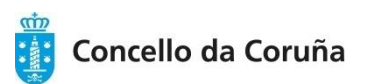




***BASES ESTRATÉGICAS PARA EL  
DESARROLLO DEL PROYECTO  
CORUÑA MARÍTIMA***



**Puertos del Estado**



## CONTENIDO

|            |  |           |
|------------|--|-----------|
| <b>1.</b>  | <b>OBJETIVO DE LAS PRESENTES BASES ESTRATÉGICAS .....</b>                                | <b>3</b>  |
| <b>2.</b>  | <b>ÍNDICE DEL PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS .....</b>                                | <b>3</b>  |
| <b>3.</b>  | <b>ÁMBITO DEL PROYECTO .....</b>   | <b>4</b>  |
| <b>4.</b>  | <b>OBJETIVOS GENERALES DEL PROYECTO .....</b>  | <b>4</b>  |
| <b>5.</b>  | <b>MARCO GENERAL DEL PROYECTO .....</b>  | <b>5</b>  |
|            | 5.1. Un proyecto con carácter coruñés .....  | 5         |
|            | 5.2. Un proyecto emblemático, sostenible e innovador .....                               | 5         |
|            | 5.3. Focalizado en la movilidad sostenible .....   | 7         |
|            | 5.4. Nuevos espacios urbanos para el ciudadano .....                                     | 8         |
|            | 5.5. El uso del agua .....   | 9         |
|            | 5.6. La preservación de la identidad portuaria .....                                     | 10        |
|            | 5.7. La gestión del proyecto .....   | 11        |
|            | 5.8. La socialización del proyecto .....   | 11        |
| <b>6.</b>  | <b>PRINCIPALES CONDICIONANTES DEL PROYECTO.....</b>                                      | <b>12</b> |
|            | 6.1. Condicionantes generales del área .....   | 12        |
|            | 6.2. Condicionantes y requerimientos portuarios .....                                    | 13        |
|            | 6.3. Condicionantes y requerimientos ferroviarios .....                                  | 14        |
|            | 6.4. Condicionantes y requerimientos en materia de movilidad .....                       | 15        |
|            | 6.5. Condicionantes y requerimientos en el ámbito ciudadano.....                         | 24        |
|            | 6.6. Condicionantes y requerimientos de recuperación y preservación del patrimonio ..... | 27        |
| <b>7.</b>  | <b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PROYECTO .....</b>  | <b>30</b> |
|            | 7.1. Objetivos en el ámbito portuario .....  | 30        |
|            | 7.2. Objetivos en el ámbito ferroviario .....  | 32        |
|            | 7.3. Objetivos en materia de movilidad .....   | 33        |
|            | 7.4. Objetivos en el ámbito ciudadano.....   | 34        |
|            | 7.5. Objetivos de recuperación y preservación del patrimonio .....                       | 39        |
| <b>8.</b>  | <b>GRANDES ACUERDOS ESTRATÉGICOS.....</b>  | <b>39</b> |
| <b>9.</b>  | <b>OBJETO DEL CONTRATO: TRABAJOS A REALIZAR .....</b>                                    | <b>41</b> |
| <b>10.</b> | <b>PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN .....</b>   | <b>43</b> |

## 1. OBJETIVO DE LAS PRESENTES BASES ESTRATÉGICAS

El presente documento constituye las bases estratégicas de los pliegos para la licitación del CONCURSO INTERNACIONAL PARA LA REDACCIÓN DEL MÁSTER PLAN PROYECTO CORUÑA MARÍTIMA. Los contenidos esenciales de estas bases estratégicas se incorporarán al Pliego de Prescripciones Técnicas del mencionado concurso de licitación.

## 2. ÍNDICE DEL PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS

El índice del Pliego de Prescripciones Técnicas del concurso de licitación del CONCURSO INTERNACIONAL PARA LA REDACCIÓN DEL MÁSTER PLAN CORUÑA MARÍTIMA se estructurará como sigue:

1. Objeto del pliego
2. Ámbito del proyecto
3. Objetivos generales del proyecto
4. Marco general del proyecto
5. Principales condicionantes del proyecto
6. Objetivos específicos del proyecto
7. Grandes acuerdos estratégicos
8. Objeto del contrato: trabajos a realizar
9. Disposiciones que rigen en el contrato
10. Consultor
11. Dirección de los trabajos
12. Desarrollo de las relaciones del consultor con la propiedad
13. Documentación a disposición del adjudicatario
14. Procedimiento de adjudicación
15. Descripción de los trabajos a desarrollar por el consultor
16. Condiciones generales
17. Dotación de medios humanos y materiales
18. Valoración, medición y abono
19. Plazo de ejecución y programa de trabajos

En las presentes bases estratégicas se recogen, de manera resumida, los capítulos correspondientes a:

- Ámbito del proyecto
- Objetivos generales del proyecto
- Marco general del proyecto
- Principales condicionantes del proyecto
- Objetivos específicos del proyecto
- Grandes acuerdos estratégicos

