitan a los habitantes, a los jóvenes talentos, a los profesionales y a los emprendedores que encuentren en el desarrollo de las ciudades portuarias los empleos necesarios tanto para su realización personal como para la competitividad de la comunidad portuaria.

06 - CULTURA PORTUARIA Y IDENTIDAD. La identidad del puerto local debe ser un recurso fundamental para una relación sostenible, mediante la promoción de la cultura y la identidad características de las ciudades portuarias y recuperar el orgullo de los habitantes de pertenecer a una comunidad de interés Ciudad Puerto.

07 - ALIMENTOS DE CALIDAD PARA TODOS. Las ciudades portuarias son cruciales para la distribución sostenible de los alimentos, lo que implica convertir las ciudades portuarias en actores mayores del desafío por una alimentación suficiente y de calidad para todos.

08 - INTERFAZ PUERTO CIUDAD. La interfaz de la ciudad portuaria es un recurso para combinar diferentes programas, lo que supone ofrecer a los habitantes que viven en las cercanías de las actividades portuarias, condiciones de vivienda y actividades recreativas y culturales en las zonas de contacto Ciudad Puerto.

09 - SALUD Y CALIDAD DE VIDA. La buena calidad de vida debe ser una prioridad para la ciudad portuaria, mejorando la calidad de vida de las poblaciones en las ciudades portuarias y preservando su salud.

10 - PROTEGER LA BIODIVERSIDAD. La biodiversidad Ciudad Puerto debe conservarse y protegerse.

Estos 10 objetivos deberían ser considerados por la formulación de las presentes Líneas Estratégicas y por sus desarrollos posteriores.

2.2. PRINCIPIOS Y PRIORIDADES PARA EL DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE

En los últimos años ha existido una notable redacción de documentos estratégicos relacionados con el desarrollo urbano sostenible. Unos documentos generalmente de carácter director u orientativo asociado a las distintas Agendas, Cartas y Declaraciones sobre el desarrollo urbano sostenible promulgados por organismos multilaterales (ONU), la Unión Europea y otras entidades regionales y locales.

En este sentido, la transformación de los espacios portuarios interiores de A Coruña han de considerar e integrar en sus propuestas y determinaciones las principales orientaciones señaladas por los distintos documentos que conforman el marco de referencia estratégico en el campo del desarrollo urbano sostenible. Entre los principales documentos a considerar se encuentran los siguientes:

- Hábitat III. Nueva Agenda Urbana
- Agenda Territorial 2030
- Nueva Carta de Leipzig
- Agenda Urbana Española

Además, habría que considerar otros documentos y estudios estratégicos relacionados con la regeneración urbana sostenible.

HÁBITAT III. NUEVA AGENDA

La Conferencia de Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Sostenible – Hábitat III en Quito del año 2016 adoptó la “Nueva Agenda Urbana”, mediante la que se establecen los objetivos globales para el desarrollo urbano sostenible, considerando a todos los actores, tanto el sector público como el privado, en el modo de construir, gestionar y vivir las ciudades de forma colaborativa.

De este modo, la Nueva Agenda Urbana parte de la consideración de las ciudades como espacios de igualdad e integración, en las que se ha de garantizar que todos los habitantes, tanto de las generaciones presentes como futuras, sin discriminación de ningún tipo, puedan crear ciudades y asentamientos humanos justos, seguros, sanos, accesibles, asequibles, resilientes y sostenibles, y habitar en ellos, a fin de promover la prosperidad y la calidad de vida para todos.

Con la finalidad de alcanzar este ideal de ciudad, la Nueva Agenda Urbana establece los siguientes principios interrelacionados:

a) No dejar a nadie atrás, lo que supone poner fin a la pobreza en todas sus formas y dimensiones, incluida la erradicación de la extrema pobreza; garantizar la igualdad de derechos y oportunidades, la diversidad socioeconómica y cultural y la integración en el espacio urbano; mejorar la habitabilidad, la educación, la seguridad alimentaria y la nutrición, la salud y el bienestar.

b) Asegurar el desarrollo de economías urbanas sostenibles e inclusivas, aprovechando los beneficios que se derivan de la aglomeración resultante de una urbanización planificada.

c) Garantizar la sostenibilidad del medio ambiente, promoviendo el uso de la energía no contaminante y el uso sostenible de la tierra y los recursos en el desarrollo urbano.

Unos principios básicos que de forma global han de ser considerados por las presentes Líneas Estratégicas.

AGENDA TERRITORIAL EUROPEA 2030

La Agenda Territorial Europea 2030, adoptada recientemente el 1 de Diciembre de 2020, es un documento estratégico para la ordenación del territorio y el urbanismo en Europa, sus regiones y comunidades, que proporciona un marco de acción para la cohesión territorial y el futuro de todos los lugares europeos, indicando a todos los niveles de la gobernanza multinivel europea que contribuyan a un futuro inclusivo y sostenible para todos los lugares y que ayuden a alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Europa.

De este modo, se definen dos grandes objetivos globales, una Europa Justa y una Europa Verde, que tienen seis prioridades para el desarrollo del territorio europeo en su conjunto, con todos sus lugares. Las seis prioridades son las siguientes:

- Una Europa Verde:
 - MEDIOAMBIENTE SALUDABLE. Mejores medios de vida ecológicos, pueblos, ciudades y regiones climáticamente neutrales y resilientes.
 - ECONOMÍA CIRCULAR. Economías locales fuertes y sostenibles en un mundo globalizado.
 - CONEXIONES SOSTENIBLES. Conectividad digital y física sostenible de lugares.

- Una Europa Justa:
 - EUROPA EQUILIBRADA. Desarrollo territorial más equilibrado utilizando la diversidad de Europa.
 - REGIONES FUNCIONALES. Desarrollo local y regional convergente, menor desigualdad entre lugares.
 - INTEGRACIÓN MÁS ALLÁ DE LAS FRONTERAS. Vivir y trabajar más fácilmente a través de las fronteras nacionales.

Además, la Estrategia Territorial 2030 hace un llamamiento a la acción para la consecución de estos objetivos, considerando la gobernanza multinivel, la cooperación y la colaboración entre agentes y una aproximación basada en el lugar (*"place-based"*).

Por tanto, la Estrategia Territorial 2030 con su énfasis sobre los aspectos medioambientales, la coordinación y la colaboración en una gobernanza multinivel, junto con su aproximación basada en el lugar, más el fomento de la acción en cuestiones urbanas, supone un marco de referencia muy claro para los espacios portuarios interiores de A Coruña.

AGENDA URBANA EUROPEA

La Agenda Urbana Europea, adoptada mediante el Pacto de Amsterdam del año 2016, desarrollo a nivel europeo tanto la Nueva Agenda Urbana – Habitat III como la dimensión urbana de la Política de Cohesión Europea, a partir de tres grandes principios como son el enfoque integrado para abordar aspectos territoriales complejos, el desarrollo policéntrico y el desarrollo espacial variable en base a áreas funcionales y la conectividad urbano – rural.

Se trata de un documento que a partir del mencionado enfoque integrado y la innovación institucional apoyada en la gobernanza multinivel busca definir el marco de referencia a partir del que las ciudades pueden contribuir a la definición de las Políticas Públicas europeas. En este sentido, la Agenda Urbana Europea tiene como objetivo incluir la dimensión urbana en las políticas europeas mediante tres pilares básicos: la mejora de la legislación, la mejora del conocimiento y de la financiación, involucrando a las ciudades a partir de Planes de Acción y Partenariados, conjuntamente con otras iniciativas urbanas.

Dentro de la Agenda Urbana Europea reviste de gran interés los ámbitos temáticos urbanos sobre los que se centran los Planes de Acción y los Partenariados, como asuntos sobre los cuales las ciudades pueden aportar soluciones. Estos ámbitos temáticos son: la inclusión de migrantes y refugiados, la calidad

del aire, la vivienda, la pobreza urbana, la economía circular, la adaptación al Cambio Climático, la transición energética, la movilidad urbana, la transición digital, la contratación pública, el empleo en la economía local y el uso sostenible del suelo y las soluciones basadas en la naturaleza.

Estos ámbitos temáticos han de ser considerados de algún modo en estas Líneas Estratégicas, bien de forma directa o bien de modo transversal, sobre todo aquellos más relacionados con el desarrollo urbano sostenible, la funcionalidad urbana y portuaria, y la gobernanza multinivel.

NUEVA CARTA DE LEIPZIG (2020): EL PODER TRANSFORMADOR DE LAS CIUDADES POR EL BIEN COMÚN

La Nueva Carta de Leipzig, aprobada el 30 de Noviembre de 2020, se trata de la actualización de su precedente versión del año 2007 para incorporar las determinaciones de la Agenda Urbana Europea y de la Agenda Territorial Europea. La Nueva Carta de Leipzig sobre las Ciudades Europeas Sostenibles hace hincapié en el poder transformador de las ciudades para responder a los desafíos existentes en sus dimensiones sociales, ambientales y económicas, y mejorar la calidad de vida de las personas.

En base a ello, la Nueva Carta de Leipzig considera tres grandes conceptos:

- La **Ciudad Justa** (retos sociales), que ha de proporcionar igualdad de oportunidades y justicia ambiental para todos, sin importar el género, el estatus socioeconómico, la edad y el origen.
- La **Ciudad Verde** (retos ambientales), que ha de contribuir a la lucha contra el calentamiento global y a una alta calidad ambiental para el aire, el agua, el suelo y el uso de la tierra, así como el acceso a espacios verdes y recreativos.
- La **Ciudad Productiva** (retos económicos), que ha de garantizar los puestos de trabajo y, al mismo tiempo, proporcionar una base financiera sólida para el desarrollo urbano sostenible mediante economías locales diversificadas y entornos favorables a la innovación.

La consecución de estos objetivos básicos se ha de alcanzar, según establece la Nueva Carta de Leipzig, aplicando los principios de la buena gobernanza, definidos a partir de una política urbana para el bien común, buscando el bienestar público, el enfoque integrado de la política urbana, la participación y co-creación, la gobernanza multinivel y el enfoque basado en el lugar, a partir de un análisis sólido de la situación local específica.

El marco de referencia expuesto por la Nueva Carta de Leipzig de algún modo se encuentra interiorizado en estas Líneas Estratégicas, dado el enfoque integrador y basado en la situación específica del Puerto de A Coruña y la indicación de la necesidad de una participación y gobernanza multinivel para el desarrollo de la transformación de los espacios portuarios interiores.

LA "AGENDA URBANA ESPAÑOLA" Y LA REGENERACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS.

En la versión española de la *Nueva Agenda Urbana de 2018* recogen una serie de objetivos que hay que tener presentes en cualquier proceso de transformación ciudadana. Se trata de los siguientes objetivos estratégicos:

- 1º.- Ordenar el territorio y hacer un *uso racional del suelo*, conservarlo y protegerlo
- 2º.- Evitar la dispersión urbana y *revitalizar la ciudad existente*
- 3º.- *Prevenir y reducir los impactos del Cambio Climático* y mejorar la resiliencia
- 4º.- Hacer una *gestión sostenible de los recursos* y favorecer la *economía circular*
- 5º.- Favorecer la proximidad y la *movilidad sostenible*
- 6º.- Fomentar la *cohesión social* y buscar la equidad
- 7º.- Impulsar y favorecer la *Economía Urbana*
- 8º.- Garantizar el *acceso a la Vivienda*
- 9º.- Liderar y fomentar la *innovación digital*
- 10º.- *Mejorar los instrumentos de intervención y la gobernanza*

Para tal fin y para el seguimiento de los planes de acción que se promuevan se prevé una serie de "indicadores de seguimiento y de evaluación". Se trata, en definitiva, de una serie de objetivos que deberían tenerse en cuenta en el proceso de transformación de los espacios del puerto interior de A Coruña que sean desafectados de los usos portuarios.

AGENDA URBANA 2030 DE A CORUÑA

Aunque todavía precisa de mayor desarrollo, ya que se encuentra en sus fases iniciales, y se va a desarrollar un proceso de participación pública, la Agenda Urbana 2030 de A Coruña será un documento fundamental respecto a la transformación de los espacios portuarios interiores, ya que se configurará como el marco de referencia urbano de la ciudad. En este sentido, el planteamiento inicial de esta Agenda Urbana es la transición desde la Estrategia EDUSI y los distintos documentos estratégicos existentes en A Coruña a una Agenda Urbana Territorial que incorpore a la escala local y municipal "el debate y la forma de contribuir a los ODS de la Agenda 2030, a las metas y compromisos los de la Nueva Agenda Urbana (NAU-Hábitat III), a los objetivos señalados por los partenariados temáticos de la Agenda Urbana para la Unión Europea, a los objetivos de las ciudades y áreas urbanas que definieron la primera agenda euro-regional de Europa: la Agenda Urbana del Eixo Atlántico y a los objetivos estratégicos de la Agenda Urbana Española".

Un aspecto fundamental dentro de esta Agenda Urbana de A Coruña es el modelo urbano sostenible, el cual además contará con un sistema de indicadores urbanos para su cuantificación, y que deberá ser considerado en el desarrollo de la transformación de los espacios portuarios interiores. Este modelo urbano sostenible está basado en los principios del urbanismo ecológico, cuyos principales objetivos serían los siguientes:

1. Proximidad
2. Masa crítica de población, actividad y servicios
3. Ciudadano versus peatón. Movilidad peatonal
4. Transporte alternativo. Sostenibilidad de la movilidad.
5. Habitabilidad del espacio público
6. Complejidad urbana. Equilibrio y mezcla de usos.
7. Espacios verdes y biodiversidad
8. Autosuficiencia energética
9. Autosuficiencia hídrica
10. Autosuficiencia de los materiales. Economía Circular
11. Adaptación y mitigación del cambio climático
12. Mezcla social

13. Acceso a la vivienda
14. Dotación de equipamientos
15. Gestión y gobernanza

De modo muy resumido, estos objetivos se integran en cuatro grandes objetivos básicos:

se insertan dentro de los cuatro objetivos o ejes básicos del urbanismo ecológico:

- la **compacidad** urbana.
- la **complejidad** urbana y la mezcla de usos.
- la **eficiencia** metabólica
- la **estabilidad (cohesión) social**

Este modelo urbano sostenible y sus principios deberán ser considerados tanto por estas Líneas Estratégicas como por los futuros planes de desarrollo de los espacios portuarios, con la finalidad de garantizar la coherencia entre las actuaciones previstas y la futura Agenda Urbana de A Coruña.

Más allá de los documentos mencionados y respecto al marco de referencia sobre el desarrollo urbano sostenible hay que considerar la normativa y legislación vigente (Lei do Solo de Galicia, p.ej.). Sin embargo, la incidencia de la legislación y la normativa hay que ligarla, aparte de algunos principios básicos, a fases posteriores relacionadas con la redacción y ejecución de los instrumentos urbanísticos pertinentes.

3. PRINCIPIOS Y BASES PARA UNA ESTRATEGIA DE DESARROLLO SENSIBLE AL AGUA DE LA TRANSFORMACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR.

3.1. CIUDAD, SOSTENIBILIDAD Y AGUA

Las ciudades son ya ahora el hogar de más de la mitad de la humanidad. Este dato pone en énfasis en la necesidad de generar una reflexión sobre los modelos de ciudad actuales y su impacto sobre los ecosistemas acuáticos, así como sobre la relación de los ciudadanos de las urbes con los servicios de abastecimiento, saneamiento y drenaje. La ciudad es, probablemente, uno de los espacios más directos de aproximación de los individuos con la gestión del agua. Además, el agua es un vector clave en el denominado “metabolismo urbano”.

La concentración de la población en las ciudades provoca un progresivo aumento de la complejidad del diseño y gestión de las infraestructuras, y en particular de las relacionadas con la gestión del agua. Las infraestructuras para la conducción, tratamiento y distribución de agua potable, la recogida y depuración de las aguas residuales, o el drenaje de las aguas pluviales, cada vez requieren mayores inversiones para su construcción o ampliación, y cada vez son mayores los recursos que hay que destinar para su explotación y mantenimiento con el fin de garantizar una calidad mínima en la prestación del servicio.

Las directrices y políticas de instituciones y organismos internacionales de referencia en la gestión del agua inciden en la necesidad de mejorar el medio urbano como clave para lograr la sostenibilidad en el uso del recurso.

La ONU, por ejemplo, incide en que comprender las tendencias claves de los procesos de urbanización es crucial para avanzar y la implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Avanzar en el cumplimiento de los ODS implicará, claramente, establecer un nuevo marco para el desarrollo urbano.

Entre los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), el objetivo 6, garantizar la disponibilidad de agua y saneamiento para todos, va más allá del agua potable y el saneamiento, y abarca la higiene, la gestión de las cuencas fluviales, con especial énfasis en la gestión integrada de los recursos hídricos, y las preocupaciones ambientales. Además, lógicamente, los ODS están interrelacionados y muchos dependen especialmente de la gobernanza y la gestión eficaces del agua para su uso en fines alimentarios, para proteger el medio ambiente y para controlar las enfermedades transmitidas por las aguas residuales y por

las propias aguas de abastecimiento si no hay un control adecuado. En el objetivo 11 el agua es claramente uno de los protagonistas para lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.



Fig. 134. Objetivo 6 y su relación más directa con otros ODS.

Más recientemente, la Nueva Agenda Urbana (NAU), documento resultante de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III), que se llevó a cabo en octubre de 2016 en Quito (Ecuador), y que tiene como objetivos fundamentales tiene promover la calidad de vida, una economía incluyente y competitiva, y el desarrollo urbano resiliente y sostenible, se citan el agua en 13 de los 175 epígrafes. Esta Nueva Agenda, como ya se ha citado, se ha adaptado a España y la propia ciudad de A Coruña dispone de un documentos en este marco de acción.

La Agenda Urbana Española especifica que es clave una adecuada gestión del agua, porque España será un país aún más seco a consecuencia del Cambio Climático; de ahí que los sistemas de retención, almacenamiento, eficiencia en el uso y reutilización del agua deben estar en un lugar privilegiado en cualquier agenda urbana. En una gestión integrada, tanto a escala local, como a escala de cuenca, es necesario buscar la máxima autosuficiencia hídrica que combine las medidas de captación con las medidas de ahorro y eficiencia. Resulta imprescindible, por tanto, vincular el desarrollo urbano con el sistema de agua en su expresión local (captación de agua de lluvia, reutilización de las aguas regeneradas), sin olvidar su ámbito integración en el marco regional.

La unión Europea en el Sexto Programa Marco «Medio ambiente 2010: el futuro está en nuestras manos», y más concretamente en su “Estrategia temática para el medio ambiente urbano”, establecía como objetivo principal el “contribuir a una mejor calidad de vida mediante un enfoque integrado centrado en las zonas urbanas y de hacer posible un alto nivel de calidad de vida y bienestar social para los ciudadanos proporcionando un medio ambiente en el que los niveles de contaminación no tengan

efectos perjudiciales sobre la salud humana y el medio ambiente y fomentando un desarrollo urbano sostenible”

Más recientemente se ha desarrollado la “Estrategias de desarrollo urbano sostenible e integrado” (EDUSI). El artículo 7 del Reglamento FEDER (Reglamento (UE) n.º 1301/2013), recogía que a lo largo del periodo 2014-2020 al menos un 5% de los recursos de este fondo deberá ser destinado a financiar medidas integradas para el desarrollo urbano sostenible, en las que las ciudades, los organismos subregionales o locales responsables de la aplicación de estrategias urbanas sostenibles serían los encargados de las tareas relacionadas, por lo menos, con la selección de las operaciones. El agua era un tema clave en el análisis ambiental y de las condiciones climáticas.