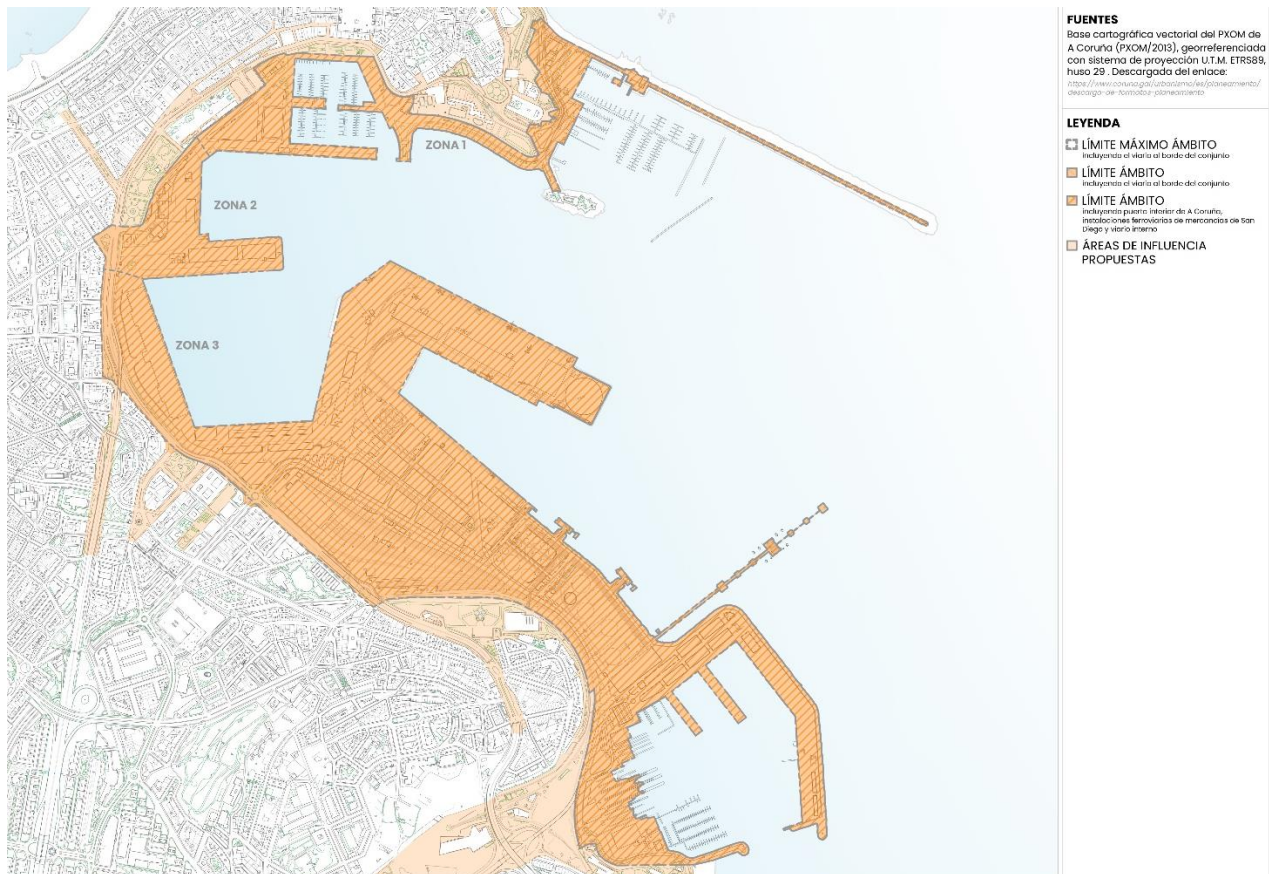
- Objeto del contrato: trabajos a realizar
- Procedimiento de adjudicación

### 3. ÁMBITO DEL PROYECTO

El ámbito del proyecto está constituido por:

- Los terrenos de la dársena interior del Puerto de A Coruña, de titularidad de la Autoridad Portuaria de A Coruña.
- Los terrenos de las instalaciones ferroviarias de mercancías de San Diego, de titularidad de Adif.
- El viario interno a estas dos áreas, así como el viario de borde al dicho conjunto, de titularidad municipal.

Figura 1. Ámbito de actuación



Los licitadores podrán ampliar, motivadamente, el ámbito aquí recogido.

### 4. OBJETIVOS GENERALES DEL PROYECTO

El objetivo principal del proyecto es la elaboración, a través de un concurso internacional de ideas, de un Máster Plan para la reordenación del espacio portuario interior de A Coruña y del espacio ferroviario de la Estación de Mercancías de San Diego y las zonas colindantes de la ciudad. Se trata de mejorar las

relaciones de la ciudad con el mar en el frente portuario, resolviendo los problemas de movilidad y el déficit de espacios y de dotaciones públicas de los barrios limítrofes y de la ciudad en general.

Al mismo tiempo, se pretende la mejora de las infraestructuras e instalaciones ferroviarias de transporte de mercancías en el ámbito, tanto de la estación ferroviaria como del propio puerto interior.

La operación debe servir de impulso para la apertura del borde litoral de la ciudad de A Coruña sin olvidar la competitividad y sostenibilidad financiera de la Autoridad Portuaria.

En este contexto se establecen como objetivos generales del proyecto:

- En el ámbito portuario, conseguir que el puerto interior de A Coruña sea **un puerto verde integral**, estableciendo requisitos de la **máxima exigencia de calidad ambiental**, así como también de **máxima ecoeficiencia** posible.

Esto implica a la actividad portuaria completa, desde el diseño y ejecución de las infraestructuras portuarias, hasta la explotación de éstas, pasando por la optimización de los consumos de agua y energía, la aplicación del principio de economía circular, etc.

- En el **ámbito urbanístico**, desarrollar **una actuación emblemática para la ciudad**, de gran valor y calidad urbana. Se pretende configurar una **actuación sostenible y neutra energéticamente**, que se convierta en **una referencia para la ciudad, la región** e, incluso, a nivel nacional e internacional.

Este carácter emblemático de la actuación debe involucrar tanto al diseño de los espacios públicos, como a los usos a implantar y al diseño de los edificios que se planteen en el ámbito.

- En el **ámbito del diseño urbano**, mejorar el **espacio público**, convirtiéndolo en el **núcleo atractor del proyecto**, con **el agua como elemento protagonista**, y con una sucesión de usos en el espacio y en el tiempo, desarrollados mediante un programa complementario que **potencie y mantenga la actividad urbana**.

## 5. MARCO GENERAL DEL PROYECTO

### 5.1. UN PROYECTO CON CARÁCTER CORUÑÉS

La solución propuesta por el Master Plan debe ser “Coruñesa”, que entienda la escala y el espíritu de A Coruña. No se pretende importar soluciones de otros sitios, aunque allí hayan sido exitosas, sino que se busca una solución ad hoc para A Coruña, que entienda el alma coruñesa, su tradición, su historia y su *genius loci*.

El proyecto debe ser contemporáneo y participar de las últimas tendencias mundiales, pero, al mismo tiempo, tiene que “supurar” la esencia coruñesa. Debe ser un proyecto internacional y local al mismo tiempo, que refleje el alma de A Coruña y de su puerto. El ciudadano tiene que ser consciente de que se encuentra en A Coruña y no en cualquier otro espacio sin personalidad.

### 5.2. UN PROYECTO EMBLEMÁTICO, SOSTENIBLE E INNOVADOR

El Máster Plan debe plantearse desde el objetivo de generar **una actuación emblemática y ambiciosa junto a la ciudad del siglo XX**, de gran valor y calidad urbana de modo que se convierta en una referencia para la ciudad y la región. Este carácter emblemático debe envolver tanto a los espacios públicos, como a los usos y a los edificios que se planteen en el ámbito.

Se pretende generar una **propuesta ambiciosa**, por lo que, en su concepción, deben minimizarse las posibles limitaciones. La operación se plantea en el corazón de la ciudad y el espacio de mayor centralidad y valor urbano, una zona de ciudad llena de vida, viva, bulliciosa y dinámica. Se trata, seguramente, de la operación urbanística más importante desde la construcción del Ensanche, **el gran reto de la ciudad en el siglo XXI**.

El proyecto constituye **una gran oportunidad de compensar las carencias de la ciudad**, de mejorar la movilidad, de generar una palanca de futuro y de crecimiento y, sobre todo, de mejorar la relación puerto-ciudad.

Además, el Máster Plan y el documento de planificación urbanística necesario para su tramitación deben imbuirse de **un carácter sostenible e innovador** planteando desde su concepción exigencias de alto nivel en estos ámbitos, incluida su tramitación con certificación BREEAM o similar desde el principio.

El resultado del Máster Plan tiene que ser **un ámbito urbano de referencia**, más allá de sus edificios, **por su calidad urbana y ambiental**, un eco-barrio sostenible, digital y puntero en movilidad, atractivo por la calidad del espacio público. Además, se debe diseñar **un espacio útil para los ciudadanos**, con elementos de interés que atraigan a la ciudadanía a diario, no solo turistas o con buen tiempo.

Como primer paso para impregnar el proyecto de este carácter sostenible, deberá prever la posible necesidad de **descontaminar los suelos liberados** que pudieran estar afectados por las actividades portuarias e industriales desarrolladas sobre los mismos durante años, en función de los nuevos usos previstos. La implantación de nuevos usos sobre los posibles suelos contaminados requerirá su tratamiento para reducir los valores de contaminación residual y garantizar la salud de las personas y de los ecosistemas, según los usos previstos en cada caso.

El Máster Plan deberá prestar especial atención a **las componentes ambiental y social** del proyecto, considerando aspectos como:

- Diseño de una ciudad compacta y con mezcla de usos, con un programa básico (espacios libres, equipamientos estratégicos, vivienda) y de usos complementarios (universidad, investigación, actividad productiva, hoteles, hostelería, comercio, etc.).
- Consideración del paisaje urbano en el diseño.
- Respeto a la biodiversidad terrestre y marina del ámbito.
- Renaturalización y potenciación del contacto con la naturaleza.
- Asegurar la continuidad y conexión de los grandes sistemas naturales, corredores verdes, cauces de agua, etc.
- Creación de espacios saludables que fomentan la actividad y la relación social.
- Atención a los grupos de edades más vulnerables (mayores, niños) y al urbanismo de género.
- Garantizar la accesibilidad universal.

El Máster Plan deberá contemplar en su elaboración las **condiciones a la ejecución de las obras de urbanización y a la edificación** que contribuyan de manera inequívoca a la sostenibilidad del proyecto, como, por ejemplo:

- Incluir criterios de sostenibilidad en las condiciones a la edificación de la normativa urbanística en las tres fases del proceso constructivo: diseño, construcción y mantenimiento.
  - Las condiciones en la fase de diseño deberán atender a aspectos como son las condiciones de entorno, sistemas de captación solar, higiene y ventilación, inercia térmica y aislamiento, eficiencia energética, agua y elección de materiales.
  - Las condiciones en la fase de construcción deberán contemplar la gestión de residuos, la protección del entorno y eficiencia energética.
  - Las condiciones en la fase mantenimiento se referirán a la conveniencia del seguimiento y mantenimiento de la edificación durante su vida útil.
- Exigencia de altos estándares de eficiencia energética de los edificios y de sus instalaciones.
- Inclusión de sistemas de generación de energías renovables en los edificios (paneles solares, aerogeneradores, etc.).
- Favorecer la utilización de materiales reciclados, tanto en las obras de urbanización como en las de edificación.
- Utilización de vegetación autóctona, valorando la plantación de árboles de hoja caduca delante de las fachadas con incidencia solar con objeto de que servirán de protección a sobrecalentamientos en verano y permitirán aprovechar el sol de invierno.
- Consideración de la tipología edificatoria, ya que será un factor decisivo a la hora de aplicar muchos de los criterios de sostenibilidad.
- Los aspectos de ordenación de las parcelas (ubicación y entorno) serán determinantes para las posibilidades de incorporación de criterios de sostenibilidad.

El Máster Plan deberá definir, además, el **diseño de los servicios básicos urbanos** y los **sistemas de gestión** para garantizar la sostenibilidad del ámbito como:

- Plantear sistemas que ayuden a la reducción del consumo del agua.
- Plantear objetivos ambiciosos de calidad de agua.
- Plantear modernos sistemas de recogida y reciclaje de residuos.

Por último, dentro de las estrategias de sostenibilidad, el Máster Plan debe contemplar medidas y actuaciones dirigidas a **reducir la huella de carbono y las emisiones de gases efecto invernadero** (GEI).

### 5.3. FOCALIZADO EN LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

La operación de integración urbana de los espacios portuarios y ferroviarios liberados se plantea en uno de los principales ejes distribuidores de las zonas más antiguas de la ciudad. En efecto, el eje AV. Ejército / Av. Linares Rivas / Av. Porto da Coruña conforma el principal eje distribuidor de borde del ensanche y del casco viejo (con la construcción de los túneles de María Pita, el tramo de Av. Porto da Coruña ha sustituido funcionalmente al tramo tradicional C. Cantón grande / Av. La Marina).