Ya en la actualidad es el “Pacto Verde Europeo” (Green Deal) quien establece la nueva hoja de ruta para dotar a la UE de una economía sostenible. La realización de este objetivo exigirá que los retos climáticos y medioambientales se transformen en oportunidades en todos los ámbitos políticos y que se logre una transición justa e integradora para todos.

El Pacto Verde Europeo establece un plan de acción para impulsar un uso eficiente de los recursos mediante el paso a una economía limpia y circular, y restaurar la biodiversidad y reducir la contaminación. Los ámbitos de actuación de este pactos son muy diversos pero es de gran interés el denominado “Construir y renovar”, que se enfoca en conseguir un sector de la construcción más limpio.

También, hoy en día, a nivel internacional, existen diversas estrategias o enfoque metodológicos, que tratan de ayudar a comprender mejor el funcionamiento de las ciudades y su impacto sobre el territorio y las cuencas hidrológicas, lo cual repercute en una mejor planificación y gestión del recurso agua en ellas. En estas estrategias se utilizan enfoques eco-integradores, más completos y sistémicos, que consideran los múltiples impactos territoriales del uso y consumo del agua en las ciudades. Se pueden citar como ejemplos el enfoque “Desarrollo de bajo impacto” (LID), la “Gestión Integral de las Aguas Urbanas” (GIAU), la “Economía circular”, el enfoque de la ciudad como “metabolismo urbano”, la estrategia “Ciudades del Futuro” (IWA), el “Programa de Ciudades Esponja” (*Sponge Cities*) lanzado por el Gobierno Chino en 2015-2016 (la ciudad de Wuhan fue elegida como piloto por su vulnerabilidad frente a las inundaciones) o el “Water Sensitive Urban Desing” (WSUD). Se podrían citar algunas más.

La “Comisión Nacional del Agua” de Australia define el WSUD como la estrategia que permite garantizar que la gestión del agua urbana es sensible a los ciclos hidrológicos y ecológicos naturales, integrando en la planificación urbana la gestión, protección y conservación de los ecosistemas acuáticos.

Un concepto similar al DUSA es el de “Low Impact Development” (LID) o “Desarrollo de bajo impacto”, más utilizado en EE.UU. Al igual que el DUSA, el LID es una estrategia de desarrollo urbano, de urbanización o re-urbanización, que se apoya en los procesos naturales para gestionar las aguas pluviales lo más cerca posible de su origen. En el LID se emplean principios tales como la preservación y la regeneración de las características naturales del territorio, minimizando las superficies impermeables para crear un sistema de drenaje que trate a las aguas pluviales como un recurso y una oportunidad, más que un flujo residual.

Asociada a las estrategias o enfoques de planificación basados en el LID se encuentran el uso de la “Infraestructura verde”. “Infraestructura verde” es un término relativamente nuevo y flexible, que se ha utilizado de manera diferente en diferentes contextos. Benedict y McMahon (2006), en su libro de “Green Infrastructure” lo han definido en términos generales como “una red interconectada de espacios naturales y otros espacios abiertos que conserva valores y funciones de los ecosistemas naturales, sostiene el aire limpio y el agua, y ofrecen una amplia gama de beneficios para las personas y la vida silvestre”. Sin embargo, la EPA, en su intento de aplicar la “Infraestructura Verde. Declaración de intenciones” (2007), prefiere utilizar el término “infraestructura verde” para referirse, en general, a sistemas y prácticas que utilizan o imitan los procesos naturales tales como infiltración, evapotranspiración (el retorno del agua a la atmósfera, ya sea por evaporación o por las plantas), o uso de las aguas pluviales o y las escorrentías en el lugar donde se generan.

3.2. PRINCIPIOS Y BASES TÉCNICAS PARA LA PROPUESTA DE UNA ESTRATEGIA DE DESARROLLO SENSIBLE AL AGUA

3.2.1- El DUSA como nuevo enfoque en la planificación y gestión de agua

Una propuesta integradora de muchos de los principios, enfoques y objetivos citados anteriormente es el denominado “Desarrollo Urbano Sensible al Agua” (DUSA).

El desarrollo urbano sensible al agua (DUSA) se basa en un enfoque holístico de la planificación (el urbanismo y la ordenación territorial) y el desarrollo urbano, que tiene como objetivo minimizar los impactos negativos en el ciclo natural del agua y proteger, y mejorar, la salud de los ecosistemas acuáticos, sin dejar de prestar beneficios a la sociedad.

Se adopta el término “desarrollo” en vez de “diseño” (o concepción) porque actualmente cuando el concepto de desarrollo se aplica a una comunidad de seres humanos, se refiere al progreso en el sentido

social, económico, político o cultural, y también se relaciona directamente como parte del “desarrollo” sostenible.

Desde este enfoque se promueve una aproximación al desarrollo urbano que se adapte a las características naturales de los emplazamientos o lugares, que proteja los ecosistemas naturales, y que optimice el uso del agua como recurso. Intenta hacer compatibles las actividades humanas con los ecosistemas a través de la gestión inteligente de todos los flujos de agua. Tiene como objetivo ofrecer soluciones sostenibles en el denominado “ciclo del agua” en las zonas urbanas. Se busca una gestión eficiente de todos los subsistemas del sistema de agua urbana.

El DUSA trata de integrar, mediante un proceso flexible, participativo e iterativo, los elementos del sistema de agua urbana con el desarrollo urbano de la ciudad y la gestión de la cuenca fluvial para maximizar los beneficios económicos, sociales y ambientales de manera equitativa.

Históricamente, los sistemas de agua urbana se han desarrollado utilizando un enfoque de diseño lineal, es decir, fuente, tratamiento, transporte, distribución, recolección, tratamiento y eliminación. El DUSA se apoya en la economía circular y en una visión de sistema, de metabolismo complejo.

El proceso DUSA varía según el tipo de reto específico del agua de una ciudad y el nivel de desarrollo de sus instituciones de gestión del agua. El resultado de un enfoque DUSA no está predeterminado y será diferente en área urbana a desarrollar o rehabilitar, en cada ciudad, o en cada aglomeración urbana.

Reformulando los principios rectores de la gestión integrada del sistema de agua urbana, el DUSA trabaja en tres dimensiones principales:

- LOS SERVICIOS VINCULADOS AL AGUA URBANA DE FORMA DIRECTA E INDIRECTA: El suministro de agua, la gestión de aguas pluviales, y el saneamiento, así como la gestión de residuos sólidos, la gestión y diseño de calles y viales, la gestión de espacios verdes y de ocio, la gestión energética, etc.
- EL DESARROLLO URBANO: La estrategia DUSA no se limita a una planificación coordinada para el desarrollo de la ciudad y los servicios de agua; el desarrollo urbano ha de ser un instrumento para una mejor gestión del sistema de agua urbana, ya que el modo en el que las ciudades se desarrollan está influenciado por el suministro de servicio de agua y a la vez tiene un impacto sobre el mismo.
- LA GESTIÓN DE LAS CUENCAS: El enfoque DUSA busca asegurar que la gestión/planificación a nivel de cuenca tenga una eficiente coordinación con las especificidades de las realidades del

nivel de ciudad, en especial en el caso de cuencas con importantes demandas de agua urbana, y a la inversa. Hoy en día, cuando se trabaja en planificación hidrológica, y siguiendo las directrices de la Directiva Marco del Agua, la costa se considera integrada, al igual que las masas de agua portuarias.

La gestión integrada del recurso agua, tanto a escala de aglomeración urbana como de cuenca hidrográfica, es clave en el desarrollo urbano sostenible.

A continuación, se presentan los principales objetivos del DUSA, organizados en tres bloques principales: objetivos ambientales, objetivos sociales y objetivos económicos.

OBJETIVOS AMBIENTALES:

- **Conservar los espacios naturales, y rehabilitar o recuperar los degradados.** Ya desde los primeros procesos de planificación se deben identificar los valores naturales y las masas de agua que pueden verse afectados por el desarrollo urbano y se deben elaborar estrategias de protección.
- **Mantener, o alterar lo menos posible, el equilibrio hidrológico** mediante el uso de procesos naturales de almacenamiento, infiltración y la evaporación, para la gestión de las aguas pluviales. Se recargan las masas de agua subterráneas, con lo que los flujos basales en estiaje se garantizan mejor, flujos que son importantes, por ejemplo, para el ecosistema y para las captaciones de abastecimiento.
- **Reducir los flujos de escorrentía pluvial**, tanto en volumen como en caudales máximos, con el fin de reducir los procesos de erosión y minimizar los impactos hidromorfológicos, y también reducir la movilización de la contaminación depositada en las superficies urbanas.
- **Incorporar la recogida, tratamiento y aprovechamiento de las escorrentías**, incluyendo agua de los tejados. Se busca que el agua pluvial no sufra ningún tipo de deterioro o contaminación, eliminar la que pudiera tener (mediante técnicas blandas o biorremediación) y aprovecharla de forma económica y eficiente para el mantenimiento de zonas verdes y recreativas (u otros usos domésticos, municipales o industriales), para la recarga del freático o para su devolución al medio natural libre de contaminación y con flujos controlados (barreras de mitigación). La creación de los sistemas urbanos de drenaje sostenible (SUDS) es una de las claves en este objetivo.
- Se busca **racionalizar la demanda en el sistema de suministro de agua y potenciar el uso de fuentes de suministro complementarias.** Hay que estudiar, planificar y gestionar una

multiplicidad de fuentes (fuentes complementarias de abastecimiento), adecuadas a cada uno de los usos (haciendo una buena gestión diferencial de la calidad del agua), y fomentar el uso racional y eficiente en todas las ocasiones. Potenciar las fuentes complementarias ayuda a mejorar nuestra capacidad de resistencia a la sequía y el cambio climático.

- **Minimizar la generación de aguas residuales.** Se contribuye a mejorar el funcionamiento de las infraestructuras de saneamiento existentes y puede reducirse la necesidad de su ampliación.
- **Reducir la contaminación y minimizar las descargas** de agua contaminada al medio natural a través de cualquiera de los flujos; reduciendo los desbordamientos de los sistemas unitarios y las descargas de aguas pluviales ncontaminadas
- **Facilitar el trabajo de las EDAR** de forma que se garanticen la calidad de los efluentes y se den oportunidades a la reutilización.
- **Proteger la calidad de las aguas superficiales y subterráneas** reduciendo la presencia de contaminantes proporcionando, de este modo, una cierta protección tanto para los ecosistemas y las fuentes de agua para abastecimiento tanto de origen subterráneo como superficial.

OBJETIVOS SOCIALES:

- **Crear entornos urbanos y residenciales de mayor calidad natural.** Los árboles y las plantas mejoran el paisaje y la habitabilidad del medio urbano, al proporcionar áreas recreativas y la presencia de cierta vida silvestre. Los estudios muestran que el valor de las propiedades es más alto cuando los árboles y otros tipos de vegetación están presentes.
- **Crear de corredores que unan espacios o nodos de actividad social significativa.**
- **Aminorar el efecto de isla de calor urbano.** Las temperaturas de verano en las zonas urbanas densas pueden tener valores del orden de 10 °C, en promedio, superiores a las zonas suburbanas cercanas. La vegetación crea sombra, reducen la cantidad de calor que absorben los materiales y emiten vapor de agua, lo que permiten enfriar el aire caliente. La limitación de superficies impermeables y el uso de las superficies impermeables de colores claros (por ejemplo, hormigón poroso) también ayudan a mitigar las temperaturas urbanas.
- **Incrementar la diversidad de hábitats acuáticos.**
- **Aumentar los equipamientos públicos en las zonas urbanas.** Se pueden integrar espacios de usos múltiples, como jardines, parques o áreas deportivas, que además se integran

paisajísticamente. Se contribuye, facilita e incentiva el aumento de superficie vegetada en las zonas urbanas, aportando simultáneamente nuevos recursos de agua, de gran calidad, para su mantenimiento.

- **Mejorar de la salud y el bienestar de las personas.** Por ejemplo, los árboles y la vegetación que se utilizan en muchas técnicas SUDS permiten mejorar la calidad del aire mediante el filtrado de muchos contaminantes transportados por el aire y colaboran a la reducción de enfermedades respiratorias.

OBJETIVOS ECONÓMICOS:

- **Ahorrar costes de tratamiento de las aguas de abastecimiento.** Se reducen los costes al mantener mejor calidad en las masas de agua existentes y al producir menor cantidad de agua potable al haber menor demanda.
- **Ahorrar costes de inversión en las redes.** Se reducen los diámetros de las conducciones para el drenaje de las aguas pluviales y residuales.
- **Reducir costes de inversión al reducir todos los flujos residuales.** Tanto en sistemas de saneamiento unitario como en separativos, se reducen todas las inversiones necesarias en todas las infraestructuras a ellos asociadas (colectores, túneles, sistemas de bombeo, sistemas de depuración, etc.), además de reducir los costes de explotación y mantenimiento.
- **Ahorrar costes de los promotores,** al no tener que incrementar la capacidad de los sistemas de drenaje aguas abajo.
- **Mejorar el valor de mercado de las propiedades al mejorarse el entorno.**
- **Producir ahorros en los costes energéticos de viviendas y edificios.** Al integrar los edificios en un entorno DUSA se potencian las estrategias basadas en el denominado "building envelope", que en esencia es una la interfaz entre el edificio y el entorno, y controla las interacciones entre ellos.

La adopción de la estrategia DUSA requiere un enfoque proactivo y holístico que sea capaz de comprender las consecuencias de dicha transición y, de ese modo, ayudar a superar las barreras socioeconómicas, a la vez que se produce un crecimiento económico sostenible y equitativo y se protegen los recursos naturales escasos.

3.2.2.- Las aguas urbanas y el DUSA

La visión holística del DUSA implica analizar tres tipos básicos de aguas urbanas y sus interrelaciones, en donde claramente se perciben estrategias de mejora para avanzar en la sostenibilidad.

En el pasado los esfuerzos para satisfacer el crecimiento de la demanda de agua de abastecimiento consistían principalmente en incrementar la oferta de recursos, que eran abundantes, con buena calidad, y relativamente baratos. Hoy en día las estrategias de uso sostenible del agua se centran cada vez más en las posibilidades de influir en la demanda de agua de modo favorable para el medio acuático.

Las estrategias más modernas en cuanto a la gestión del agua en zonas urbanas se apoyan en la optimización y uso racional del agua, en la eficiencia en la distribución y la medición de consumos, y en una gestión diferenciada de la calidad del agua que permita incorporar a determinados usos las aguas grises, las aguas regeneradas y las aguas de lluvia, como recursos o fuentes complementarias.



Fig. 135. Esquema conceptual de los ámbitos e interrelaciones que intervienen en el DUSA (adaptada de Hoban y Wong (2006)).

Una política de optimización y uso racional del agua, de ahorro de agua, que integre la gestión diferencial de la calidad del agua, además de preventiva en cuanto a contaminación, obliga a la revisión

de hábitos de consumo y costumbres, con sus correspondientes enmiendas, para optimizar el aprovechamiento cuantitativo y cualitativo de este recurso por los distintos usuarios (particulares, empresas o instituciones). Además, el ahorro que reportan los sistemas para la gestión eficaz del agua se produce no sólo por el menor consumo de ésta, sino por el menor consumo de energía que lleva asociado (por ejemplo, en los bombeos o en el combustible para el calentamiento de la misma). Además, por supuesto, se obtienen beneficios en la conservación del recurso y el medio natural, evitando su degradación, eliminando los costes de la construcción de nuevas infraestructuras y haciendo más fácil el mantenimiento de las ya construidas.

La utilización de fuentes complementarias de agua se basa en que no toda la demanda de agua debe satisfacerse necesariamente con agua potable. Ya en 1958, el Consejo Económico y Social de la ONU propugnaba la política de no utilización de recursos de mayor calidad en usos que pueden tolerar calidades más bajas. Esta "máxima" es el fundamento del aprovechamiento de aguas pluviales, del reciclaje de las aguas grises y de la reutilización de las aguas residuales regeneradas. En una estrategia DUSA se debe fomentar el abastecimiento y uso racional del agua reservando la de mejor calidad, es decir el agua potable, para los usos más exigentes.

El aprovechamiento de estas fuentes complementarias produce un ahorro neto en el consumo de agua potable y una reducción de las aguas residuales. Sin embargo, entre las tres fuentes de agua citadas anteriormente las dos primeras necesitan sistemas específicos de captación o distribución que pueden ser emplazados en cualquier vivienda o edificio, mientras que la tercera precisa instalaciones de suministro en las que están implicados diferentes agentes (administración local, empresa suministradora, gestor de la EDAR, usuario, etc.) y cuya implantación y gestión requiere un procedimiento más complicado.

El agua pluvial recogida en su origen y derivada a depósitos sin contacto con zonas de tráfico o zonas muy contaminadas, y sin contacto con aguas residuales, tiene un nivel de calidad que la hace apta para cubrir una amplia variedad de usos domésticos y urbanos (riegos públicos, por ejemplo, o consumos industriales) sin tratamiento adicional o con mínimos tratamientos. Una gestión global del sistema permitirá incidir en los decisores en materia urbanística para una mejor gestión de las aguas pluviales, que sin duda se debe plasmar en la implantación de los sistemas urbanos de drenaje sostenible.

Por su parte, las aguas grises, generadas en las viviendas, en edificios de oficinas y servicios, y en las industrias tras un uso relativamente "noble" del agua (que no implique la aportación de residuos fecales o con muchas materia orgánica o grasa) y que puede ser casi directamente utilizada, reciclada, para un uso que requiera poca calidad (descargas en inodoros, riego, lavado de vehículos, etc.).

Desde el punto de vista del agua residual también se pueden señalar ventajas adicionales en la gestión integrada que promueve el DUSA. En primer lugar, una reducción de los consumos disminuye los caudales de tratamiento en las EDAR, lo que redundará en una reducción global del coste del servicio. Esta reducción de coste puede reinvertirse en una mejora de los procesos, que permita obtener agua con un nivel más bajo de contaminación en los efluentes, que puede ser suficientemente bajo para su reutilización directa en algunos usos, o para su regeneración y posterior uso en una amplia variedad de destinos. Una segunda ventaja sería la estabilidad en los caudales que llegan a la EDAR, provocada por una adecuada gestión de las aguas pluviales, que mejora ostensiblemente la explotación de la planta (con determinadas etapas muy sensibles a las variaciones de las características del agua residual que procesan).

Finalmente citar que en muchas de las estrategias de tratamiento o depuración que son necesarias para adecuar el agua pluvial, las aguas grises o las aguas residuales a las calidades precisas en los diferentes usos es posible la aplicación de soluciones basadas en la naturaleza (sistemas extensivos, verdes, o naturales).

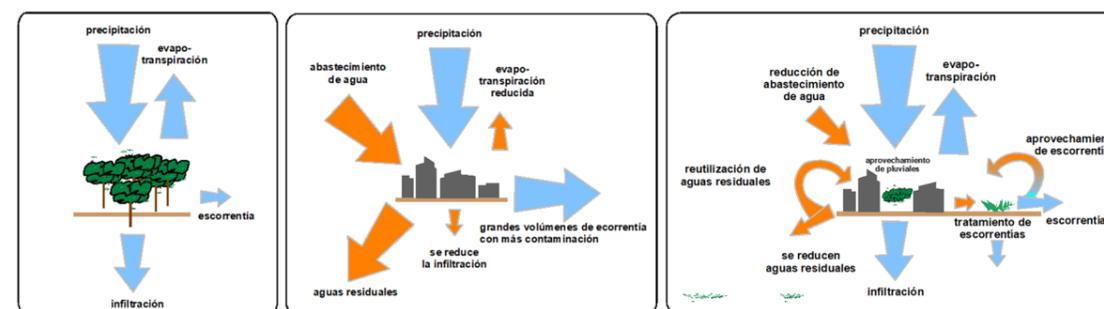


Fig. 136. Diferencias de intervención en los flujos de agua en el medio urbano con enfoque tradicional y con enfoque DUSA (Hoban and Wong, 2006).

Finalmente, decir que el DUSA es perfectamente coherente con la Agenda Urbana Española, que en su Objetivo Específico 4.2. (además de con muchos otros): "Optimizar y reducir el consumo de agua", establece las siguientes líneas de actuación:

- Adoptar medidas para disminuir el consumo de agua y del gasto energético y emisiones asociados a la distribución y tratamiento del recurso.
- Tratar y recuperar los cauces naturales de agua y los recursos subterráneos como base de los abastecimientos urbanos, aplicando, si es necesario, las nuevas tecnologías de tratamiento (ósmosis inversa, nanofiltración) para alcanzar una máxima calidad.
- Desarrollar una política de protección de las zonas de recarga de los acuíferos destinados total

o parcialmente al abastecimiento, evitando la implantación de actividades que puedan afectar a su calidad.

- *Respetar y valorar en la distribución de usos del suelo las zonas húmedas.*
- *Realizar estrictos seguimientos de los procesos territoriales y de las actuaciones que pueden generar contaminación difusa con posibilidad de afectar a los recursos de agua con destino a las ciudades.*
- *Independizar, siempre que sea posible, los recursos superficiales para uso urbano, de los destinados a otros usos, protegiendo de modo efectivo las zonas de captación.*
- *Adecuar la calidad del agua para cada uso concreto, fomentando la utilización de sistemas de aprovechamiento de aguas grises.*
- *Fomentar la recogida selectiva, las redes separativas de saneamiento y asegurar la proximidad del usuario a dichos sistemas para favorecer esta actividad.*
- *Construir sistemas de depuración de aguas no agresivos con el entorno. A nivel local, aplicar tratamientos que eviten la devolución del agua a la naturaleza contaminándola o destruyendo la biodiversidad.*
- *Fomentar tipos edificatorios con menor demanda de agua y con sistemas de recogida y aprovechamiento de aguas pluviales.*
- *Utilizar sistemas de retención y filtración de aguas pluviales, fomentar el empleo de pavimentos permeables e incluir diseños de jardinería autóctona o ahorradora de agua mediante los sistemas eficientes de riego.*

3.2.3.- La gestión sostenible de las aguas pluviales y los SUDS

Una visión integral en el diseño y explotación de un sistema de saneamiento y drenaje que minimice los impactos sobre los ecosistemas acuáticos, y que permita alcanzar los cada vez más exigentes objetivos ambientales en el estado de las masas de agua receptoras, coherente con el enfoque DUSA, obliga a desarrollar nuevas estrategias tanto para tiempo seco como para tiempo de lluvia. Estas nuevas estrategias deben aprovechar al máximo el potencial de todos los elementos del sistema: cuencas drenantes, técnicas SUDS, redes de alcantarillado y sus infraestructuras complementarias, estaciones depuradoras de aguas residuales (EDAR) y masas de agua receptoras.

En el ámbito de los sistemas urbanos con redes de saneamiento unitario uno de los mayores problemas de contaminación de las masas de agua está vinculado con las elevadas cargas contaminantes movilizadas y concentraciones que se generan en tiempo de lluvia, sobre todo por los Desbordamientos de los Sistemas Unitarios (DSU).

En sistemas de saneamiento separativo la contaminación difusa asociada a las aguas de escorrentía de determinados tipos de suelos (especialmente zonas de alta densidad de tráfico o en determinadas áreas con actividades industriales) es uno de las principales presiones sobre las masas acuáticas.

Por tanto, en los sistemas separativos, se debe analizar la entrada de aguas contaminadas a las masas de agua en tiempo de lluvia. Esta carga contaminante podría provocar que el agua pluvial pueda ser considerada incluso como un tipo de agua residual, tal y como se recoge en la Orden AAA/2056/2014 sobre los modelos de autorización de vertido. En estos casos, y siguiendo el texto de la Orden, podrá ser necesario la construcción de una estación depuradora de aguas residuales pluviales, o un conjunto de técnicas de gestión y tratamiento que denominadas técnicas SUDS.

El proceso de urbanización genera variaciones en el ciclo hidrológico, lo que conlleva alteraciones y presiones tanto sobre el propio medio urbano como sobre los medios receptores. Estas presiones son de varios tipos: cambios en la morfología y en el paisaje, cambios en el régimen hidrológico-hidráulico, cambios en los hábitats y cambios de las características físico-químicas del agua.

Los cambios en la geomorfología y en el paisaje que se producen durante la transición del espacio rural-natural y abierto a los usos determinados por la urbanización tienen un profundo efecto en el ciclo hidrológico. El desarrollo urbano dentro de una cuenca genera una serie de impactos directos en las masas de agua entre los que se pueden destacar los cambios en las características de los flujos, en la morfología de los cauces, y en la fluctuación de los niveles de agua extremos. El impacto acumulativo de estos cambios debe ser analizado y mitigado conforme se avanza en la implantación de una estrategia de gestión integrada y sostenible del saneamiento y del drenaje urbano.

Algunas presiones concretas que pueden generar impactos significativos son:

- Aumento de los volúmenes de escorrentía.
- Aumento de los caudales punta.
- Mayores velocidades en los flujos.
- Tiempos de concentración más cortos.

- Mayor frecuencia de procesos de llenado y vaciado total de los cauces vinculados a la cuenca urbana.
- Aumento de las inundaciones.
- Caudales de estiaje más bajos debido a la reducción de la infiltración.
- Incremento de la temperatura de la masa de agua.

Quizás el impacto más significativo que se produce como consecuencia de las alteraciones morfológicas en las corrientes urbanas es el que se produce sobre el hábitat produciéndose una degradación de su estructura, y una disminución de la biomasa y la biodiversidad.

Para mitigar los impactos producidos por las alteraciones del ciclo hidrológico natural de las cuencas hidrográficas, nuevamente se pueden plantear estrategias basadas en la implantación de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible. La aplicación de técnicas SUDS nos permitirá recuperar la hidrología natural existente antes de la urbanización de las cuencas. Se habla, en ocasiones, de rehabilitación hidrológica.

Por tanto, a la hora de plantear el diseño y la implantación de SUDS se deben buscar dos objetivos fundamentales:

- La invarianza hídrica, entendida como la no alteración de la hidrología natural. Para analizar este criterio se trabajará con eventos de precipitación extrema, que se vinculan a precipitaciones de diseño con un periodo de retorno (nivel de riesgo) determinado.
- El control de la contaminación, reduciendo tanto las masas como las concentraciones máximas de contaminantes que lleguen a las masas naturales. Este criterio de control se vincula en las fases de diseño a lo que se conoce en la literatura como “volumen de calidad de agua”. El volumen de calidad de agua hace referencia al volumen de almacenamiento que debe ser tratado por las técnicas SUDS y se vincula a lluvias habituales.

Además de los beneficios vinculados al control de la cantidad y calidad del agua, la implantación de SUDS permite ofrecer nuevos servicios y zonas de recreo y ocio para la ciudadanía, así como mejorar la biodiversidad y potenciar los servicios ecosistémicos de los núcleos urbanos. Esta jerarquía de actuación se presenta en la Figura 4 y está vinculada al concepto de diseño multifuncional de los SUDS.

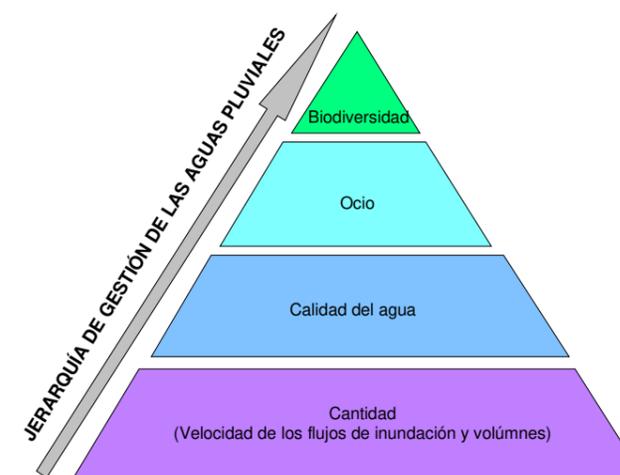


Fig. 137. Jerarquía de gestión de las aguas pluviales.

Así, los sistemas urbanos de drenaje sostenible (SUDS) están diseñados para maximizar las oportunidades y los beneficios que podemos obtener de la gestión del agua superficial. Hay cuatro categorías principales de beneficios que se pueden lograr mediante los SUDS: cantidad de agua, calidad del agua, servicios y biodiversidad; se conocen como los cuatro pilares del diseño de SUDS.

Los SUDS pueden tomar muchas formas y adaptarse a múltiples contextos o emplazamientos. Algunos tipos de SUDS incluyen integrar vegetación y estanques, mientras que en otros se utilizan soluciones tecnológicas y compactas, incluso patentadas. En términos generales, los SUDS se proyectan y diseñan para administrar y usar el agua de lluvia cerca de donde cae, en la superficie, y los que incorporan vegetación, tienden a proporcionar los mayores beneficios. La mayoría de los esquemas SUDS usan una combinación de técnicas, o componentes SUDS, para lograr los objetivos de diseño generales para cada subcuenca.

Un concepto de diseño central para los SUDS es el “tren de gestión de las aguas pluviales”, esquematizado en la Figura 5. Se puede definir como el uso de forma secuencial de componentes o técnicas, que colectivamente proporcionan los procesos necesarios para controlar la escorrentía (caudales y los volúmenes) y para reducir las concentraciones de contaminantes a niveles aceptables.

Los procesos o funciones que se pueden integrar en un tren de gestión son, en resumen:

- Recogida y almacenamiento de agua de lluvia: técnicas que capturan el agua de lluvia y facilitan su uso dentro del edificio o en el entorno local.
- Superficies permeables: superficies estructurales que permiten que el agua penetre, reduciendo así la proporción de escurrimiento que se transporta al sistema de drenaje. Muchos de estos

sistemas también incluyen algún almacenamiento y tratamiento.

- Infiltración: componentes que facilitan la infiltración de agua en el suelo. Incluyen zonas de almacenamiento temporal para acomodar los volúmenes de escorrentía antes de la liberación lenta al terreno.
- Transporte: técnicas que transmiten los flujos a los sistemas de almacenamiento aguas abajo. En algunos casos estas técnicas también proporcionan control y tratamiento del flujo.
- Regulación y almacenamiento: técnicas que controlan los flujos y, donde sea posible, los volúmenes de escorrentía que se descargan de una subcuenca, almacenando el agua y liberándola lentamente. Estos sistemas también pueden proporcionar un tratamiento adicional de la escorrentía.
- Tratamiento: técnicas que eliminan o facilitan la degradación de contaminantes presentes en la escorrentía.

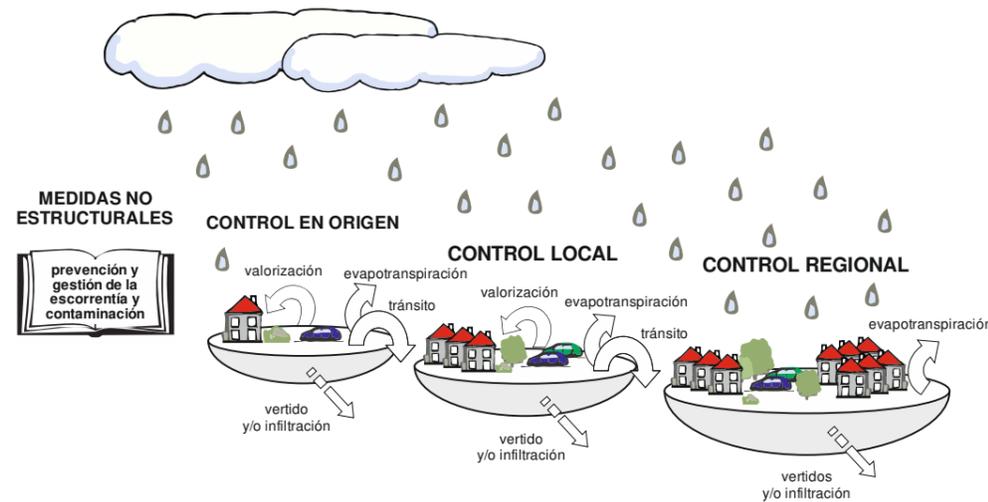


Fig. 138. Componentes del tren de gestión en la concepción de los SUDS.

Hay muchos tipos de elementos o técnicas de control y tratamiento de las aguas pluviales y de escorrentía que se pueden integrar en un SUDS. La variedad en cuanto a formas y funciones de las técnicas SUDS permiten que un sistema urbano de drenaje sostenible (SUDS) se pueda adaptar en cualquier lugar. El proyectista puede elegir una cantidad de técnicas de drenaje urbano sostenible diferentes y adaptar la composición general del SUDS al contexto local (Figura 6).

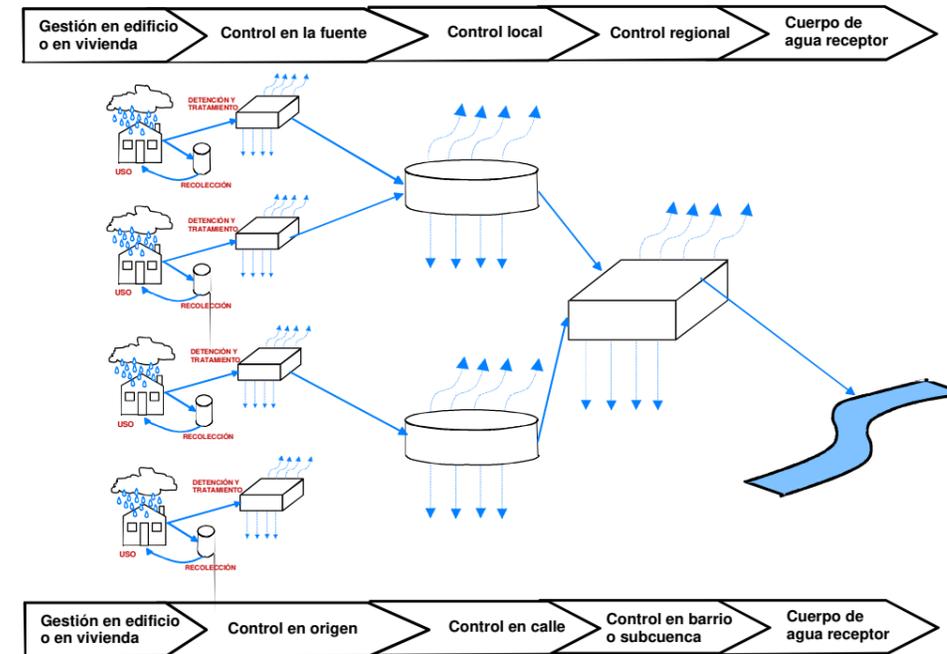


Fig. 139. Estrategia de implantación progresiva de los SUDS.

Siempre que sea posible, la escorrentía se debe gestionar en la fuente (es decir, cerca de donde cae la lluvia) y los flujos residuales podrán transportarse aguas abajo a otros elementos de almacenamiento o tratamiento, cuando sea necesario. El proyectista diseñador puede utilizar el tren de gestión para crear corredores verdes, unir hábitats y agregar valor para actividades recreativas, educación y ocio.

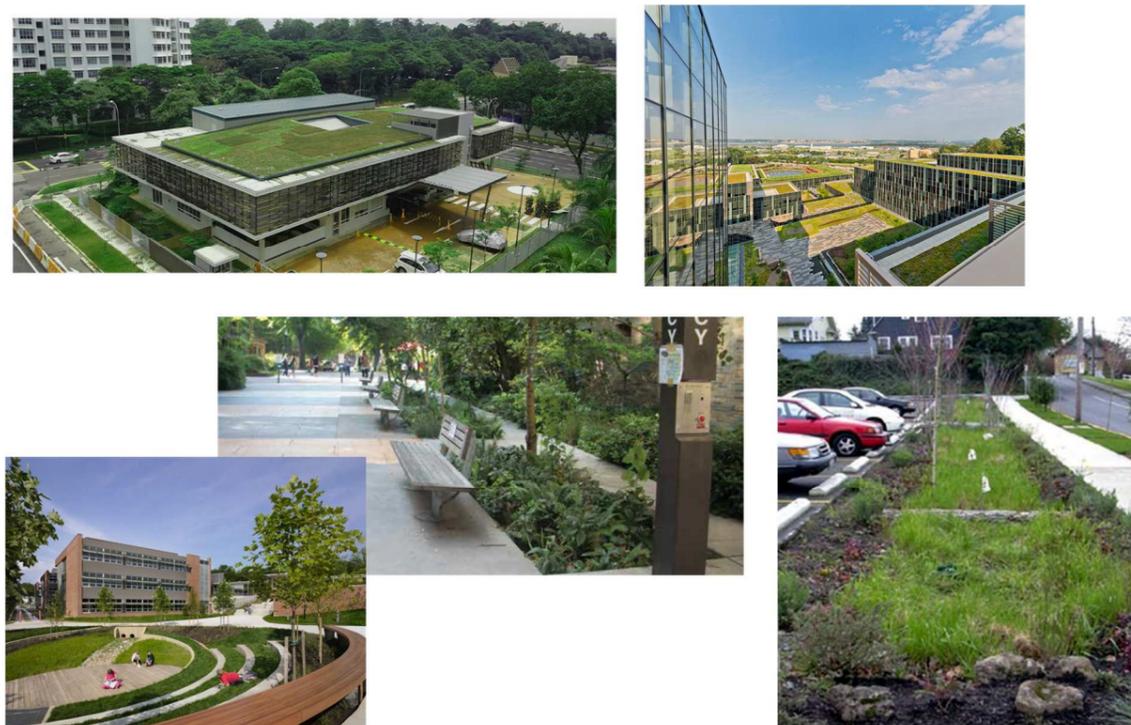


Fig. 140. Ejemplos de espacios urbanos en los que se han integrado técnicas SUDS.