Este eje, además, canaliza una importante oferta de transporte público, tanto urbano como interurbano, e integra algunos de los itinerarios ciclistas y peatonales más importantes de la ciudad.

En consecuencia, la actuación a desarrollar mediante el Máster Plan deberá, no sólo tener en cuenta la importancia funcional de este eje urbano, sino que, además, debe plantearse como **una oportunidad para mejorar la movilidad** en esta zona de la ciudad.

Es muy importante que, en línea con los objetivos generales de la actuación, las medidas que se planteen en materia de movilidad se alineen con el carácter de sostenibilidad que se pretende imbuir a todo el Máster Plan.

Desde este enfoque de potenciar la movilidad sostenible de la zona, el Máster Plan deberá contemplar:

- La **integración del viario propuesto con las vías de comunicación existentes**, teniendo en cuenta el papel vertebrador del eje AV. Ejército / Av. Linares Rivas / Av. Porto da Coruña en la estructura viaria de esta parte de la ciudad.

En un escenario ambicioso, esta integración podría suponer la **reestructuración integral del viario de borde**, reconfigurando todo el viario existente en el frente de la bahía, cambiando su funcionalidad y dándole carácter de boulevard.

- La **integración y potenciación de la oferta de transporte público**, avanzando en una mejor accesibilidad de la ciudadanía y en la sostenibilidad del mismo.
- El desarrollo y mejora de los **itinerarios peatonales y ciclistas**, tanto en sentido longitudinal a la línea de costa como favoreciendo la permeabilidad desde la ciudad hacia el mar, de modo que permitan a los ciudadanos acceder a los diferentes usos planteados, o a las paradas de transporte público de manera cómoda, segura y agradable.
- La optimización de la oferta de transporte colectivo, **favoreciendo la intermodalidad** entre los distintos modos (autobuses urbanos, autobuses interurbanos, bicicletas). En este sentido, el Máster Plan deberá plantear posibles alternativas de reordenación del transporte colectivo en la zona optimizando los puntos de intercambio, pudiendo plantearse, incluso, el desarrollo de un auténtico intercambiador.
- La posibilidad de incluir un aparcamiento subterráneo de alta capacidad vinculado a la llegada de vehículos a la ciudad con conexiones intermodales con el transporte público o asociado al intercambiador.
- La posibilidad de transformar parte de las instalaciones ferroviarias y adaptarlas para el **transporte de Cercanías**. En este sentido, se deberá comprobar la viabilidad de este tipo de propuestas con las Administraciones competentes para la creación de un núcleo de Cercanías en torno a A Coruña.
- Dotar a los edificios de **aparcamientos subterráneos** con objeto de liberar la calle del estacionamiento de los vehículos.
- La posible consideración del agua como espacio de comunicación.

#### 5.4. NUEVOS ESPACIOS URBANOS PARA EL CIUDADANO

El Máster Plan y las actuaciones que de él se deriven deben ser una **oportunidad para la mejora del espacio ciudadano** en su más amplia concepción. Debe ser una oportunidad para hacer ciudad, completando y complementando los usos y espacios del casco urbano consolidado, bajo el objetivo de abrir aún más la ciudad al mar. En este marco, el Máster Plan debe contemplar:

- La creación de **nuevos espacios residenciales y de trabajo**, de acuerdo a las necesidades ciudadanas detectadas.



- La creación de **nuevos espacios para la innovación** y para la atracción de talento.
- La implantación de **nuevos equipamientos** que palien los posibles déficits detectados en este aspecto y que complementen los usos dotacionales existentes. Además, los nuevos equipamientos pueden suponer una oportunidad para generar polos de atracción ciudadana que pongan en valor los nuevos espacios, fomentando la colonización del ámbito por parte de la población.
- Los **espacios libres y zonas verdes** deben constituir uno de los elementos más importantes de las actuaciones propuestas por el Máster Plan, sirviendo a la vez de espacios para el esparcimiento y de piezas de unión entre el resto de usos. En función del tamaño de estos espacios libres, los más grandes deben acompañarse de equipamientos de relación que funcionen como rótulas entre los espacios de tránsito, evitando la conformación de grandes espacios inhóspitos debido a su excesiva extensión.
- Y todo ello, sin descuidar **la integración e interrelación con las zonas consolidadas de la ciudad**, creando espacios de transición y de continuidad, pero, sobre todo, garantizando la permeabilidad entre la ciudad existente, los nuevos desarrollos y el mar.

## 5.5. EL USO DEL AGUA

El **carácter marítimo portuario de la actuación** es un factor esencial de la zona de ordenación y, en consecuencia, debe aprovecharse la presencia del agua y convertirla en un elemento articulador del espacio y de la actividad.

En este sentido, es fundamental resolver el acceso de la ciudad a la lámina de agua. La **permeabilidad** desde la ciudad hasta el borde de agua, tanto en el aspecto **visual** como en el aspecto de **accesibilidad** por parte de los ciudadanos, debe constituirse en una cuestión fundamental del Máster Plan.

Especialmente en las zonas liberadas de la actividad portuaria, el contacto con el agua deberá ser directo y el agua deberá ser visible y también accesible para la ciudadanía. En las zonas donde se mantenga el uso portuario, cuando se necesite un cerramiento que separe estas actividades de los espacios urbanos, se garantizará la máxima visibilidad del agua a través del cierre y/o de la solución arquitectónica urbanística propuesta.

El Máster Plan, más allá de los propios usos náuticos portuarios, valorará las opciones de **utilización de la lámina de agua para acoger actividades** culturales, deportivas y recreativas, explotando su potencial como elemento de comunicación y esparcimiento.

Por otro lado, la ordenación deberá valorar la posibilidad de **recuperar** alguno de **los cursos fluviales** tradicionales de la zona que han sido ocultados por las operaciones de urbanización o por las obras portuarias a lo largo del tiempo.