En la selección de una técnica de drenaje urbano sostenible de un SUDS, y en su incorporación en un tren de gestión, deben tenerse muy presentes las operaciones de mantenimiento y explotación posteriores, ya que la tendencia (y la esencia de su eficacia) de una gran parte de estas técnicas es a retener y a acumular sedimentos y materiales finos, con lo que determinadas técnicas o procesos se verán anulados si no se procede a la retirada de estos en un determinado plazo de tiempo.

Como ya se ha citado, los sistemas urbanos de drenaje sostenibles (SUDS) están diseñados para maximizar las oportunidades y los beneficios que podemos obtener de la gestión del agua superficial. Los beneficios buscados condicionan los criterios que utilice el proyectista para su elección.



Fig. 141. Sección de calle con integración de técnicas SUDS.

Uno de estos beneficios está vinculado al aprovechamiento de aguas pluviales para usos como el riego o el baldeo de calles. La recogida del agua de lluvia es la estrategia más antigua de acumulación de agua para periodos de escasez. Actualmente el abastecimiento regular de agua a las poblaciones ha hecho caer en desuso la utilización de esta fuente alternativa de agua. Por otro lado, el elevado consumo de agua en comparación al de unas décadas atrás hace que muchos de estos depósitos sean totalmente insuficientes para cualquier uso. Sin embargo, en determinadas climatologías y en medianas y pequeñas instalaciones, el agua de lluvia puede utilizarse para regar los jardines o como agua para ser mezclada con las aguas grises. Únicamente es necesario disponer de un sistema de captación, un depósito para su acumulación y un equipo de presión. Las técnicas SUDS deben permitir esta acumulación, un cierto tratamiento, para conseguir valorizar y aprovechar el agua pluvial y de escorrentía.



Fig. 142. Sección de calle con integración de técnicas SUDS.

En la Tabla 18 se presenta un listado técnicas SUDS disponibles para integrar, teniendo en cuenta cada emplazamiento, en el desarrollo urbano.

	REGULACIÓN Y ALMACENAMIENTO		FILTRACIÓN	INFILTRACIÓN	BIOFILTRACIÓN	HUMEDALES
	Detención	Retención	Filtración	Infiltración	Biofiltración	Biotratamiento
Cubiertas con detención	Principal					
Balsas de detención y/o infiltración	Principal					
Aljibes		Secundario/Ocasional				
Estanques		Secundario/Ocasional				Secundario/Ocasional
Pavimentos permeables			Principal	Secundario/Ocasional		
Filtros de arena	Secundario/Ocasional		Principal			
Pozos, zanjas y depósitos de infiltración	Secundario/Ocasional			Principal		
Drenes filtrantes	Secundario/Ocasional			Principal		
Alcorques de infiltración	Secundario/Ocasional			Principal	Principal	
Cubiertas vegetadas	Secundario/Ocasional				Principal	
Cunetas vegetadas				Secundario/Ocasional	Principal	
Franjas filtrantes					Principal	
Parterres inundables	Principal				Principal	
Humedales artificiales		Secundario/Ocasional				Principal

Proceso PRINCIPAL Proceso SECUNDARIO/OCASIONAL

Tabla 19: Técnicas de Drenaje Urbano Sostenible y procesos principales y secundarios asociados.

Cada elemento del SUDS puede combinar uno o más procesos que contribuyen al atrapamiento, a la degradación o a la transformación de los contaminantes. Se aprovechan los aspectos hidráulicos y los procesos físicos, biológicos y químicos. Una técnica de drenaje sostenible puede estar compuesta por dos o más etapas de tratamiento con el fin de reducir o eliminar diferentes tipos de contaminantes mediante diferentes procesos, y permite alcanzar los objetivos de calidad en un efluente antes de ser vertido a una masa de agua superficial o subterránea.

En una técnica SUDS es habitual encontrar etapas destinadas a retener los residuos gruesos (basuras, gravas, etc.) o de retención de sedimentos, con el fin de proteger los sistemas de filtración o infiltración, así como para evitar colmatar con sedimentos otras etapas cuyos procesos principales de tratamiento están orientados a reducir los contaminantes que se presentan en forma disuelta.

Los tratamientos orientados a la eliminación de la basura y los sedimentos, y su mantenimiento, son vitales para garantizar la efectividad a largo plazo de todos los componentes de un SUDS.

Como ya se ha citado, los sistemas urbanos de drenaje sostenibles (SUDS) están diseñados para maximizar las oportunidades y los beneficios que podemos obtener de la gestión del agua superficial. Los beneficios buscados condicionan los criterios que utilice el proyectista para su elección. A continuación, se presentan los criterios utilizados por el CIRIA (2015) para la elección de un componente o técnica en un SUDS:

- **Cantidad de agua:**
 - Utilizar la escorrentía de aguas pluviales como un recurso.
 - Proteger la morfología y la ecología en las masas de aguas superficiales receptoras.
 - Preservar y proteger los sistemas hidrológicos naturales del lugar.
 - Drenaje eficaz del emplazamiento o lugar.
 - Colaborar en la gestión del riesgo de inundación en la cuenca.
 - Gestionar el riesgo de inundación en el lugar.
 - Flexibilidad/adaptabilidad del sistema para hacer frente a cambios futuros
- **Calidad del agua:**
 - Colaborar en la gestión de la calidad del agua del medio receptor (superficial y subterráneo).
 - Resiliencia del sistema para hacer frente a los cambios futuros.
- **Usos recreativos:**
 - Promover la multifuncionalidad.
 - Mejorar los aspectos visuales.
 - Aportar sistemas seguros de gestión de las aguas superficiales.

- Apoyar la capacidad de recuperación/adaptabilidad a los cambios futuros.
- Maximizar la comprensión sobre la función y funcionamiento.
- Apoyar el aprendizaje ambiental de la comunidad
- **Biodiversidad:**
 - Apoyar y proteger hábitats y especies naturales locales.
 - Contribuir a la consecución de los objetivos locales de biodiversidad.
 - Contribuir a la conectividad del hábitat.
 - Crear ecosistemas diversos, autosostenibles y resilientes.

Finalmente decir que los SUDS son una estrategia de adaptación al Cambio Climático:

- Resiliencia frente a inundaciones, introduciendo soluciones basadas en la naturaleza que reduzcan y laminen los caudales, dejando espacio en los sistemas actuales para posibles incrementos en la intensidad de las precipitaciones.
- Resiliencia frente a sequías, fomentando la infiltración del agua en origen y contribuyendo a recargar los acuíferos, aliviando el estrés hídrico y reduciendo la necesidad de importar agua potable.
- Reducción del efecto isla de calor, aumentando el verde en la trama urbana y construyendo cubiertas vegetadas.
- Disminución de la demanda energética de los edificios, reduciendo la temperatura del interior y aportando sombra a las fachadas.
- Reducción del consumo energético en la gestión del agua urbana, reduciendo la cantidad de escorrentía que entra a la red de saneamiento (necesidad de bombeo y depuración).

3.3.OBJETIVOS VINCULADOS AL AGUA EN LA ESTRATEGIAS DE TRANSFORMACIÓN DE ESPACIOS EN EL PUERTO INTERIOR DE A CORUÑA

La generación de nuevos espacios urbanos supone una oportunidad para tratar de integrar e implantar nuevas estrategias de sostenibilidad. La actuación objeto de este informe, la transformación de espacios del Puerto Interior de A Coruña es una gran oportunidad para realizar un desarrollo urbano sensible al agua, es decir, aplicar la estrategia DUSA.

Los nuevos espacios, si bien con fuertes condicionantes por su imbricación en el borde litoral, en un puerto, lindando con una determinada tipología de zona urbana de A Coruña, y con unos suelos marcados por su historia de uso industrial y comercial portuaria, suponen una oportunidad, y un reto, para convertirlos en una **zona modelo, piloto, de referencia, un laboratorio vivo, de la aplicación del DUSA en la ciudad de A Coruña.**

3.3.1.- OBJETIVOS ESTRATÉGICOS en sostenibilidad del recurso agua

A continuación, se presentan los OBJETIVOS ESTRATÉGICOS de sostenibilidad del agua de la actuación que se planifica:

En el marco de las políticas globales de gestión del agua en el medio urbano:

- 1.- Colaborar en la Agenda 2030 en la ciudad de A Coruña ayudando a configurar un nuevo marco para el desarrollo urbano.
- 2.- Colaborar en avanzar en el ODS 6 en A Coruña, para garantizar la disponibilidad de agua y saneamiento para todos, con especial énfasis en la gestión integrada de los recursos hídricos y las preocupaciones ambientales.
- 3.- Colaborar en avanzar en el Objetivo 11, "Ciudades y comunidades sostenibles", en A Coruña, en el que el agua es claramente uno de los protagonistas para lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.
- 4.- Colaborar en avanzar en el "Pacto Verde Europeo", que impulsa un uso eficiente de los recursos mediante el paso a una economía limpia y circular, la restauración de la biodiversidad y la reducción de la contaminación.

En el marco de la sostenibilidad del sistema de agua urbana en el contexto local:

1.- Reflexionar sobre los modelos de ciudad actuales y su impacto sobre los ecosistemas acuáticos, así como sobre la relación de los ciudadanos con los servicios de abastecimiento, saneamiento y drenaje.

2.- Aplicar el enfoque DUSA para convertir el desarrollo urbano en un instrumento para una mejor gestión del sistema de agua urbana, ya que el modo en el que las ciudades se desarrollan está influenciado por la gestión del agua y a la vez tiene un impacto sobre el mismo.

3.- Adoptar la estrategia DUSA como nuevo enfoque en la planificación y gestión de agua en los nuevos espacios urbanos, aplicando un enfoque holístico, con el objetivo convertir la planificación y el desarrollo urbano en un instrumento para una mejor gestión del sistema de agua urbana, ya que el modo en el que las ciudades se desarrollan está influenciado por la gestión del agua y a la vez tiene un impacto sobre el mismo, todo ello minimizando los impactos negativos en los ecosistemas acuáticos, sin dejar de prestar beneficios a la sociedad.

4.- Implantar un SUDS que, además de los beneficios vinculados al control de la cantidad y calidad del agua, permita ofrecer nuevos servicios y zonas de recreo y ocio, para la ciudadanía, así como mejorar la biodiversidad y potenciar los servicios ecosistémicos.

5.- Vincular la planificación del sistema de agua urbana en los nuevos espacios con la gestión de residuos sólidos, la gestión y diseño de edificios, calles y viales, el diseño y gestión de espacios verdes y de ocio, y la gestión energética.

3.3.2.- OBJETIVOS GENERALES ESPECÍFICOS del enfoque DUSA

A continuación, se presentan los **OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL ENFOQUE DUSA**, organizados en tres bloques principales:

OBJETIVOS AMBIENTALES:

- Conservar los espacios naturales, y rehabilitar o recuperar los degradados.
- Implantar un Sistema Urbano de Drenaje Sostenible.
- Racionalizar la demanda en el sistema de suministro de agua y potenciar el uso de fuentes de suministro complementarias (aguas grises, aguas regeneradas y aguas pluviales) aplicando una

gestión diferencial eficiente de la calidad del agua.

- Promocionar una política de optimización y uso racional y eficiente del agua.
- Minimizar la generación de aguas usadas o residuales.
- Reducir la contaminación y minimizar las descargas de agua contaminada al medio natural a través de cualquiera de los flujos; reduciendo los desbordamientos de los sistemas unitarios y las descargas de aguas pluviales contaminadas.
- Proteger la calidad de las aguas superficiales (continentales y marinas) y subterráneas.
- Incrementar, en lo posible, la diversidad de hábitats acuáticos.
- Priorizar el uso de soluciones basadas en la naturaleza (sistemas extensivos, verdes, o naturales) en los procesos de tratamiento o depuración que son necesarias para adecuar el agua pluvial, las aguas grises o las aguas residuales a las calidades precisas en los diferentes usos.
- Avanzar en la autosuficiencia hídrica

OBJETIVOS SOCIALES:

- Crear entornos urbanos y residenciales de mayor calidad natural.
- Crear de corredores que unan espacios o nodos de actividad social significativa.
- Aminorar el efecto de isla de calor urbano.
- Aumentar los equipamientos públicos en las zonas urbanas.
- Mejorar de la salud y el bienestar de las personas.

OBJETIVOS ECONÓMICOS:

- Ahorrar costes de tratamiento de las aguas de abastecimiento.
- Ahorrar costes de inversión en las redes.
- Reducir la infiltración en las redes de alcantarillado.
- Reducir costes de inversión al reducir todos los flujos residuales.
- Ahorrar costes de los promotores o a la ciudad, al no tener que incrementar la capacidad de los sistemas de drenaje aguas abajo.
- Mejorar el valor de mercado de las propiedades al mejorarse el entorno.

- Producir ahorros en los costes energéticos de viviendas y edificios.

3.3.3.- OBJETIVOS ESPECÍFICOS de los SUDS

A continuación, se presentan los **OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL LOS SUDS:**

OBJETIVOS CUANTITATIVOS EN LA GESTIÓN DEL AGUA PLUVIAL:

- Utilizar la escorrentía de aguas pluviales como un recurso, colaborando en la autosuficiencia hídrica.
- Proteger la morfología y la ecología en las masas de aguas superficiales receptoras.
- Preservar y proteger los sistemas hidrológicos naturales del lugar, y en su caso, rehabilitarlos.
- Drenaje eficaz del emplazamiento o lugar.
- Colaborar en la gestión del riesgo de inundación en la cuenca.
- Gestionar el riesgo de inundación en el lugar.
- Flexibilidad/adaptabilidad del sistema para hacer frente a cambios futuros.

OBJETIVOS CUALITATIVOS EN LA GESTIÓN DEL AGUA PLUVIAL:

- Colaborar en la gestión de la calidad del agua del medio receptor (superficial y subterráneo).
- Resiliencia del sistema para hacer frente a los cambios futuros.

OBJETIVOS VINCULADOS A USOS RECREATIVOS:

- Promover la multifuncionalidad.
- Mejorar los aspectos visuales.
- Aportar sistemas seguros de gestión de las aguas superficiales.
- Apoyar la capacidad de recuperación/adaptabilidad a los cambios futuros.
- Maximizar la comprensión sobre la función y funcionamiento.
- Apoyar el aprendizaje ambiental de la comunidad.

OBJETIVOS VINCULADOS A LA BIODIVERSIDAD:

- Apoyar y proteger hábitats y especies naturales locales.
- Contribuir a la consecución de los objetivos locales de biodiversidad.
- Contribuir a la conectividad del hábitat.
- Crear ecosistemas diversos, autosostenibles y resilientes.

Finalmente destacar que los SUDS son una ESTRATEGIA DE ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO ya que ofrecen, como ya se ha citado anteriormente:

- Resiliencia frente a inundaciones, introduciendo soluciones basadas en la naturaleza que reducen y laminan los caudales, dejando espacio en los sistemas actuales para posibles incrementos en la intensidad de las precipitaciones.
- Resiliencia frente a sequías, fomentando la infiltración del agua en origen y contribuyendo a recargar los acuíferos, aliviando el estrés hídrico y reduciendo la necesidad de importar agua potable.
- Reducción del efecto isla de calor, aumentando el verde en la trama urbana y construyendo cubiertas vegetadas.
- Disminución de la demanda energética de los edificios, reduciendo la temperatura del interior y aportando sombra a las fachadas.
- Reducción del consumo energético en la gestión del agua urbana, reduciendo la cantidad de escorrentía que entra a la red de saneamiento (necesidad de bombeo y depuración).

4. DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE Y AZUL

Los principios básicos y los objetivos sobre los que se apoyan las presentes Líneas Estratégicas por el desarrollo de los espacios portuarios interiores de A Coruña introducen, de algún modo, en sus actuaciones la mejora y ampliación de la infraestructura verde y azul de la ciudad. De este modo, y bajo una concepción amplia de la infraestructura verde y azul, estas Líneas Estratégicas no sólo contemplan la extensión y ampliación de los espacios verdes, tanto en la Zona 1 con la continuidad de los Jardines de Méndez Núñez hacia el Muelle de Batería, como en la Zona 2 buscando la continuidad y articulación del Parque de San Diego y del Parque Europa, creando un gran espacio verde en parte de los terrenos de la actual Terminal de Mercancías de San Diego.

Sin embargo, las mejoras respecto a la infraestructura verde no se limitan a la continuidad y ampliación de los espacios verdes, sino que también se introducen diversas medidas de gestión del sistema de agua urbana, explicitadas en la Estrategia DUSA descrita en apartados anteriores. En este sentido, se han formulado líneas estratégicas que se orientan claramente a una gestión más adecuada de la escorrentía urbana mediante la introducción de un SUDS (Sistema de Drenaje Urbano Sostenible) en el espacio público y en el viario de los ámbitos definidos. En este mismo punto también se contempla la recuperación de la memoria del Río Monelos en su desembocadura en la Zona 2 en San Diego. De este modo, se trata de recuperar, de algún modo, el curso fluvial como elemento de la infraestructura verde y azul de la ciudad, integrándolo en el gran espacio verde previsto y en el desarrollo urbano de San Diego.

Más allá de los espacios verdes en estas líneas estratégicas se contemplan directrices relativas a elementos que se asocian generalmente a la infraestructura verde como el arbolado en el viario, o los carriles bici. En este sentido, la humanización del viario, sobre todo de aquel especializado de acceso a la ciudad, es otro de los ejes más significativos de estas líneas estratégicas en lo relacionado con la infraestructura verde.

Por tanto, las directrices formuladas en estas Líneas Estratégicas para la transformación de los espacios portuarios interiores de A Coruña suponen una clara mejora de la infraestructura verde de la ciudad en unos ámbitos de alta centralidad urbana.

5. ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO

Un aspecto fundamental que ha de considerar la transformación de los espacios portuarios interiores de A Coruña es la adaptación al Cambio Climático, toda vez que es en las áreas litorales en las que con mayor intensidad se esperan sentir los efectos de los fenómenos extremos asociados al Cambio Climático. Sin duda, la transformación de los espacios portuarios interiores ha de considerar en su desarrollo los posibles impactos de estos fenómenos, pero, sobre todo, las posibles soluciones que puede aportar para contribuir a su mitigación, por una parte, y a la adaptación de la ciudad, por otra.

El marco de referencia de la adaptación al Cambio Climático de estas Líneas Estratégicas está constituido por la Estrategia contra el Cambio Climático de A Coruña, como documento integral, y por las indicaciones del reciente Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021-2030, así como por los distintos documentos y orientaciones estratégicas a las que se ha hecho referencia en los apartados anteriores. Los objetivos de esta Estrategia contra el Cambio Climático pueden resumirse en los siguientes:

1. Establecer mecanismos frente a la correcta gestión, control y cálculo de las emisiones de gases efecto invernadero.
2. Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero causados por la actividad municipal y sobre todo, por aquellas actividades, instalaciones o situaciones de competencia municipal.
3. Ampliar o mejorar la acción de las formaciones vegetales existentes en el municipio como sumideros de gases de efecto invernadero.
4. Incentivar el uso de tecnologías más eficientes o innovadoras en el ámbito del consumo energético.
5. Mitigar los efectos del Cambio Climático mediante mecanismos de adaptación.
6. Aumentar la concienciación y sensibilización de la población por las causas y consecuencias del cambio climático.
7. Generar empleo en sectores económicos relacionados con el medio ambiente.

Estos objetivos se considera que pueden ser alcanzados a través de las medidas integradas en 8 Planes de Acción o ámbitos temáticos:

1. Medidas transversales (Gobernanza)
2. Movilidad Sostenible
3. Gestión de la Energía

4. Edificación y planificación urbana
5. Gestión de Residuos
6. Participación y sensibilización ciudadana
7. Cooperación al desarrollo
8. Acciones dirigidas a los sectores industrial y comercial

Por otra parte, la lucha contra el Cambio Climático desde una perspectiva local está asociado al Pacto de las Alcaldías para el Clima y la Energía Sostenible, junto a los distintos documentos de recomendaciones y orientaciones producidos por este pacto, y que suponen un marco de referencia muy claro para la formulación de las presentes Líneas Estratégicas.

En este sentido, las Líneas Estratégicas para la reordenación de los espacios portuarios interiores de A Coruña incorporan tanto líneas como actuaciones a corto, medio y largo plazo coherentes con la Estrategia contra el Cambio Climático de A Coruña y que pueden colaborar tanto a la mitigación como a la adaptación climática. De este modo, estas Líneas Estratégicas incorporan actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible que claramente pueden colaborar a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, además de considerar que los futuros desarrollos han de ser mediante edificaciones de bajas emisiones, y, por tanto, mitigar el Cambio Climático. Por otra parte, tal y como se ha descrito en este apartado, se integran directrices para un Desarrollo Urbano Sensible al Agua (DUSA), con soluciones basadas en la naturaleza, y la extensión de espacios verdes, lo cual supone un notable esfuerzo en cuanto a la adaptación al Cambio Climático.

C.5. JURÍDICOS

1. INTRODUCCIÓN

En la futura reordenación de los espacios portuarios del A Coruña inciden diferentes ordenamientos e instrumentos jurídicos que deben tenerse en cuenta a la hora de llevar a cabo las transformaciones que sean precisas. Al tratarse de un espacio portuario -calificado de dominio público portuario- el Texto Refundido de la Ley de Puertos y de las Marina Mercante (aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre) constituye un marco jurídico especialmente relevante. Y, como la operación tiene una importante componente urbanística, también habrá que aplicar el ordenamiento jurídico urbanístico, tanto el básico como el autonómico de la Comunidad Autónoma de Galicia. Pero, en el repetido proceso de reordenación portuaria intervienen además un variado conjunto de instrumentos de ordenación y de planificación (urbanística, portuaria, etc.), convencionales, así como de gestión administrativa, que habrá que desarrollar en su caso.

En este apartado instrumental sobre los aspectos jurídicos, vamos a limitarnos a describir en primer lugar (el epígrafe 2) los hitos jurídicos -a modo de "hoja de ruta"- que deberán darse en el pretendido proceso de transformación de los espacios portuarios. En segundo lugar (epígrafe 3), aportamos un proyecto de la etapa preliminar de la "hoja de ruta" que es el "protocolo general de intenciones para la reordenación del espacio portuario interior de A Coruña (Zonas 1 y 2)". Y, dado que en el Protocolo se prevé la creación de un "ente público" para la promoción y gestión del proceso, abordamos también (epígrafes 4), de forma abierta y sumariamente, las posibles opciones institucionales que pueden barajarse para liderar la operación de transformación de los espacios portuarios de A Coruña.

2. HOJA DE RUTA JURÍDICA PARA LA TRANSFORMACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS

Partiendo del Principio Básico 7º que orienta este trabajo, del reconocimiento de que los espacios portuarios interiores de A Coruña son "espacios compartidos en los que intervienen distintas Administraciones con competencias concurrentes" y, de acuerdo con el Objetivo General nº 5 del mismo, orientado a "buscar cauces de concertación entre Administraciones que definan una hoja de ruta para la transformación de los espacios portuarios", en este proceso resulta oportuno enunciar aquí los hitos jurídicos que deberían desarrollarse consensuadamente por parte de las referidas Administraciones para lograr los objetivos que se proponen, en orden a la nueva ordenación espacial del Puerto Interior de A Coruña.

De forma esquemática y sumaria, los pasos (u objetivos secuenciales) que deberían darse con tal fin, serían los siguientes:

1º.- *Elaboración y aprobación de un "Protocolo de Intenciones" por las Administraciones con competencias concurrentes sobre el Puerto*, que ponga en marcha el proceso negociador para la futura reordenación de los espacios portuarios interiores calificados como Zona 1 y Zona 2 y que defina las líneas directrices para el posterior Convenio Marco interadministrativo que pueda acordarse entre los mismos sujetos públicos.

2º.- *Promoción y aprobación de un "Convenio marco interadministrativo"* y la creación, en su caso, de una entidad pública que agrupe a las referidas Administraciones. En dicho Convenio se deberán contener los compromisos de cada una de las Administraciones participantes con el objeto de impulsar jurídicamente las decisiones públicas respectivas que sean necesarias para la eficaz reordenación portuaria y, entre éstas, la constitución de un ente público y la elaboración de un nuevo "plan Director". Al "ente público" -que integre a las diferentes Administraciones concurrentes- que pueda resultar del Convenio, se le encargaría la ordenación y gestión de los nuevos espacios portuarios. En todo caso, el Convenio marco implicaría la sustitución del régimen urbanístico contenido en los Convenios de 2004.

3º.- *Desafectación de los terrenos del dominio público portuario*. Los terrenos del puerto que puedan resultar desafectados de los actuales usos portuarios deberán ser aprobados por el órgano competente de la Administración General del Estado.

4º.- *Aportación de los bienes desafectados y aportaciones financieras* por parte de las Administraciones participantes en el Convenio a la entidad pública que pueda constituirse y para fijar el grado de participación de cada una de las Administraciones.

5º.- *Aprobación de un nuevo plan de la delimitación de espacios y usos portuarios* en las zonas del Puerto interior objeto del Convenio interadministrativo, en el que se reflejen la reordenación de los espacios portuarios interiores y la asignación de los nuevos usos que se acuerden.

6º.- *Modificación y desarrollo del planeamiento, general y especial*, que implicaría la modificación del Plan General de Ordenación Urbana del Ayuntamiento de A Coruña, la modificación del "Plan especial del Puerto", así como la aprobación de otros instrumentos urbanísticos (proyectos de urbanización, estudios de detalles, etc.).

Resulta muy importante, para facilitar el normal desarrollo de este proceso, establecer desde el comienzo unos plazos temporales, los más aproximados posibles, para impulsar con la máxima agilidad los trámites jurídicos que se requieran en cada una de las etapas de este "hoja de ruta".

3. TEXTO PROPUESTA DEL PROTOCOLO ZONA 1

PROYECTO DE PROTOCOLO GENERAL DE INTENCIONES Y ACTUACIONES POSTERIORES
 PARA LA ZONA 1 (PET Q23)

("PROYECTO ZONA 1")

S U M A R I O

I.-PROTOCOLO DE INTENCIONES DE LA ZONA 1

1.BASE JURÍDICA, NATURALEZA, FUNCIONALIDAD Y EXTINCIÓN

2.PARTICIPANTES

3.MANIFESTANDOS O DECLARACIONES DE INTENCIONES

3.1. Marco preliminar.

3.2. Supuesto específico del Puerto de A Coruña

4.COMPROMISOS DE LAS PARTES

II.-CONVENIO INTERADMINISTRATIVO

1. BASE JURÍDICA

2. SUJETOS FIRMANTES

3. PREÁMBULO

4. CLAUSULADO o ESTIPULACIONES

4.1. Objeto del Convenio:

4.2. Compromisos de las partes

4.3. Contenido y características del PROYECTO ZONA 1.

4.4. Ente de gestión del PROYECTO ZONA 1

4.5. Sostenibilidad y garantía de la calidad del PROYECTO ZONA 1

4.6. Cumplimiento del Convenio y diligencia exigible

4.7. Régimen jurídico del Convenio y Jurisdicción aplicable

- 4.8. Comisión de seguimiento
- 4.9. Duración del Convenio y entrada en vigor
- 4.10. Causas de extinción del Convenio (y del Ente Público)

I.-PROTOCOLO DE INTENCIONES PARA LA ZONA 1

1. BASE JURÍDICA, NATURALEZA, FUNCIONALIDAD Y EXTINCIÓN.

- BASE JURÍDICA: párrafo 2º del apartado 1º del art. 47 de la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público (en adelante, LRJSP):
 - “No tienen la consideración de convenios, los *Protocolos Generales de Actuación o instrumentos similares que comporten meras declaraciones de intención de contenido general o que expresen la voluntad de las Administraciones y partes suscriptoras para actuar con un objetivo común*, siempre que no supongan la formalización de compromisos jurídicos concretos y exigibles”
- NATURALEZA: Son *meras declaraciones de intención* de contenido general o que expresan la voluntad de colaborar; en ellas se determina el objetivo principal o el interés predominante para la colaboración y se perfilan algunos de los compromisos que se desean pactar en el Acuerdo final
- FUNCIONALIDAD:
 - Será el referente inicial que mantenga vivo el espíritu de colaboración que, en todo momento, presidirá la actuación administrativa en todos sus niveles
 - Para su concreción específica y desarrollo de compromisos de obligado cumplimiento se hace precisa la posterior elaboración y firma de un Convenio (en este caso, interadministrativo).
- EXTINCIÓN: Su extinción se producirá por expresa manifestación de cualquiera de los firmantes o, en su caso, cuando se hayan cumplido los objetivos para los cuáles se firmó.

2.PARTICIPANTES

- CRITERIO DE PARTICIPACIÓN: las Administraciones Públicas con alguna competencia concurrentes sobre la titularidad, ordenación -portuaria, urbanística, ambiental, etc.- y gestión de los espacios portuarios, tanto sean afectados a los usos portuarios como los no desafectados.
- SUJETOS INTERVINIENTES:
 - *Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana* (MTVAU) (antiguo Ministerio de Fomento)
 - Competencias, a través de la Secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de la supervisión, dirección estratégica, evaluación y control de los resultados de su actividad de Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias
 - Competencias específicas sobre aprobación por OM de la delimitación de espacios y usos portuarios
 - Competencias específicas sobre cesión y enajenación de espacios portuarios desafectados
 - *Xunta de Galicia* (XG)
 - Competencias reconocidas a las Comunidades Autónomas en el Texto Refundido de Ley de Puertos y de la Marina Mercante (aprobado por RD Legislativo 2/2011) (en adelante, TRLPMM).
 - Competencias sobre ordenación del territorio, medio ambiente y urbanísticas (a través de la Consellería de Medio Ambiente, Territorio y Vivienda)
 - *Ayuntamiento de A Coruña* (AAC)
 - Competencias atribuidas por la legislación de régimen local (básica y autonómica) y la normativa de ordenación urbanística (básica y autonómicas)
 - Competencias urbanísticas específicas sobre “sistema general portuario” (art. 56 del TRLPMM).
 - *Autoridad Portuaria de A Coruña* (APAC)
 - Competencias atribuidas por el art. 25 de la TRLPMM:

- a) La prestación de los servicios generales, así como la gestión y control de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otros organismos.
- b) La ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.
- c) La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, y el de las señales marítimas que tengan encomendadas, con sujeción a lo establecido en esta ley.
- d) La gestión del dominio público portuario y de señales marítimas que les sea adscrito.
- e) La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados.
- f) El fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.
- g) La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.
- h) La ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.
- *Organismo público Puertos del Estado* (OPPE)
 - o Competencias -bajo la dependencia y supervisión del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana- atribuidas por el art. 17 del TRLPMM:
 - a) La ejecución de la política portuaria del Gobierno y la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal, en los términos previstos en esta ley.
 - b) La coordinación general con los diferentes órganos de la Administración General del Estado que establecen controles en los espacios portuarios y con los modos de transporte en el ámbito de competencia estatal, desde el punto de vista de la actividad portuaria.
 - c) La formación, la promoción de la investigación y el desarrollo tecnológico en materias vinculadas con la economía, gestión, logística e ingeniería portuarias y otras relacionadas con la actividad que se realiza en los puertos, así como el desarrollo de sistemas de medida y técnicas operacionales en oceanografía y climatología marinas necesarios para el diseño, explotación y gestión de las áreas y las infraestructuras portuarias.
 - d) La planificación, coordinación y control del sistema de señalización marítima español, y el fomento de la formación, la investigación y el desarrollo tecnológico en estas materias.
 - Otros posibles sujetos que podrían concurrir a la firma del Protocolo
 - o *Diputación de A Coruña* (DAC)
 - OBJETIVO PRINCIPAL: que, en ejercicio de las competencias de cada una de las Administraciones Públicas firmantes, es de interés común establecer un marco estable de colaboración para la reordenación urbanística del frente marítimo de la Zona 1 del puerto interior de A Coruña

3.MANIFESTANDOS O DECLARACIONES DE INTENCIONES

3.1.Marco Preliminar.

- VOLUNTAD DE DIÁLOGO Y COLABORACIÓN ENTRE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS: deber de ejercer un liderazgo compartido:
 - o Principio de *lealtad institucional* (cfr. art. 3,1, e) de la LRJSP)
 - o Principio de *cooperación y de colaboración* (cfr. art. 3,1, k) de la LRJSP)
 - o En todo caso, el marco general de actuación de todos los intervinientes estará presidido por el esfuerzo común en promover el consenso y la unanimidad en la toma de decisiones que fueran necesarias, en el más absoluto respeto de las competencias que cada una tiene atribuidas, así como del compromiso personal de impulsar cuantas tramitaciones fueran necesarias para lograr el continuo desarrollo del proyecto sobre la Zona 1 del Puerto interior de A Coruña

- ESTRATEGIA GENERAL DE INTEGRACIÓN E “INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD” de los “Puertos de titularidad estatal”, recogida en el TRPEMM:
 - o Previsión en el dominio público portuario de espacios vinculados a la “interacción puerto-ciudad”, así, por ejemplo, “equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades no estrictamente portuarias, siempre que no perjudiquen el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico” (art. 72, 1, d) TRPEMM). No obstante,
 - “Las Autoridades Portuarias no podrán participar directa o indirectamente en la promoción, explotación o gestión de las instalaciones y actividades que se desarrollen en estos espacios, salvo las relativas a equipamientos culturales y exposiciones en el caso de que sean promovidas por alguna administración pública”.
 - o Previsión excepcional de autorización por Consejo de Ministros de usos no portuarios, en el dominio público portuario, vinculados a la “interacción puerto-ciudad”:
 - “Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado y de la Administración competente en materia de costas, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras, así como albergues u hospedajes que pudieran favorecer el desarrollo de actividades culturales, o similares, de interés social, en espacios del dominio público portuario destinados al servicio de señalización marítima que se encuentren situados en la zona de 100 metros medidos desde el límite interior de la ribera del mar o de 20 metros si los suelos tienen la clasificación de suelo urbano, siempre que no se realicen nuevas edificaciones y no se condicione o limite la prestación del servicio” (art. 72,1 párrafo 4º LPEMM)
 - “Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras en espacios del dominio público portuario destinados a zonas de actividades logísticas y a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, debiendo tales usos hoteleros acomodarse al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o instrumento equivalente. Dichas instalaciones no podrán ubicarse en los primeros 20 metros medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar o del cantil del muelle” art. 72, 4 LPEMM).
- o Determinación de zonas de servicio “que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad” (art. 69,1 TRPEMM)

- NUEVAS FUNCIONALIDADES DE LA INTERACCIÓN “PUERTO-CIUDAD”.

- o Renovación y regeneración del borde marítimo interior (o frente marítimo), como base de la transformación futura de las ciudades portuarias, que puede implicar la desafectación de usos portuarios de determinados espacios del puerto
- o Reordenación urbanística, regeneración y rehabilitación de los espacios portuarios con criterios de competitividad, innovación y sostenibilidad
- o Generación de riqueza y empleo en los espacios portuarios desafectados, y mejora de las condiciones ambientales y paisajísticas

3.2.Supuesto específico del Puerto de A Coruña.