Además, el diseño valorará la introducción puntual de lámina/as de agua salada en el espacio actualmente rellenado y que dejen de tener usos portuarios.

En definitiva, **el agua debe convertirse en una pieza esencial en la conformación del paisaje** potenciando su valor vertebrador del territorio, además de un elemento de confort y de acogida para la implantación de actividades.

## 5.6. LA PRESERVACIÓN DE LA IDENTIDAD PORTUARIA

El Máster Plan tiene como principal objetivo ordenar los terrenos portuarios y ferroviarios liberados por el traslado de parte de la actividad portuaria desde el puerto interior al Puerto Exterior de A Coruña, además del traslado de las instalaciones ferroviarias de mercancías de San Diego.

Sin embargo, esta transformación urbana a costa de parte de los terrenos portuarios actuales **no debe perder de vista la preservación de la identidad portuaria**, sobre todo y por descontado, de los terrenos que sigan con usos portuarios, pero también, en cierta medida, de los terrenos llamados a acoger otros usos.

Con el Máster Plan se busca **una solución que mejore el puerto y mejore la ciudad** y se mejoren mutuamente. Es muy importante que, tras esta intervención, **el propio puerto y las actividades que permanezcan en la dársena interior salgan reforzadas, mejoradas** y con mejor operativa que la situación actual de partida.

Del estudio de necesidades portuarias se desprende la permanencia en el puerto interior de A Coruña de varios usos portuarios, entre ellos, la navegación deportiva, los cruceros, la pesca y algunas actividades asociadas a la mercancía general (en diferentes posibles modalidades). En todo caso, se debe garantizar que **los usos portuarios** a mantener (o a implementar) en el “futuro” puerto interior **sean compatibles con los usos ciudadanos y mejoren su operativa actual**.

En este escenario, se debe preservar la identidad del puerto como espacio logístico mediante:

- La garantía de **cumplimiento de los requisitos portuarios necesarios para el correcto funcionamiento de las operaciones** previstas en cada zona: superficie abrigada, espacio de maniobras, longitud de atraque, instalaciones de carga/descarga, superficies terrestres, instalaciones de almacenamiento, etc.
- La garantía de **accesibilidad terrestre a las instalaciones portuarias** de acuerdo a las necesidades de las actividades previstas.
- La garantía de la **seguridad de las operaciones portuarias** y la implantación de los controles de accesos necesarios en cada caso.
- La **recuperación y conservación del patrimonio portuario**, replanteando qué elementos catalogados o protegidos tienen verdadero valor e interés. En este aspecto deberán potenciarse los elementos más significativos, tanto en las zonas incorporadas a la ciudad como en las zonas que permanezcan en el ámbito portuario, como factores de refuerzo de la identidad portuaria del ámbito.

Por último, cabe destacar que si existe una actividad que está imbricada históricamente en la sociedad coruñesa y que ha marcado su cultura y esencia es sin duda la pesca: **la pesca y “El Muro”, como se conoce a su lonja, son el alma de A Coruña y de su puerto**. El impacto cultural, social y de empleo de esta actividad sobrepasa el muy importante impacto económico (un gran número de familias coruñesas tienen relación directa o indirecta con este sector). El Máster Plan no solo debe plantear dar respuesta a todas las necesidades operativas de la industria pesquera (venta y transformación), sino que debe hacer un esfuerzo para que la ciudad la siga teniendo presente como uno de sus elementos más importantes de su identidad cultural.

## 5.7. LA GESTIÓN DEL PROYECTO

La magnitud del proyecto hace necesario que el Máster Plan se conciba desde una **visión a largo plazo** con **carácter estratégico**. En este sentido tendrá que contemplar:

- La ejecución del proyecto por fases que podrán tener distintas fórmulas de gestión.
- La flexibilidad en el tiempo que permita evolucionar según las circunstancias de cada momento.
- La posibilidad de plantear operaciones piloto y/o pequeñas actuaciones encaminadas a conseguir la estrategia general.
- La realización de alguna actuación emblemática que asegure un buen arranque de la operación y que ayude al branding urbano.
- La creación de una o varias sociedades específicas para el desarrollo de las actuaciones contempladas en el Máster Plan.

## 5.8. LA SOCIALIZACIÓN DEL PROYECTO

La voluntad del proyecto surge de la colaboración, el diálogo y un clima de entendimiento entre administraciones en el marco de una etapa de cooperación y coordinación administrativa de los Organismos. Tras muchos años debatiendo sobre la oportunidad de la transformación de la fachada marítima de A Coruña, actualmente se observa un escenario constructivo y favorable de diálogo y con vocación de las distintas administraciones de trabajar conjuntamente.

En este marco, la gobernanza del proyecto su sustenta en el órgano de cooperación interadministrativa **“Comisión Coruña Marítima”**, conformado por la Xunta de Galicia, el Ayuntamiento de A Coruña, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Puertos del Estado, ADIF y la Autoridad Portuaria de A Coruña, así como **todos los grupos con representación municipal**, tanto de gobierno como de oposición. Las funciones de esta comisión se resumen en la coordinación de todos los trabajos necesarios para llevar a cabo la transformación de los espacios portuarios del puerto interior de A Coruña, enmarcados en el proyecto denominado “Coruña Marítima”.

Las normas de funcionamiento de la Comisión inciden en la necesidad de **alcanzar acuerdos amplios** para acometer la transformación de la fachada marítima con las líneas que establece el protocolo como nuevo marco de entendimiento, considerando:

- El interés común en mantener la titularidad pública de los espacios.
- El mantenimiento de las actividades portuarias que no se trasladen a Punta Langosteira.
- La apertura a los ciudadanos de los terrenos que dejen de tener uso portuario.
- La generación de beneficio económico para la Autoridad Portuaria y de gran beneficio social para la ciudadanía.

Una de las grandes dificultades de este proceso es cómo **incorporar las voces de todos los que quieren colaborar**, instituciones, asociaciones, colegios profesionales, administraciones, fundaciones, partidos políticos, agentes sociales, stakeholders, etc. además de los agentes, empresas y trabajadores portuarios.