- PRINCIPIOS INSPIRADORES (tanto para la ZONA 1 como para la ZONA 2):
 - o Adaptación a los escenarios cambiantes
 - o Entendimiento de los espacios portuarios y su relación con la ciudad de forma integral
 - o Reconocimiento de la deuda generada por la construcción del puerto exterior, como condicionante de los usos e intensidades donde se localicen en los espacios portuarios desafectados
 - o Programación de las actuaciones que desarrollen las líneas estratégicas por fases, a medida que vayan desapareciendo las concesiones y las actividades portuarias
 - o Sostenibilidad ambiental de todas las intervenciones que se desarrollen en los espacios portuarios desafectados
 - o Sostenibilidad social de las actividades productivas y no productivas que se localicen en los terrenos portuarios
 - o Reconocimiento de que se trata de espacios compartidos en los que intervienen distintas Administraciones con competencias concurrentes

- CONDICIONANTE PREVIO: TEMA PARTICULAR DE LA FINANCIACIÓN DEL PUERTO EXTERIOR
 - Presupuesto previo: principio general de autosuficiencia económica-financiera de los puertos de interés general
 - Instrumentos jurídicos y económicos existentes:
 - Convenios de 4 de octubre de 2004 (como instrumentos de promoción de los aprovechamientos económico-urbanísticos)
 - Convenio de normalización financiera entre Puertos del Estado y Autoridad Portuaria de A Coruña de 2011 (queda garantizada la devolución de los préstamos por parte de la APAC y obligación de proceder a enajenar los suelos portuarios que se declaren innecesarios para la actividad portuaria)
 - Esquema de financiación: actualización de la periodificación de las necesidades financieras de la APAC para amortizar la deuda contraída
 - “Plan de Empresa de 2018” entre el OPPE y la APAC -de acuerdo con el TRLPEMM - sobre programación plurianual de inversiones necesarias y evolución del balance de la APAC, así como extinción de concesiones demaniales (y posterior reordenación urbanística de los terrenos)
 - NECESIDAD DE ACORDAR UN NUEVO MARCO DE ACTUACIÓN QUE PERMITA FLEXIBILIZAR Y ADAPTAR EL CONVENIO DE NORMALIZACIÓN FINANCIERA DE 2011 CON EL OBJETO DE FAVORECER LA COMPATIBILIZACIÓN DEL MANTENIMIENTO DDE LA GESTIÓN PÚBLICA EN DE LOS MUELES DE BATERIA Y CALVO SOTELO ASÍ COMO LA ZONA DE LA SOLANA
 - OBJETIVO FINAL: favorecer al máximo el mantenimiento de la titularidad pública de los frentes litorales urbanos para garantizar la accesibilidad ciudadana, de forma compatible con la necesidad de obtención de recursos para la financiación del puerto exterior en cumplimiento del marco legal de autosuficiencia económica financiera que rige para las autoridades portuarias
 - Búsqueda de FORMAS DE GESTIÓN CONJUNTA de los espacios portuarios (por ejemplo, mediante la creación de un Ente Público participado por las AAPP intervinientes) y la correspondiente colaboración equitativa y proporcionada de las Administraciones Públicas concurrentes en la amortización de la deuda del puerto exterior
 - Conveniencia de expresar la voluntad de colaboración mediante la inmediata suscripción por las partes intervinientes de un CONVENIO INTERADMINISTRATIVO (conforme a los art. 47 a 53 de la LRJSP)
 - Impulso de acciones encaminadas a resolver amigablemente los posibles contenciosos que pueda haber pendientes entre el Ayuntamiento de A Coruña y la Autoridad Portuaria de A Coruña, mediante lo cual se favorecerá el clima de colaboración
- #### 4.COMPROMISOS
- PROMOVER UN NUEVO MARCO DE COLABORACIÓN ENTRE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS FIRMANTES por una reordenación más sostenible y competitiva de los espacios portuarios ya no necesarios para los usos portuarios por traslado de actividades portuarias al Puerto Exterior
 - FUNDAMENTO EN LOS PRINCIPIOS DE LEALTAD INSTITUCIONAL Y DE COLABORACIÓN en las relaciones recíprocas en materia patrimonial, coadyuvando al desarrollo de las correspondientes políticas públicas estatales, autonómicas y locales en el puerto interior de A Coruña
 - METODOLOGÍA PARA EL LOGRO DEL ACUERDO: CONSTITUCIÓN DE UN “GRUPO DE TRABAJO”
 - Composición: Representación de las AAPP concurrentes
 - Objetivo fundamental: Elaboración del “Plan Maestro” y desarrollo de las negociaciones
 - OBJETIVOS ESPECÍFICOS PARA LA ZONA 1: favorecer el mantenimiento de la titularidad pública de los muelles de Batería y Calvo Sotelo, así como la zona de la Solana, de forma COMPATIBLE:
 - Esquema de financiación de las instalaciones portuarias de punta Langosteira establecido en los Convenios de reordenación urbanística de 2004
 - Convenio de normalización financiera de la APAC de 2011
 - DEFINICIÓN DE ÁMBITO DE ACTUACIÓN (ZONA 1) Y LA FIJACIÓN DE FASES O ETAPAS EN SU EJECUCIÓN (HOJA DE RUTA)

- FIJACIÓN DE CRITERIOS GENERALES Y ESPECÍFICOS DE LA ZONA 1 (vid. Documento sobre *Definición de unas líneas estratégicas para la reordenación del espacio portuario interior*)
 - GENERALES
 - *Adaptación a escenarios cambiantes*
 - *Entendimiento de los espacios portuarios y su relación con la ciudad de forma integral*
 - *Reconocimiento de la deuda generada por la construcción del Puerto exterior, como condicionante de los usos e intensidades que se localicen en los espacios portuarios desafectados*
 - *Programación de las actuaciones que desarrollen las líneas estratégicas por fases, a medida que vayan desapareciendo las concesiones y las actividades portuarias*
 - *Sostenibilidad ambiental de todas las intervenciones que se desarrollen en los espacios portuarios desafectados*
 - *Sostenibilidad social de las actividades productivas y no productivas que se localicen en los terrenos portuarios desafectados*
 - *Reconocimiento de que se trata de espacios compartidos en los que intervienen distintas Administraciones públicas con competencias concurrentes*
 - ESPECÍFICOS (de la ZONA 1)
 - *“Avenida do Porto”* (Vid. Documento sobre *Definición de líneas estratégicas...*)
 - *Objetivos locales (...)*
 - *“Muelle de Transatlánticos”* (Vid. Documento sobre *Definición de líneas estratégicas...*)
 - *Objetivos locales (...)*
 - *“Muelle de Batería”* (Vid. Documento sobre *Definición de líneas estratégicas...*)
 - *Objetivos locales (...)*
 - *“Muelle de Calvo Sotelo”* (Vid. Documento sobre *Definición de líneas estratégicas...*)
 - *Objetivos locales (...)*

- PROMOCIÓN DE LA MODIFICACIÓN O REVISIÓN DE TODOS LOS INSTRUMENTOS JURÍDICOS (convenios, planes, licencias, etc.) que sean precisos para hacer valer la nueva ordenación urbanística resultante de la Zona 1.

II.-CONVENIO INTERADMINISTRATIVO

1.BASE JURÍDICA

- Arts. 47-53 de la LRJSP sobre “convenios administrativos” adoptados por las Administraciones Públicas entre sí o con sujetos de derecho privado para un fin común .
- Art. 57 de la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local sobre convenios administrativos para la cooperación económica, técnica y administrativa entre la Administración Local y las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas.

2. SUJETOS FIRMANTES

- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MTVAU) (antiguo Ministerio de Fomento)
- Xunta de Galicia (XG)
- Ayuntamiento de A Coruña (AAC)
- Autoridad Portuaria de A Coruña (APAC)
- Organismo público Puertos del Estado (OPPE)
- ¿Diputación de A Coruña? (DAC)

3. PREÁMBULO

- Necesidad de renovación y regeneración del borde marítimo interior del puerto interior de la Coruña por la terminación y puesta en marcha del Puerto exterior que implica la innecesidad de ciertos usos portuarios en la Zona 1 (en adelante, PROYECTO ZONA 1).
- Problema condicionante de la financiación del Puerto Exterior

- Modificación o sustitución de los Convenios de 2004 sobre los aprovechamientos urbanísticos relativos a la Zona 1
- Búsqueda de fórmulas de colaboración entre las Administraciones Públicas con competencias sobre el puerto de A Coruña para la amortización de la deuda originada por la construcción del puerto exterior y la gestión de los espacios portuarios desafectados
- Nuevo marco de actuación que permita flexibilizar y adaptar el Convenio de normalización financiera de 2011 con el objeto de favorecer la compatibilización del mantenimiento de la gestión pública de los muelles de Batería y Calvo Sotelo, así como de la zona de la Solana
- Facilitar el mantenimiento de un “fondo de maniobra” positivo a la APAC y adelantos monetarios para sus necesidades financieras para la devolución y amortización de los créditos
- Bajo principio de “lealtad institucional” entre las AAPP concurrentes, se acuerda celebrar y firmar un Convenio interadministrativo

4. CLAUSULADO o ESTIPULACIONES

4.1. Objeto del Convenio:

- Actuaciones necesarias por parte de los firmantes para favorecer el mantenimiento de la titularidad pública de los muelles de Batería y Calvo Sotelo, así como la zona de La Solana, de forma compatible con el “esquema de financiación” de las instalaciones portuarias del Puerto Exterior
- Modificación de las determinaciones urbanísticas de la Zona 1 en los Convenios de 2004
- Desarrollo de actuaciones de interés público en proyectos de carácter urbanístico
- Adopción de fórmulas de colaboración interadministrativas para la sostenibilidad financiera de la nueva ordenación portuaria en la Zona 1

4.2. Compromisos de las partes

- *Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*
 - Desafectación del dominio público portuario de los muelles de Batería y Calvo Sotelo

- OM de aprobación de la “delimitación de los espacios y usos portuarios” (lleva aparejada la correspondiente “declaración de utilidad pública” a los efectos de expropiaciones y rescate de concesiones) para la desafectación de los terrenos
- Recabar del Consejo de Ministros la autorización para la enajenación o cesión de los terrenos desafectados de la Zona 1 a las AAPP que lo soliciten; o, alternativamente, para su cesión al “ente público” gestor que se cree para los espacios desafectados a los usos portuarios
- Recabar al Consejo de Ministros la autorización del Convenio para la regulación de la forma de gestión y explotación de los terrenos de la Zona 1
- Impulsar el proyecto como “prioritario y preferente” a la hora de solicitar y obtener subvenciones y financiación pública

- *Xunta de Galicia*

- Autorización para la adquisición, en su caso, de los terrenos de la Zona 1 en régimen de condominio con la autoridad portuaria (y con el resto de AAPP que se adhieran) para la gestión y explotación bajo titularidad pública de dicha zona
- Autorización para regulación de la gestión y explotación de los terrenos de la Zona 1 en régimen de condominio o, en su caso, para su incorporación en un “ente público” gestor de los mismos.
- Cumplimiento de obligaciones urbanísticas por los aprovechamientos urbanísticos obtenidos, correspondientes a la Zona 1
- Tramitar hasta la fase final de aprobación definitiva del Plan Especial de Ordenación Portuaria (PEOP) y de la modificación del Plan General de Ordenación Urbana e informar, si procede, todos los instrumentos del planeamiento portuario, urbanístico y ambiental que se presenten y sean necesarios para el correcto desarrollo del PROYECTO ZONA 1

- *Organismo público Puertos del Estado*

- Facilitar de la desafectación de los terrenos de la Zona 1 (por OM)
- Elaboración del expediente de “delimitación de los espacios y usos portuarios” (DEUP)

- Delimitación de dominio público portuario
 - Distribución de los usos y actividades portuarias, así como las vinculadas a la interacción “puerto-ciudad”
 - Tramitación de las enajenaciones o cesiones de los terrenos de la Zona 1 en régimen de condominio, o, en su caso, para la aprobación del “ente público” para su gestión
 - Adopción de los acuerdos que resulten necesarios para el buen fin del Convenio
 - Emisión de informes y propuestas que fueren necesarios en la tramitación de los diferentes instrumentos de planeamiento portuario, urbanístico y ambiental
- **Autoridad Portuaria de A Coruña**
 - Mantener los terrenos de La Solana como patrimoniales de la APAC con idénticos fines a los actuales
 - Acordar la declaración de innecesariedad para la actividad portuaria de los terrenos de la Zona 1 y procediendo a la tramitación de su desafectación del dominio público
 - Compromiso de enajenar o ceder los terrenos a las AAPP que lo deseen
 - Acordar un Convenio con las AAPP participantes para gestionar y explotar bajo titularidad pública y en régimen de condominio los terrenos de la Zona 1 y, en su caso, su transformación en un “ente público” gestor
 - **Ayuntamiento de A Coruña**
 - Acordar con la APAC el régimen de utilización y mantenimiento del dominio público portuario abierto al uso general
 - Formulación de la modificación del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto (que incluye las determinaciones urbanísticas necesarias)
 - Aprobación definitiva por la Xunta de Galicia
 - Tramitar la modificación del Plan General de Ordenación Urbana que adapte los usos de las áreas desafectadas a los establecidos en el Convenio
- Modificación del “sistema general portuario” de acuerdo con el nuevo DEUP
 - Tramitar hasta su aprobación definitiva cuantos instrumentos de desarrollo de planeamiento, gestión urbanística y ejecución de obras de urbanización que resulten necesarios para la correcta implantación del PROYECTO ZONA 1
 - Tramitar a la mayor brevedad posible todas las licencias y/o autorizaciones municipales que resulten necesarias para la construcción, ocupación, implantación de actividades y apertura de las mismas de edificios en las parcelas resultantes del PROYECTO ZONA 1
 - Aprobación de la constitución de un “ente público” gestor de los terrenos desafectados
- #### 4.3. Contenido y características del PROYECTO ZONA 1.
- Concreción de actuaciones recogidas en el PROYECTO ZONA 1
 - Avenida do Porto (Vid. Documento sobre *Definición de líneas estratégicas...*)
 - Acciones a corto, a medio y a largo plazo (...)
 - Muelle de Transatlánticos (Vid. Documento sobre *Definición de líneas estratégicas...*)
 - Acciones a corto, a medio y a largo plazo)
 - Muelle de Batería (Vid. Documento sobre *Definición de líneas estratégicas...*)
 - Acciones a corto, a medio y a largo plazo (...)
 - Muelle de Calvo Sotelo (Vid. Documento sobre *Definición de líneas estratégicas...*)
 - Acciones a corto, a medio y a largo plazo (...)
 - Estructura general de las inversiones y aportaciones de los socios
 - Calendario o cronograma de ejecución del PROYECTO ZONA 1
- #### 4.4. Ente público de gestión del PROYECTO ZONA 1
- Determinación de la naturaleza jurídica del ente público de gestión (empresa pública, consorcio, consorcio urbanístico, etc.) de los espacios portuarios desafectados
 - Constitución del ente público con las aportaciones patrimoniales (y su valoración económica) de las diferentes Administraciones Públicas participantes del mismo

- Determinación del nivel de participación de las Administraciones Públicas concurrentes en el “ente público” y en las responsabilidades financieras del mismo

4.5. Sostenibilidad y garantía de la calidad del PROYECTO ZONA 1

- La operación de reordenación y regeneración del borde marítimo interior de la Zona 1 se presenta con la vocación de ser un proyecto de referencia en materia de sostenibilidad urbana y portuaria, así como un ejemplo de calidad urbanística, infraestructural y edificatoria
- El Ente Público que se constituya desarrollará unas guías de intervención sostenible y unas ordenanzas para la ejecución innovadora de las actuaciones que sean precisas
- En todo caso, el PROYECTO ZONA 1 seguirá el modelo de bajo consumo de recursos (agua y energía), bajo impacto (emisiones, vertidos, residuos) y empleo de materiales sostenibles. Se tendrá en cuenta, asimismo, la mitigación y la adaptación del PROYECTO ZONA 1 al cambio climático.
- En la zona de interacción puerto-ciudad se tendrán en cuenta las directrices derivan de la Agenda 2030 y Objetivos de Desarrollo Sostenible, así como, los criterios contenidos en la “Nueva Agenda Urbana” de Naciones Unidas (2016) y la “Agenda Urbana Española” de 2019.
- En la medida de lo posible se procurará seguir las orientaciones promovidas por la “European Sea Ports Organization” (ESPO) en su “hoja de ruta” para implementar el “Pacto Verde” de la Unión Europea (febrero de 2020)

4.6. Cumplimiento del Convenio y diligencia exigible

- Carácter obligatorio y eficacia real e inmediata de los compromisos adquiridos
- Principio de plena indemnidad patrimonial de la APAC y OPPE
- Compromiso de la OPPE de búsqueda de financiación para construcción de acceso por ferrocarril al Puerto Exterior

4.7. Régimen jurídico del Convenio y Jurisdicción aplicable

- Conforme a lo previsto en el Capítulo V del Título Preliminar de la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público
- Naturaleza jurídico-administrativa
- El conocimiento de las cuestiones que puedan surgir en torno a la interpretación, aplicación, modificación, resolución y efectos del Convenio, corresponderá a la Jurisdicción Contencioso-administrativa

4.8. Comisión de seguimiento

- Composición de los miembros por cada una de las AAPP intervinientes
- Adopción de acuerdos por mayoría de votos

4.9. Duración del Convenio y entrada en vigor

- Cuatro años, sin perjuicio de su prórroga
- La entrada en vigor tendrá lugar desde el día de su firma por las partes intervinientes hasta el completo desarrollo exitoso del PROYECTO ZONA 1

4.10. Causas de extinción del Convenio (y del Ente Público)

- El cumplimiento de su objeto o, por el contrario, el incumplimiento de los compromisos de alguna de las partes que sean de tal magnitud que imposibiliten la continuidad del PROYECTO ZONA 1

4. TEXTO PROPUESTA DEL PROTOCOLO GENERAL

PROYECTO DE PROTOCOLO GENERAL DE INTENCIONES PARA LA REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR DE A CORUÑA (ZONAS 1 y 2)

En A Coruña, a de de

COMPARECEN

El representante del **Ayuntamiento de A Coruña**.....

El representante del **Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana**...

El representante de la **Xunta de Galicia**.....

El representante del **Organismo Público Puertos del Estado**....

El representante de la **Autoridad Portuaria de A Coruña**....

El representante de la entidad pública empresarial **Administrador de Infraestructuras Ferroviarias** (ADIF)....

El representante de la **Diputación Provincial de A Coruña**.....

EXPONEN O MANIFIESTAN

PRIMERO.- El Puerto y A Coruña son dos realidades históricas que se han ido desarrollando de forma conjunta, con sus conflictos y sus sinergias, que configuran en nuestros días la idiosincrasia cultural

y las singularidades socioeconómicas de la Bahía de A Coruña. Una *relación inescindible* en la que el Puerto ha sido -y sigue siendo- el motor tradicional del crecimiento urbano y económico de la ciudad, y que, en el futuro, están *llamadas a seguir experimentando un mutuo y creciente enriquecimiento*.

SEGUNDO.- La puesta en funcionamiento del Puerto exterior de Punta Langosteira y el progresivo traslado de una parte de las instalaciones comerciales que hoy todavía ocupan los muelles interiores de A Coruña supone una *gran oportunidad para recuperar determinados terrenos portuarios* -los previstos en los Convenios firmados, uno, el 2 de febrero de 2004 entre el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia y los Ayuntamientos de A Coruña y de Arteixo, y el otro de 4 de octubre del mismo año, entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de A Coruña- *para usos ciudadanos* y para promover *una Coruña más sostenible, dinámica y competitiva, con una alta calidad de vida*.

TERCERO.- Se abre, a partir de ahora, *una nueva etapa de fructífera colaboración y cooperación interadministrativa*, de entendimiento institucional, en la *transformación y reordenación urbanística de una buena parte de los espacios portuarios interiores* que puede generar un *valor económico para la propia Autoridad Portuaria y un gran beneficio social para la ciudadanía*. La visión integral de todo el borde portuario que ocupa una parte muy significativa del frente litoral de la ciudad de A Coruña permitirá una mejor articulación de sus funciones urbanas y marítimas.

CUARTO.- Para la reordenación del espacio interior de A Coruña se firmaron los ya citados Convenios urbanísticos de 2004, que programaron unos aprovechamientos urbanísticos de los terrenos (que fueran desafectados, en su caso, para usos portuarios), cuyos rendimientos económicos estaban vinculados a la aportación de financiación de las obras de construcción del Puerto exterior en Punta Langosteira, cuyas previsiones fueron incorporadas al vigente Plan de Ordenación Urbanístico Municipal de A Coruña de 2013. Desde entonces, el *cambio de las circunstancias económicas y del mercado inmobiliario, aconsejan una revisión y replanteamiento de este marco jurídico previo*, y, por consiguiente, sustituir los citados Convenios de 2004 por un nuevo marco jurídico consensuado entre las Administraciones Públicas que tienen competencia sobre los espacios afectados.

QUINTO.- *Sobre la Autoridad Portuaria de A Coruña recae una considerable deuda financiera*, para la amortización -desde el año 2021 hasta 2050- de los préstamos que procedentes del Banco Europeo de Inversiones (de 130 millones de euros) y del organismo público Puertos del Estado (de 200 millones de euros), ante los que aquella debe responder en virtud de la regla de "autosuficiencia económico-financiera" de los puertos de interés general y de acuerdo con el Convenio de Normalización Financiera entre Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de A Coruña de 2011. Y, dado que, ni los

ingresos ordinarios de la Autoridad Portuaria de A Coruña, ni los aprovechamientos previstos en los Convenios de 2004, son suficientes para responder la citada deuda financiera, *es urgente buscar un equilibrio entre la viabilidad económica y financiera de la Autoridad Portuaria y el valor social que la transformación de los espacios portuarios puede aportar.*

SEXO.- Se hace preciso, asimismo, que entre todas las Administraciones presentes en este protocolo, se pueda aportar el necesario impulso a la conexión ferroviaria al Puerto Exterior, tanto desde el ámbito técnico como financiero, y de esta forma dar una solución estable y definitiva al traslado de aquellas operaciones portuarias que, tanto medioambientalmente como desde el punto de vista de la seguridad, precisan de otra ubicación. Además, esta conexión ferroviaria redundará de forma directa en la competitividad comercial del puerto y en el proyecto proceso de apertura de la ciudad.

SÉPTIMO.- Durante los últimos años, varias de las Administraciones Públicas con competencias concurrentes sobre los espacios portuarios objeto de futura reordenación, han debatido y han llegado a la conclusión de que para la reordenación futura de dichos espacios es *conveniente favorecer al máximo el mantenimiento de la titularidad pública de los frentes litorales urbanos*, para, así, garantizar la accesibilidad ciudadana a los mismos, de forma compatible con la necesidad de obtención de los recursos establecida para la financiación del Puerto exterior. Para tal fin, y para poder responder a la devolución de los créditos recibidos para su construcción, las Administraciones Públicas firmantes de este Protocolo estiman necesaria la *búsqueda de alternativas a la situación financiera de la Autoridad Portuaria de A Coruña*, con la creación de una entidad pública u otras fórmula jurídica de relación interadministrativa -en la que se integrarán todas las Administraciones Públicas implicadas y en la que se determinarán las aportaciones de cada una de ellas- para hacerse cargo de parte de la deuda y para la gestión compartida de los terrenos del Puerto desafectados a los usos portuarios.

OCTAVO.- Considerando las partes la conveniencia de expresar su voluntad para actuar con el *objetivo común de suscribir en el futuro un convenio interadministrativo* de los regulados en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público y, en su desarrollo, en el Acuerdo del Consejo de Ministros del 15 de octubre de 15 de diciembre de 2017, por el que se aprueban las instrucciones para la tramitación de los convenios, publicado mediante Orden PRA/1257/2017, de 21 de diciembre.

DECLARAN

(COMPROMISOS o ESTIPULACIONES)

PRIMERO.- NATURALEZA JURÍDICA Y VIGENCIA

El presente Protocolo se suscribe al amparo de lo dispuesto en el párrafo 1º del artículo 47 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre de Régimen Jurídico del Sector Público, tendrá vigencia desde el día de su firma y se extinguirá por expresa manifestación de cualquiera de los firmantes o, en su caso, cuando se hayan cumplido los objetivos para los cuáles se firmó.

SEGUNDO.- ÁMBITO DE APLICACIÓN

El ámbito de aplicación del Protocolo corresponde a las zonas del frente portuario -pertenecientes al "sistema general portuario"- descritos en el Convenio "para la reordenación urbanística de determinados terrenos del actual puerto de A Coruña y de la Estación de ferrocarril de San Diego, vinculada a la mejora de la estructura urbanística de la ciudad y a la construcción de las nuevas instalaciones portuarios en Punta Langosteira" de 2004, en el que se diferencian dos Zonas:

- **Zona 1:** relativa a los *muelles de Batería y Calvo Sotelo* (con una extensión de 8,84 Ha), correspondiente al plan especial de transformación PET-Q23, del vigente Plan de Ordenación Urbana Municipal de A Coruña de 2013
- **Zona 2:** Integrada por *el muelle de San Diego, el muelle petrolero y la estación de mercancías de San Diego* (con una extensión de 39,47 Ha), correspondiente al plan especial de transformación PET-R26, del vigente Plan de Ordenación Urbana Municipal de A Coruña de 2013

TERCERO.- OBJETIVO COMÚN

Las Administraciones territoriales (estatal, autonómica y locales) y los organismos públicos firmantes de este Protocolo tienen por objetivo común llevar a *cabo una transformación y reordenación del espacio portuario interior de la ciudad de A Coruña*, tanto en los nuevos usos portuarios como en los usos urbanos de los terrenos que sean desafectados para los usos portuarios, en las Zonas 1 y 2 descritas en el apartado segundo de esta declaración, *de acuerdo con el interés público y con el fin de mejorar*

la calidad de vida de los ciudadanos de A Coruña. Al mismo tiempo, los mismos sujetos firmantes desean acordar la aprobación de un marco jurídico que sustituya a los referidos Convenios de 2004 en la reordenación urbanística de las zonas afectadas que, además, **no ponga en peligro la viabilidad económica y financiera de la Autoridad Portuaria**. Para tales fines, se propondrán fórmulas institucionales de colaboración interadministrativa que respondan los retos actuales, tanto de la Autoridad Portuaria de A Coruña como del Ayuntamiento de A Coruña.

Con esta reordenación del espacio portuario interior de A Coruña se trata de **recuperar las relaciones de la ciudad con el mar en el frente portuario**, resolviendo los actuales problemas de movilidad y el déficit de espacios y de dotaciones públicas de los barrios limítrofes, así como de contribuir a la **mejora de la competitividad y sostenibilidad financiera de la Autoridad Portuaria** y, en definitiva, **servir de elemento impulsor de la recuperación del borde litoral de la ciudad de A Coruña**, a escala urbana y metropolitana.

CUARTO.- MARCO GENERAL DE ORIENTACION

Las actuaciones que se lleven a cabo en virtud de este Protocolo se realizarán bajo los **principios de cooperación y de colaboración** interadministrativas, así como de **lealtad institucional**, previstos en nuestro ordenamiento jurídico-administrativo. En todo caso, se fomentará el esfuerzo común en promover el consenso y la unanimidad en la toma de las decisiones que fueran necesarias, en el más absoluto respeto de las competencias que cada una tiene atribuidas.

Asimismo, de acuerdo con la estrategia contenida en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 2011, las actuaciones derivadas de este Protocolo se orientarán a hacer la valer la **mejora de la "interacción puerto-ciudad"**, sin perjudicar el desarrollo futuro del Puerto y ajustándose a lo establecido en el correspondiente planeamiento urbanístico.

QUINTO.- MARCO ESPECÍFICO PARA EL DESENVOLVIEMTO DE LAS ACTUACIONES EN LOS ESPACIOS PORTUARIOS INTERIORES DE A CORUÑA

Las actuaciones que sean fruto de este Protocolo se desarrollarán bajo los siguientes **principios básicos**:

- Capacidad de adaptación a los escenarios cambiantes

- Entendimiento de los espacios portuarios y su relación con la ciudad de una forma integral
- Reconocimiento de la deuda generada por la construcción del puerto exterior, como condicionante de los usos e intensidades que se localicen en los espacios portuarios desafectados
- Programación de las actuaciones que desarrollen las líneas estratégicas por fases, a medida que vayan desapareciendo las concesiones y las actividades portuarias
- La sostenibilidad ambiental de todas las intervenciones que se desarrollen en los espacios portuarios desafectados
- La sostenibilidad social de las actividades productivas y no productivas que se localicen en los terrenos portuarios desafectados
- El reconocimiento de que se trata de espacios compartidos en los que intervienen distintas Administraciones Públicas con competencias concurrentes.

Sobre la base de las precitados principios básicos, el órgano negociador (el "Grupo de trabajo") resultante de la aplicación del presente Protocolo deberá definir las **estrategias específicas de cada uno de los espacios portuarios delimitados** en apartado segundo de estos compromisos.

SEXTO.- METODOLOGIA Y HOJA DE RUTA PARA PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO

Para lograr los objetivos que se propone en este Protocolo en la reordenación de los espacios portuarios interiores de A Coruña, se hace preciso a modo de metodología una **"hoja de ruta"** para su ejecución que resumidamente puede sintetizarse del siguiente modo:

- Constitución del "Grupo de trabajo"
- Elaboración de un "Plan Maestro" o "Plan Director"
- Desafectación de los terrenos del dominio público portuario
- Modificación de la delimitación de espacios y usos portuarios del Puerto de A Coruña
- Modificación y desarrollo del planeamiento, general y especial: del plan general de ordenación urbana, del plan especial del Puerto, y de otros instrumentos urbanísticos
- Tramitación de todas las licencias y/o autorizaciones necesarias para la implantación de las actuaciones correspondientes a su reordenación y ejecución urbanísticas

Con el fin de lograr la ejecución de todo lo anteriormente indicado y para definir con mayor precisión los compromisos de los comparecientes y de crear las entidades y órganos que puedan llevar a cabo un adecuado seguimiento de los objetivos y de la gestión del proyecto de reordenación de los espacios portuarios interiores..., se procederá en el plazo máximo de..., a la **suscripción de un CONVENIO INTERADMINISTRATIVO DE COLABORACIÓN** en el que se hará constar, además de las obligaciones y compromisos específicos de todas las partes para la consecución y ágil impulso de la tramitación del objeto del Protocolo en sus correspondientes competencias, al menos las siguientes cuestiones:

- Administraciones Públicas y Órganos que los celebran y capacidad jurídica con que actúan
- Competencias que ejerce cada Administración y compromisos de tramitación en relación a las mismas
- Concreción de las actuaciones a desarrollar para el cumplimiento del Protocolo
- La necesidad de creación de un ente público u otro modelo de entidad estable y eficiente, consensuada por las partes, para la gestión del Proyecto y la elaboración de los Estatutos de actuación de dicha entidad
- El plazo de vigencia del convenio de colaboración
- Las causas de extinción de convenio
- Comunicación y publicidad del Proyecto

En todo caso, las Administraciones intervinientes actuarán en virtud de sus respectivas competencias, colaborando de forma coordinada en la toma de decisiones durante su completa tramitación, manifestado de este modo su compromiso de lealtad institucional, presidido por el consenso entre los diversos actores.

SÉPTIMO.- COMISIÓN DE SEGUIMIENTO Y GRUPO DE TRABAJO

A los efectos de resolver los problemas de interpretación y cumplimiento del presente Protocolo se crea una **COMISIÓN DE SEGUIMIENTO**, formada por dos representantes de cada Administración Pública interviniente.

Asimismo, se constituirá un **GRUPO DE TRABAJO** compuesto únicamente por tres representantes de la Autoridad Portuaria de A Coruña y tres más del Ayuntamiento de A Coruña, cuya función será la de definir, conjunta y consensuadamente, el "Plan Maestro" o "Plan Director", el programa de usos no portuarios y las determinaciones urbanísticas esenciales, así como el calendario y cuantificación de las

inversiones necesarias para llevar a cabo el objetivo de este Protocolo, para su posterior inclusión en el Convenio Interadministrativo de Colaboración, a suscribir entre todas las Administraciones Públicas firmantes de este Protocolo.

A las sesiones de trabajo del Grupo de Trabajo podrán asistir aquellos asesores que se consideren necesarios por parte de ambas Administraciones, con un número máximo de dos miembros por cada una de ellas.

OCTAVO.- FINANCIACIÓN

El Presente Protocolo no supone aportación económica alguna por parte de las Administraciones y Organismos firmantes, en la fase actual del Proyecto

NOVENO.- JURISDICCIÓN.

El presente Protocolo tiene naturaleza jurídico-administrativa. El conocimiento de las cuestiones que pudieran surgir en torno a su interpretación, aplicación, modificación, resolución y efectos corresponderá a la Jurisdicción Contenciosa-Administrativa.

En prueba de conformidad, firman el presente Protocolo, por septuplicado, en lugar y fecha antes señalados

Por el Ayuntamiento de A Coruña	Por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
Por la Xunta de Galicia	Por el Organismo Público Puertos del Estado

Por la Autoridad Portuaria de A Coruña	Por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)

Por la Diputación Provincial de A Coruña

5. ADDENDA SOBRE LAS OPCIONES INSTITUCIONALES DEL “ENTE PÚBLICO”

Conforme a lo que se desprende de estas líneas estratégicas para la reordenación del espacio portuario interior, en las que se defiende la necesidad de buscar cauces de concertación entre las Administraciones con competencias sobre los espacios concernidos, y en las que, la futura interacción puerto-ciudad que se propone, va más allá de una simple operación de reordenación urbanística, es claro que deben de buscarse fórmulas sólidas y estables de cooperación interadministrativa. Dentro de éstas técnicas de cooperación se suelen distinguir las funcionales y las orgánicas; de las primeras, destaca el “convenio interadministrativo” entre entes públicos (regulados en los arts. 47-53 y 143-144 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre de Régimen del Sector Público) que se firman para el ejercicio de competencias propias. Y, en cuanto a las técnicas de cooperación orgánica, se prevén en la citada Ley 40/2015 diversas fórmulas entre las que se recoge en supuesto de “órganos de cooperación de composición multilateral” que pueden estar constituidos por representantes de las Administraciones territoriales “para acordar voluntariamente actuaciones que mejoren el ejercicio de las competencias que cada Administración Pública tiene” (art. 145,1).

Pues bien, en el epígrafe 3º en el que ensayamos un proyecto de Protocolo de Intenciones uno de cuyos objetivos fundamentales es promover la suscripción entre las Administraciones concurrentes de un “Convenio interadministrativo de cooperación”, lo cual consideramos esencial para llevar a cabo todas las tareas que conlleva la deseada reordenación de los espacios portuarios interiores de A Coruña. Pero, además, sobre las fórmulas institucionales que podrían utilizarse para promover dicho proceso, si tenemos en cuenta las opciones que ofrece el ordenamiento jurídico y las experiencias que han tenido lugar en experiencias similares en España, pueden subrayarse dos posibilidades principales: el “Consortio administrativo” y la “Empresa pública”.

Por lo que se refiere al “consorcio administrativo”, cuya regulación de carácter básico se encuentra en los art. 118-124 de la Ley 40/2015 (salvo el art. 123,2 que solo se aplica a la Administración General del Estado), se define como “entidades de derecho público, con personalidad jurídica propia y diferenciada, creadas por varias Administraciones Publicas o entidades integrantes del sector público institucional, entre si o con participación de entidades privadas, para el desarrollo de actividades de interés común a todas ellas dentro del ámbito de sus competencias”. Se trata, por lo tanto, de una verdadera Administración Pública que, además de ser un ente institucional e instrumental, es un ente asociativo. Y, como tal, Administración Publica su régimen jurídico es eminentemente público (personal,

régimen presupuestario y patrimonial, etc.). Pero un aspecto muy relevante de esta figura de personificación pública es su “régimen de adscripción” de manera que, de acuerdo con los que determinen sus Estatutos, el Consorcio “quedará adscrito, en cada ejercicio presupuestario y por este periodo” a la Administración Pública matriz, lo cual depende de una serie de criterios, “ordenados por prioridad en su aplicación” (cfr. art. 120,2 de la Ley 40/2015). Por lo tanto, el consorcio podría estar adscrito bien a la Administración General del Estado, a la Administración autonómica o bien a la Administración local.

Otra posibilidad institucional es la referida “empresa pública”, cuya regulación básica se encuentra desarrollada en los arts. 118-127 de la repetida Ley 40/2015. En el caso de la “sociedad mercantil estatal” -prevista en el art. 111,1,a)- la participación directa de la Administración General del Estado o de algunas de las entidades que conforman en sector público institucional debe ser superior al 50%. Para su creación, se prevén importantes condiciones previas que justifiquen su creación, aseguren su eficiencia y eviten duplicidades (cfr. art. 114). Salvo excepciones, “en ningún caso podrán disponer de facultades que impliquen ejercicio de autoridad pública” y su régimen jurídico es predominantemente de Derecho privado, con excepción de las materias “en que sea de aplicación la normativa presupuestaria, contable, de personal, de control económico-financiero y de contratación” art. 113). En todo caso, como cualquier empresa, su actividad estaría sometida al impuesto de sociedades salvo las bonificaciones que puedan preverse por el desarrollo de algunos servicios específicos.

La elección de una u otra fórmula organizativa no podemos resolverla aquí ya que depende de muchos factores que sólo cabrá ponderar, en su caso, si con motivo del Convenio interadministrativo de cooperación firmado entre las Administraciones competentes sobre los espacios portuarios, el Grupo de Trabajo (una modalidad de cooperación orgánica sin personalidad jurídica), acuerda promover la fórmula institucional que estime oportuna. La naturaleza de las actividades a desarrollar en virtud del Convenio (urbanísticas, comerciales, financieras, etc.), el volumen de las aportaciones patrimoniales y financieras comprometidas por cada una de las Administraciones, el nivel de protagonismo asumido por éstas (estatal, autonómica, local), son algunos de los factores que pueden determinar, en su caso, la elección de una u otra forma de personalización jurídico-pública. En todo caso, la elección entre constituir una verdadera Administración pública (el consorcio administrativo) con sus potestades administrativas y su dependencia (y adscripción) de la Administración matriz correspondiente, y una empresa pública en la que predomina, en su actividad ordinaria, al Derecho privado.

C.6. PARTICIPACIÓN PÚBLICA

1. INTRODUCCIÓN

La transformación y recuperación de los espacios portuarios interiores, que representa una oportunidad tanto para la ciudad como para la imagen pública del Puerto (Daamen y Vries, 2013), es uno de los procesos que se pueden observar dentro de la consolidación en las últimas décadas de una nueva relación Puerto-Ciudad, caracterizada por un cierto acercamiento urbano. En este sentido, la adaptación de los puertos y las ciudades a las nuevas lógicas económicas y sociales ha obligado a replantear y establecer un nuevo modelo de relación entre ambos (Aarts et al, 2012). En esta nueva relación Puerto-Ciudad, la participación pública de los ciudadanos y de otras instituciones es esencial de cara a procurar una utilización más eficiente y productiva en lo económico, social y ambiental de las instalaciones portuarias (Daamen y Vries, 2013), a través de su mayor integración con la ciudad, tanto para usos urbanos como portuarios (Wiegman y Louw, 2011), lo que, a su vez, implica la necesaria colaboración y cooperación entre el Puerto y los políticos y las comunidades locales (Van Gils y Klijn, 2007).

De este modo, la relación Puerto-Ciudad se enfrenta a nuevos retos caracterizados por la búsqueda de la colaboración, el consenso y la introducción de mecanismos de participación y concertación en los procesos de transformación urbana de los espacios portuarios. Sin embargo, esta relación no es sencilla, debido al número de actores, con sus distintos intereses, presentes, lo que puede generar conflictos y tensiones de diferente grado de intensidad, que se han de canalizar a través de una participación pública amplia y efectiva.

Por tanto, los procesos de transformación Puerto-Ciudad son tremendamente complejos dada la diversidad de actores que intervienen en ellos, tanto desde el lado de las administraciones participantes: municipales, portuarias, regionales, ferroviarias, etc., como por el amplio conjunto de colectivos sensibilizados, afectados y/o implicados: asociaciones vecinales y de todo tipo, ecologistas, ambientalistas, técnicos, colegios profesionales, etc. y la población en general.