En este marco, con el fin de garantizar la socialización del proyecto a través de la **transparencia, apertura y participación social** en todo el proceso, la Comisión designará un **foro** en el que participarán colectivos y agentes sociales, que desarrollará distintos talleres y actividades para explicar los avances y

consultar a la ciudadanía, y un grupo de trabajo con la misión de realizar todas las tareas técnicas que sean precisas.

El objetivo es incorporar a la elaboración del Máster Plan un proceso participativo y con acciones divulgativas, para generar un espacio de consenso y confianza, en que tanto la ciudadanía como las administraciones e instituciones deliberen y lleguen a acuerdos. Un **proceso participativo transparente**, comunicando todos los acuerdos y dando acceso a toda la información en el momento que sea acordada. La transparencia se revela como uno de los valores esenciales para que el proyecto sea considerado como propio por el conjunto de la ciudadanía. En este sentido, la elaboración del Máster Plan debe estar abierta a las expectativas, necesidades y percepciones de los ciudadanos.

Por ello, para **asegurar la utilidad de la participación ciudadana** del Máster Plan es necesario **garantizar el acceso a la información**, de modo que las ideas y planteamientos de las personas o colectivos sociales sean realistas y por tanto ejecutables, sin que por ello sustituya la función de diseño de los responsables del Plan.

En este sentido será necesario tomar conciencia de que será un proceso que va a llevar tiempo, y será necesario evitar la ansiedad y la voracidad mediática en noticias. También será necesario tener una actitud proactiva en el proceso de participación y liderarlo adecuadamente para ayudar a la ciudadanía a comprender las distintas decisiones.

La Comisión habilitará los cauces oportunos para garantizar la participación ciudadana en el proceso. A esos efectos, desde la Comisión se planificarán reuniones con los distintos colectivos en las que se presenten las líneas estratégicas del Máster Plan y se abra un debate sobre ellas y su materialización. Toda la información y conclusiones de las reuniones se pondrá a disposición de los licitantes para la elaboración de sus propuestas.

## 6. PRINCIPALES CONDICIONANTES DEL PROYECTO

### 6.1. CONDICIONANTES GENERALES DEL ÁREA

#### 6.1.1. CARTOGRAFÍA

La comisión Coruña Marítima pondrá a disposición de los licitadores la cartografía actualizada para la realización de sus propuestas.

La cartografía disponible es la siguiente:

- Ámbito urbano: cartografía 1:500 del Ayuntamiento de A Coruña
- Ámbito portuario: cartografía 1:500 de la Autoridad Portuaria de A Coruña

Se considera que esta cartografía es adecuada para la presentación de las propuestas objeto de la presente licitación. El licitador que resulte adjudicatario de la misma elaborará a su cargo la cartografía adicional que resulte necesaria para los trabajos objeto del proyecto.

#### 6.1.2. SUELOS CONTAMINADOS

La mayor parte del ámbito se extiende sobre:

- Terrenos portuarios de la dársena interior del puerto de A Coruña, pertenecientes a la Autoridad Portuaria de A Coruña.

- Terrenos ferroviarios correspondientes a las instalaciones de mercancías de San Diego, pertenecientes a Adif.
- Viario municipal y espacios libres de titularidad municipal que bordean el ámbito ferroviario y portuario.

Buena parte de los terrenos portuarios y ferroviarios han albergado o albergan actividades potencialmente contaminantes para el suelo y las aguas subterráneas.

El eventual estado de contaminación de estos suelos podría exigir, en función de los usos propuestos por el Máster Plan y de acuerdo con la legislación vigente, la necesidad aplicar procedimientos de descontaminación a los terrenos objeto de transformación urbanística.

La Autoridad Portuaria está realizando en la actualidad un estudio de contaminación de las zonas potencialmente contaminadas, que se ubican, principalmente, en la zona de San Diego (zona portuaria y zona ferroviaria) y en la zona del Muelle del Centenario. Esta información está a disposición de los licitadores para la elaboración de sus propuestas.

## 6.2. CONDICIONANTES Y REQUERIMIENTOS PORTUARIOS

La Autoridad Portuaria de A Coruña gestiona actualmente dos instalaciones portuarias diferenciadas:

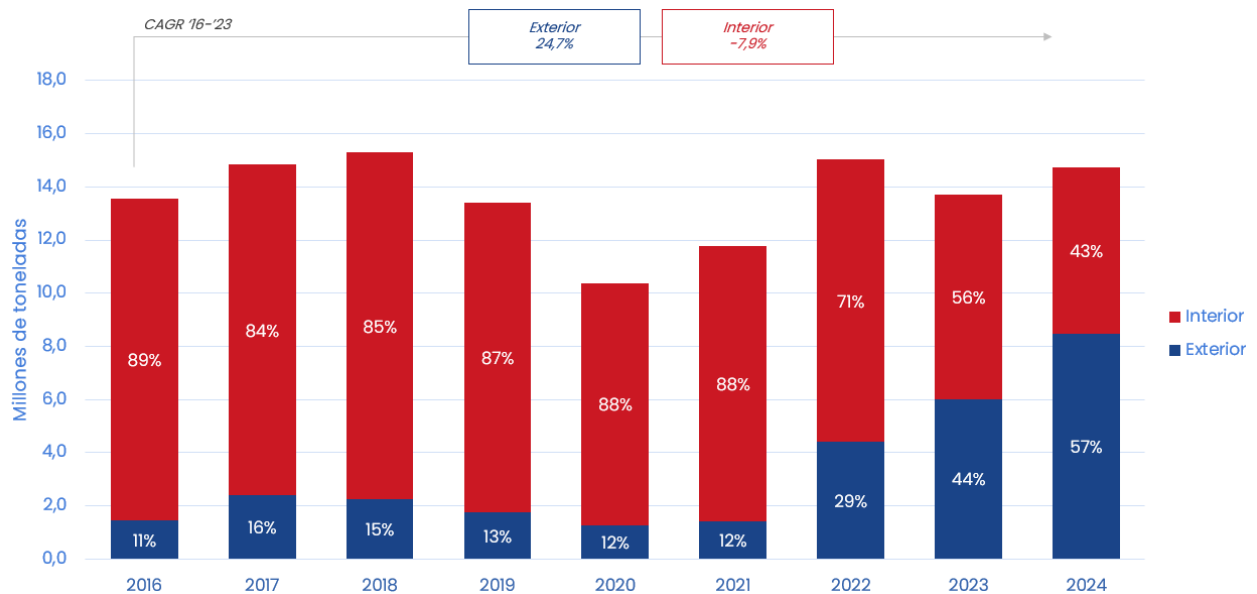
- El denominado como **Puerto Interior**, que su inicio se remonta hasta incluso en tiempos de la Torre de Hércules y que desde dicha fecha se ha ido desarrollando con una interrelación muy clara con la ciudad de A Coruña.
- El **Puerto Exterior**, en la localidad de Arteixo, cuya construcción se plantea tras una serie de accidentes de buques petroleros que tendrían lugar en las últimas décadas en A Coruña y su entorno más próximo.