A priori, como en cualquiera relación conflictiva, estos procesos son objeto de una amplia atención mediática que suscitará el interés y la participación de todos aquellos colectivos. Es por ello que un requisito indispensable para el buen curso de tales procesos será, además del adecuado consenso y compromiso entre administraciones intervinientes por unos objetivos comunes -como los que se han planteado en el documento de definición de unas líneas estratégicas para la reordenación del espacio

interior portuario-, el contar con el apoyo mayoritario de dichos colectivos sociales y de la opinión pública en general.

Así pues, contar efectivamente con un amplio apoyo de los colectivos y agentes afectados y/o implicados va a favorecer el adecuado desarrollo de los procesos de transformación puerto-ciudad. Por el contrario, una enfrentada oposición a los mismos va a entorpecer, o incluso malograr, sus posibles resultados, además del coste político correspondiente para las administraciones implicadas.

2. OBJETIVOS DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN LOS PROCESOS PUERTO-CIUDAD

La articulación de un proceso de participación pública en la transformación de los espacios portuarios interiores, con la finalidad de alcanzar un adecuado consenso y compromiso, tanto institucional como ciudadano, ha de contemplar una serie de objetivos. De este modo, es preciso articular adecuadamente este proceso participación desde los objetivos que se señalan a continuación.

- Proporcionar una eficiente información a los colectivos y agentes afectados y/o implicados, para facilitar así una participación efectiva de los mismos, asegurando la correcta valoración de sus opiniones.
- Superar resistencias y obstáculos del marco administrativo-institucional respecto a la incidencia real de los colectivos y agentes locales en los buenos resultados del proceso puerto-ciudad.
- Promover de forma operativa la participación pública desde los primeros momentos del proceso, hasta la materialización de las transformaciones y la gestión del espacio urbano-portuario.
- Suscitar la confianza en el éxito del proceso de transformación como eje del consenso social, a través de la generación de sinergias de efectividad y aceptabilidad.
- Poner de manifiesto los inconvenientes de no llevar a cabo un adecuado proceso de participación efectivo en las transformaciones puerto-ciudad.

Con relación a los objetivos anteriores se atenderá a las siguientes cuestiones:

Características de los procesos de participación ciudadana.

Modos o grados de participación ciudadana.

Evaluación de los resultados de participación, y diseño y organización del proceso.

Articular un proceso de participación Aplicación a los espacios portuarios concretos.

3. CARACTERÍSTICAS DE LOS PROCESOS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Articular un proceso de participación pública operativo y efectivo supone un gran reto, dado que son muchos los condicionantes y problemas a los que se enfrenta, entre los que se encuentran las características socio-demográficas y económicas del entorno local, en interacción con las motivaciones ideológicas de los actores, y la intervención de las diversas instituciones implicadas. A pesar de su diversidad, es posible definir un algunos rasgos y características comunes a estos procesos participación ciudadana:

- El presente contexto global, en el que las iniciativas de participación están marcadas por las dinámicas de la globalización.
- El surgimiento en los últimos tiempos de una nueva democracia más participativa, y no limitada al mero trámite electoral, con una mayor implicación popular en las cuestiones sociopolíticas.
- La ampliación de los actores implicados en los procesos de decisión, habiéndose pasado de modelos piramidales a dinámicas de red en la toma de decisiones.
- Las innovaciones tecnológicas que han extendido y multiplicado estos procesos complejos gracias, entre otras, a las redes sociales.

Además, son ampliamente reconocidas como cualidades de una buena participación ciudadana las siguientes:

- La participación debe permitir a la población conocer en profundidad la totalidad, o al menos la mayor parte, de los contenidos e intervenciones físicas del proceso puerto-ciudad. Es por ello que ésta será, en primer término, "informativa" con la mayor transparencia posible, debiéndose poner en conocimiento de la población las circunstancias, los acuerdos y decisiones adoptadas, así como los proyectos de transformación.
- La participación debería contribuir a facilitar el proceso, y posibilitar la contribución de sugerencias y propuestas que precisarían una posterior definición por parte de los técnicos
- La participación debe permitir la crítica de las propuestas iniciales para su mejora, aunque

considerando sus interacciones dentro del modelo global.

- Una concepción participativa requiere la búsqueda, no de soluciones óptimas sino, de las que cuenten con el mayor respaldo social.

4. MODOS O GRADOS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Existe un amplio consenso a la hora de identificar la existencia, ente otros, de tres modos o grados de participación ciudadana: información o comunicación, consulta y deliberación, o decisión, en función del grado de influencia sobre la toma de decisiones en el proceso. Como se ha indicado previamente, el grado informativo es esencial en cualquier proceso participativo dado que va a conformar la base fundamental que garantiza el éxito del mismo. Es decir, el proporcionar a la ciudadanía en general una buena información, no excesivamente técnica y lo más transparente posible, con todos los datos necesarios en relación con los procesos puerto-ciudad y de participación, va a permitir obtener mejores resultados en las fases de consulta y, sobre todo, en un posible posicionamiento positivo en la toma de decisiones o en la aceptación de las previamente adoptadas.

De este modo, y dado que cada vez más los planes y proyectos han de contar con una participación pública no estructurada basada en la distribución de la información y la divulgación, para que el conocimiento acerca de las decisiones sea mucho más informado, se ha de considerar una notable tarea en cuanto a proporcionar la mayor información posible a los ciudadanos. En este sentido, respecto al modo informativo es preciso tener en cuenta cuestiones relativas al acceso y/o la recepción de la información, etc.

Así mismo es de interés la posibilidad de plantear un modo consultivo de diversas opciones de transformación puerto-ciudad que precisa del conocimiento de una serie de consideraciones relacionadas con el acceso y la difusión de la información (sistema de información), los actores involucrados y/o afectados, la agilidad del proceso que haga factible el diálogo entre los entes implicados, el intercambio de información y la construcción de consensos, así como su planificación y la previsión para solventar posibles conflictos durante la consulta.

5. EVALUACIÓN DE LOS RESULTADOS DE PARTICIPACIÓN, Y DISEÑO Y ORGANIZACIÓN DEL PROCESO.

En un proceso de participación ciudadana es imprescindible establecer una evaluación que permita conocer el grado de éxito, identificar qué funciona, qué no y por qué. Este no debe entenderse como la última fase, sino como un proceso paralelo. Además, la evaluación debe comenzar cuando se diseña el proceso de participación, con el objetivo de obtener datos para el seguimiento, información sobre la implementación del proceso y mediciones sobre los avances previstos de acuerdo a ciertos indicadores propuestos.

Existe una amplia diversidad procedimientos, pero es posible establecer algunas pautas generales para el diseño y la organización de un proceso de participación ciudadana en los procesos puerto-ciudad. En primer lugar, en la preparación del proceso de participación y, en segundo lugar, con relación a los criterios para la selección de herramientas para las distintas fases del proceso.

La primera etapa consistiría en realizar un análisis de la situación de partida, sopesar la creación de estructuras organizativas, identificar actores, promover actividades para incentivar la participación y preparar y difundir la información. En la segunda, se establecerían y definirían, para cada uno de los horizontes definido en el proceso puerto-ciudad, las técnicas y herramientas que se consideren más idóneas para afrontar los temas correspondientes.

Así pues, la calidad de un proceso participativo pasa por realizar un buen estudio de la situación de partida, conocer la realidad social, previendo los posibles imprevistos, debilidades o amenazas. Igualmente, será necesaria la creación de un conjunto de estructuras organizativas que doten al proceso de identidad de forma permanente y sirvan de referente durante todo el proceso a los actores implicados. Con respecto a la población habrá que identificar los grupos de interés (actores o Stakeholders) y realizar las actividades pertinentes para incentivarlos, sobre todo en aquellos que se muestren más reticentes. Finalmente, será imprescindible preparar toda la información acerca del proceso participativo y difundirla por el mayor número de canales posibles.

Una tercera etapa constituirá la evaluación del proceso de participación pública. Así, dado que la participación pública, tanto en lo que atañe a la difusión de la información como al debate generado, constituye un elemento comunicativo fundamental, es preciso evaluar el impacto y el resultado que ha producido el desarrollo de dicho proceso, analizando la calidad del mismo. Esta evaluación del proceso ha de realizarse a través de una serie de indicadores de seguimiento y control, a los que será preciso

añadir también indicadores relacionados con la integración, la participación y la satisfacción de los ciudadanos respecto al proceso.

6. APLICACIÓN AL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR DE A CORUÑA

Como exponíamos en el Documento Base, durante la elaboración del Documento de Tecendo Litoral, se produjo un debate en la ciudad sobre el futuro de los espacios portuarios, a partir del documento elaborado por la Corporación municipal en Enero del 2018, que fue complementado por el propio debate en la prensa.

El documento sirvió para plantear un Foro Ciudadano, en Abril de ese año, con distintos colectivos, incluidos profesores de la Universidad, en el que se sometió a debate el documento anterior. Al mismo tiempo las entrevistas realizadas por el equipo encargado de la elaboración del documento a distintos colectivos y entidades relacionadas con el mar, se completó después del Foro con talleres de debate, de los que se extrajeron unas conclusiones y una reformulación de las bases programáticas.

Igualmente, la convocatoria de un concurso de ideas, al que también hacíamos referencia en el Documento Base para la reordenación de los espacios portuarios, recogía propuestas en los concursantes seleccionados, sobre la metodología y las acciones específicas de participación pública.

El nuevo periodo iniciado con la Corporación actual, que encargó a la Universidad la elaboración de estas Líneas Estratégicas, plantea nuevos escenarios de participación que luego comentaremos, con una hoja de ruta diferente de la Corporación anterior, en la que el diálogo entre Administraciones, se convierta en la piedra angular, que abra después los procesos de participación a todos los ciudadanos.

6.1. Reflexiones en Tecendo Litoral y en el Concurso de Ideas

Del documento de Tecendo Litoral se derivan recomendaciones relacionadas con la necesidad de participación de las Instituciones, colectivos y a los ciudadanos en general en el proceso, buscando un espacio de concertación que se estima imprescindible para recuperar la confianza entre distintas administraciones valorando.

- La incorporación en el proceso de nuevos agentes que modifiquen o amplifiquen la visión del

proceso, como pueden ser los distintos grupos de investigación de la Universidad.

- La reducción de las tensiones de las negociaciones, por medio de un lenguaje más acogedor, inclusivo y creativo.
- La valoración de los componentes temporales como aportación o conocimiento, con capacidad de dar respuesta a momentos cronológicos explícitos.
- La afloración de fórmulas de colaboración interadministrativas.

De ello se derivaba la necesidad de:

- Establecer mecanismos de participación activa, con un triple objetivo de aportación de conocimiento y certezas, y aportación de soluciones que fortalezcan el proceso.
- Implementar mecanismos y herramientas atractivas y adaptadas a la integración de la diversidad de perfiles y agentes sociales que se puedan involucrar.
- Reforzar las dinámicas de participación inclusiva, adaptadas a las dificultades reconocidas durante el proceso e incorporando la mirada de género y otras miradas minoritarias en la interlocución.

En las propuestas del concurso se recogían también distintos mecanismos y herramientas de participación.

Así el equipo bajo el lema NOSFÍOS proponía.

- Exposiciones sobre el litoral, que enseñasen a los ciudadanos el conocimiento específico del puerto y del borde costero, tanto en su configuración histórica, como respecto a su situación.
- Organización de visitas, mesas redondas, conferencias, explicando los trabajos realizados.
- Establecimiento de espacios pensados para la participación y acción ciudadana, en equipamientos públicos de la ciudad, o en locales vinculados a las actividades de los barrios.

El equipo bajo el lema PORSUPORTO, consideraba que la participación ciudadana, debía ser un elemento presente en todas las fases del proceso de transformación, desde los momentos iniciales del debate sobre el modelo urbano, hasta las decisiones finales sobre los usos de las dotaciones públicas, proponiendo que la nave ubicada en la punta del muelle de Calvo Sotelo se convierta en el lugar para realizar un nuevo Foro Cívico para todas las actividades públicas relativas a la participación ciudadana en el futuro del puerto.

Así mismo se consideraba que sería necesario la creación de un Foro Ciudadano y un Foro Portuario, para formular propuestas que recoja el Grupo de Trabajo o Grupo Motor, en el que estén todas las Administraciones y las instituciones técnicas y profesionales. Después este grupo, en base a las propuestas, formularía un Plan Estratégico, que sería la base de los Planes de desarrollo específicos de cada espacio portuarios.

La propuesta más estructurada de los equipos seleccionados, en cuanto a la participación ciudadana, era la que recogía el equipo bajo el lema de CIUDAD PUERTO, para identificar el conocimiento práctico y contextual que sirviese para la realización posterior del Master Plan, recogiendo las ideas y los deseos de los ciudadanos, en donde el proceso de participación debía estar caracterizado por:

- La Transparencia, con la necesidad de situar los antecedentes, enmarcar el alcance y detallar los principios, que serían tenidos en cuenta en la elaboración del Master Plan.
- La Accesibilidad, para que toda persona que tenga interés pueda hacerlo.
- La Trazabilidad, con la estructuración de los distintos espacios de debate en torno a los agentes implicados, con la creación de espacios de información, reflexión, comunicación y retorno.

Considerando que este proceso de participación se debería mantener en el tiempo durante los próximos 30 años, tanto en el planteamiento global como en la elaboración de planes específicos.

El proceso de participación implica un análisis de la situación de partida, de la identificación de los distintos agentes implicados (Administraciones, Entidades vecinales, Entidades Empresariales, Usuarios del Puerto, Ciudadanos en general) junto con la identificación de los principales Ámbitos (movilidad, equipamientos, ordenación territorial, zonas verdes, mobiliario, etc), y la elaboración de un calendario y un Plan de Comunicación.

El proceso de participación lo concentraban en tres fases:

- De Información, a todos los agentes implicados, con material gráfico y didáctico, tanto online, con una web específica, como offline, con material informativo en los distintos espacios públicos de la ciudad y presentaciones de las propuestas.
- De Recogida de Ideas, con talleres de trabajo, tanto para las instituciones, como para las entidades y para los ciudadanos, con puestos informativos y explicativos.
- De Participación Virtual, a través de una web específica, una plataforma de participación online, y las Redes sociales.

En donde se aplicarán metodologías de reflexión estratégica, y Grupos de Debate abiertos, para el retorno de los resultados. Las otras propuestas seleccionadas no aportan reflexiones en este sentido.

6.2. Reflexiones en torno al proceso de participación a partir de las Líneas Estratégicas de la Corporación actual.

Las líneas estratégicas realizadas por el equipo de la Universidad de A Coruña, por encargo de la Corporación actual, se consideran un Documento Abierto, sujeto a modificaciones posteriores, tanto en sus Principios Básicos y Estrategias Generales, como en las Líneas Estratégicas para cada espacio portuario y la acciones a corto, medio y largo plazo que las acompañan, incluidas las fichas elaboradas como apoyo a las líneas estratégicas. Tienen sin embargo una coherencia como alternativa a la situación anterior, resultado de las reflexiones del Equipo de la Universidad en base a la información existente.

Se consideran en este sentido un instrumento de diálogo entre las distintas Administraciones, con la posibilidad de introducir un primer proceso de participación pública en torno a las mismas con las distintas Administraciones y con los diferentes agentes, colectivos profesionales y ciudadanos en general, que deseen participar en el proceso de transformación de los diferentes espacios portuarios.

Las metodologías que acabamos de comentar, tanto en lo que se refiere a los objetivos generales y a las características que tendría el proceso de participación pública, al igual que las propuestas realizadas desde el documento de Tecendo Litoral, como desde los diferentes equipos del concurso, son plenamente aplicables en este caso.

En cualquier caso, parece necesaria una Propuesta Específica, adaptada al momento actual, por los debates que se han producido anteriormente en la ciudad. Esta propuesta, deberá apoyarse en actuaciones previas a la apertura del proceso de Participación Pública, liderado por el Ayuntamiento, que implica:

- Un acuerdo político de los distintos grupos de la Corporación Municipal, como apoyo a la negociación con otras Administraciones.
- Una voluntad política por parte de las distintas Administraciones, con competencias concurrentes en los terrenos portuarios: Autoridad Portuaria de A Coruña, Ayuntamiento de A Coruña, Puertos del Estado, ADIF, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de avanzar en una dirección a través de la firma de un Protocolo General, que defina una Hoja de Ruta.

Este Protocolo General, al que hacemos referencia en el ámbito jurídico, podría recoger los Principios Básicos y los objetivos Generales que se incluyen en estas Líneas Estratégicas, pudiendo complementarse con protocolos independientes para la Zona 1 y la Zona 2, a los que seguiría un Plan Director de los terrenos portuarios, la desafectación de los terrenos, la modificación del Plan General, la elaboración de los Planes Especiales de cada una de las Zonas, y la creación de la entidad pública o consorcio que gestione la transformación con la participación de todas las Administraciones.

Entendemos en este sentido, que el Protocolo General, después de las Líneas Estratégicas, sería la puerta de salida para un proceso de Participación Pública, a medida que se vayan desarrollando los diferentes documentos, empezando por el Plan Director, que vaya concretando los planteamientos más generales de estas Líneas Estratégicas.

D. EQUIPO

EQUIPO DE LA UNIVERSIDADE DE A CORUÑA

DIRECTOR

Carlos Nárdiz Ortiz. Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Profesor Titular de la Universidad de A Coruña

EQUIPO ASESOR DE LA UNIVERSIDAD DE A CORUÑA

- Juan Román Acinas García. Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Profesor Titular de la Universidad de A Coruña

- Anxo Calvo. Dr. en Económicas. Profesor Titular de la Universidad de A Coruña

- Juan Creus Andrade. Dr. Arquitecto. Profesor Titular de la Universidad de A Coruña

- Ángel Fernández Castro. Dr. en Económicas. Profesor Titular de la Universidad de A Coruña

- José González Cebrián. Dr. Arquitecto. Catedrático de la Universidad de A Coruña

- Francisco Javier Sanz Larruga. Dr en Derecho. Catedrático de la Universidad de A Coruña

- Joaquín Suárez. Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Profesor Titular de la Universidad de A Coruña

- José Anta. Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Profesor Contratado Doctor de la Universidad de A Coruña

EQUIPO ASESOR DE OTRAS UNIVERSIDADES

- Juan Luis de las Rivas. Dr. Arquitecto. Catedrático de la Universidad de Valladolid

- Alejandro Grindlay. Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Profesor Titular de la Universidad de Granada

LABORATORIO DE ESTUDIOS TERRITORIALES

- Gael Sánchez Rivas. Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

- Personal y medios técnicos y materiales del Laboratorio

DOCUMENTO REFUNDIDO

**DEFINICIÓN DE UNAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA LA
REORDENACIÓN DEL ESPACIO PORTUARIO INTERIOR.
ZONA 1 Y ZONA 2**



UNIVERSIDADE DA CORUÑA



Ayuntamiento de A Coruña
Concello da Coruña