De dichos acontecimientos, acompañados de una distribución del puerto interior encorsetada en el centro de la ciudad, surge el **Puerto Exterior**, con el afán de **sacar de la ciudad los tráficos de aquellas mercancías que pudieran ser molestas**. De esta forma, se permitiría dotar a la **ciudad de nuevos espacios** para aquellas actividades que fueran más compatibles con la dinámica de la urbe.

Consecuentemente, tras años de estudios y proyectos, se finaliza en el año 2011 la primera fase del Puerto Exterior. Desde ese momento, se ha venido observando un incremento de la relevancia del Puerto Exterior en la manipulación de los tráficos de mercancías gestionados por la APAC. En particular, desde el año 2016, el tráfico en el **Puerto Exterior** se ha incrementado con una tasa de crecimiento anual compuesta (CAGR por sus siglas en inglés) del 24,7%, alcanzando una **cuota del 57% en el año 2024, siendo la principal dársena en cuanto a volumen de mercancías gestionadas**, como se observa en la siguiente figura.

Adicionalmente, actualmente en el Puerto Exterior se siguen desarrollando nuevas zonas que dotarán al puerto de un mayor número de atraques, metros lineales de muelles y superficies disponibles.

Figura 2. Evolución y cuota de las mercancías gestionadas por la APAC según instalación (millones de toneladas y %)

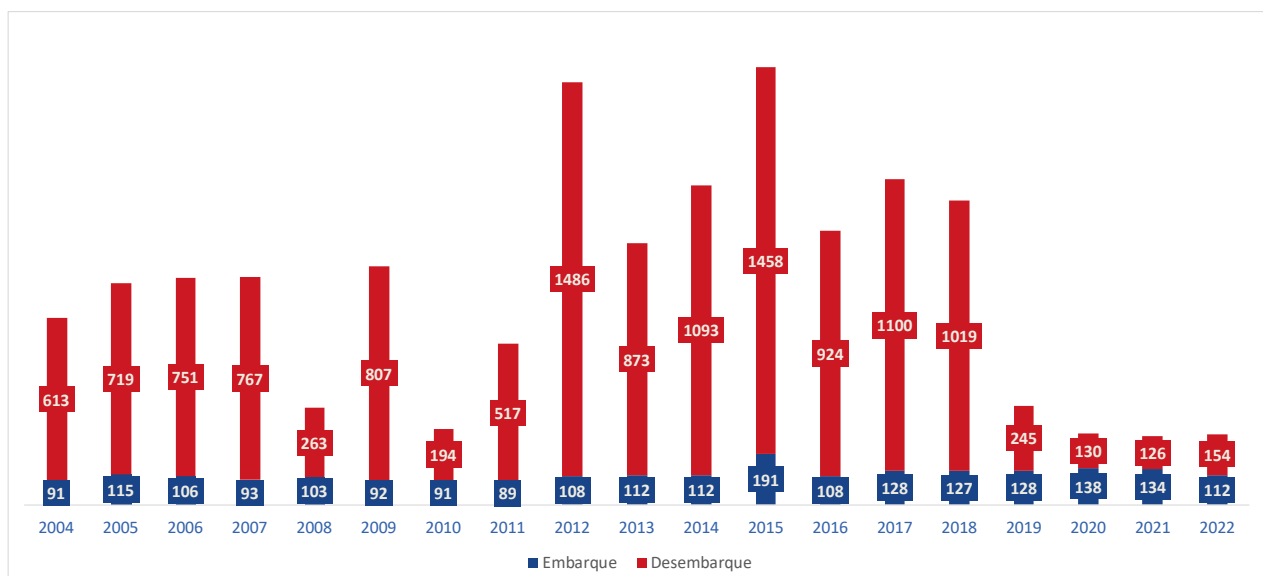


Fuente: APAC

### 6.3. CONDICIONANTES Y REQUERIMIENTOS FERROVIARIOS

El Puerto de A Coruña ha tenido un desempeño destacable en materia de transporte ferropuertoario, gracias al traslado del carbón de importación hasta la Central Térmica de Meirama, tráfico que desapareció a partir del año 2019. También cabe mencionar los tráfcicos de bioetanol y cereales hacia la fábrica de Teixeira y los graneles agroalimentarios para la terminal de Bonxe.

Figura 1. Toneladas ferropuertoarias de embarque y desembarque en el Puerto de A Coruña



Además del transporte ferroportuario, en el ámbito del proyecto también se encuentra la terminal ferroviaria de San Diego, que a lo largo del periodo 2009 – 2023 ha presentado un número bastante constante de circulaciones, situándose en el entorno de los 2.000 trenes tratados anualmente. Entre las principales mercancías tratadas se encuentran la madera y el cemento.

Los **tráficos con origen o destino terrestre que se gestionan a través de la estación de mercancías de San Diego quedarán cubiertos a futuro en la nueva ubicación de la terminal**, cuyo Estudio Informativo ha sido encargado y que deberá cumplir con las previsiones de demanda que se esperan en dicha terminal y cuyo cálculo excede el ámbito del presente estudio.

Los principales criterios para tener en cuenta con el cambio de localización de la terminal de mercancías son la capacidad suficiente para atender los tráficos previstos, una correcta accesibilidad tanto ferroviaria como viaria, y unos parámetros técnicos (longitud de vía, electrificación, etc.) adecuados a la logística ferroviaria actual.

Los tráficos marítimos utilizan actualmente la terminal de mercancías de San Diego como estación de apoyo para la formación de trenes de cara a su expedición/recepción, por lo que **se desprende que habrá que mantener la conexión ferroviaria a la dársena interior** y será conveniente mantener una infraestructura para la expedición/recepción de composiciones, lo que, sumado al traslado de la estación de San Diego, hace necesaria la ejecución de esta nueva infraestructura ferroportuaria dentro del terreno del Puerto.

## 6.4. CONDICIONANTES Y REQUERIMIENTOS EN MATERIA DE MOVILIDAD

EL Master Plan podrá modificar y replantear toda la movilidad en la fachada sureste de la ciudad, valorando cambiar el carácter del tráfico y la movilidad a partir de la plaza de Ourense.

### 6.4.1. RED VIARIA Y APARCAMIENTO

El núcleo urbano de A Coruña se asienta sobre una península que como un “apéndice territorial” singulariza la Ría de A Coruña. El istmo peninsular crea dos bahías dispuestas simétricamente respecto al eje del mismo: la una, donde se ubican las playas de la Ensenada del Orzán, orientada hacia el noroeste a mar abierto y sometida directamente a las inclemencias del tiempo; la otra, ocupada por el puerto actual, protegida por el brazo de tierra y abierta por el sureste hacia la ría. Esta dualidad –entre agua abrigada o abierta– se hace patente en el tratamiento diverso que históricamente presentan los dos frentes urbanos litorales principales, con una acumulación intensa de actividades, equipamientos y espacios públicos generosos hacia la ensenada interior, el puerto, o hacia la playa.

El núcleo urbano de la ciudad presenta dos áreas diferenciadas por la manera de ocupar el territorio. La parte más compacta, desarrollada hasta mediados del siglo XX y las extensiones más periféricas, que ocupan territorio de manera más discontinua. La primera, establecida a partir de los planes de ensanche en torno del puerto, se ha consolidado como una ciudad compacta, sin grandes ejes viarios internos. La segunda corresponde a un modelo de extensión que se apoya en una red viaria principal de grandes ejes estructurantes que garantizan su accesibilidad y la relación con el resto de la ciudad. Esta circunstancia incide en la movilidad de la ciudad, ya que su forma de embudo hace que esos grandes ejes estructurantes desemboquen en el istmo con vías de menor capacidad.

La estructura viaria de la ciudad de A Coruña está formada por un conjunto de vías radiales, que permiten la entrada-salida de la ciudad con orientación norte-sur, una red de ejes transversales, que

discurren en sentido este-oeste y, por último, vías distribuidoras que enlazan con las anteriores. Estos tres grupos de vías se verían complementadas por vías secundarias de comunicación interna entre barrios.

Figura 3. Estructura viaria de A Coruña



Fuente: elaboración propia

Esta jerarquización se ve reflejada no sólo por la tipología de viajes que soportan, sino por la intensidad de tráfico que por las vías reflejadas discurre.



Figura 4. IMD de las principales vías urbanas de A Coruña



Fuente: elaboración propia

La estructura viaria actual se fundamenta en unas **vías radiales** tradicionales de acceso al casco histórico, que progresivamente han ido ampliando su capacidad funcional. Estas vías conforman una serie de **corredores que convergen hacia la ciudad histórica**, llegando a la ciudad más compacta.

Los elementos principales son:

- AC-11: Avenida Alcalde Alfonso Molina
- AC-12: Avenida del Ejército – Avenida Linares Rivas
- AC-14: Avenida Enrique Salgado Torres
- AG-55 – Avenida de Arteixo
- AC-415: Avenida Finisterre

Tres de estos grandes ejes (AC-11, AC-12 y AC-14) confluyen en un solo punto y se funden en la avenida de Linares Rivas, justo detrás de la Lonja de Pescado, dando lugar a una serie de vías de intercomunicación entre ellas que encajan con dificultad en la trama urbana preexistente.

La existencia de viarios concéntricos contribuye a la accesibilidad de diferentes barrios, a la vez que mejora el nivel de servicio de las áreas de equipamientos localizados en la periferia. Los ejes de relación este-oeste, y por tanto del puerto con el resto de la ciudad, son:

- Ronda de Nelle
- Ronda de Outeiro
- AC-10 – Ronda Camilo José Cela – Avenida de San Cristóbal – Calle Newton
- 3ª Ronda – Ronda Real Club Deportivo de La Coruña – Avenida García Sabell

Además, existen otras vías como la calle de Ramón y Cajal, eje de acceso principal al puerto interior, que conecta transversalmente con vías radiales, en un sistema de enlaces en el entorno de la estación de autobuses.

La mayoría de estos ejes presentan cierta complejidad en las intersecciones entre ellos, si bien de menor impacto en las situaciones más exteriores del casco urbano, donde la disponibilidad de suelos es más favorable.

En el Ensanche y en el casco histórico el sistema se estructura en unas pocas calles. Por un lado, las calles de mayor capacidad y más continuidad, sobre todo, en vías de recorrido litoral que evitan atravesar la zona más intrincada de la ciudad. Este viario funciona como un sistema de ronda periférica (de pequeña capacidad en la península) que aprovecha para su intercomunicación elementos de relación preexistentes (calles de Juan Flórez o diversas del primer ensanche) o de nueva creación (paso subterráneo bajo María Pita) para acceder hacia el Interior.

En el ámbito de actuación, **el eje vial periférico al Puerto Interior de A Coruña**, en el tramo Avenida Linares Rivas y Avenida do Porto, constituye no sólo el **vial de acceso** al mismo a través de la AC-10, sino también **eje de entrada a la ciudad** y uno de los principales **ejes distribuidores del Ensanche** coruñés.

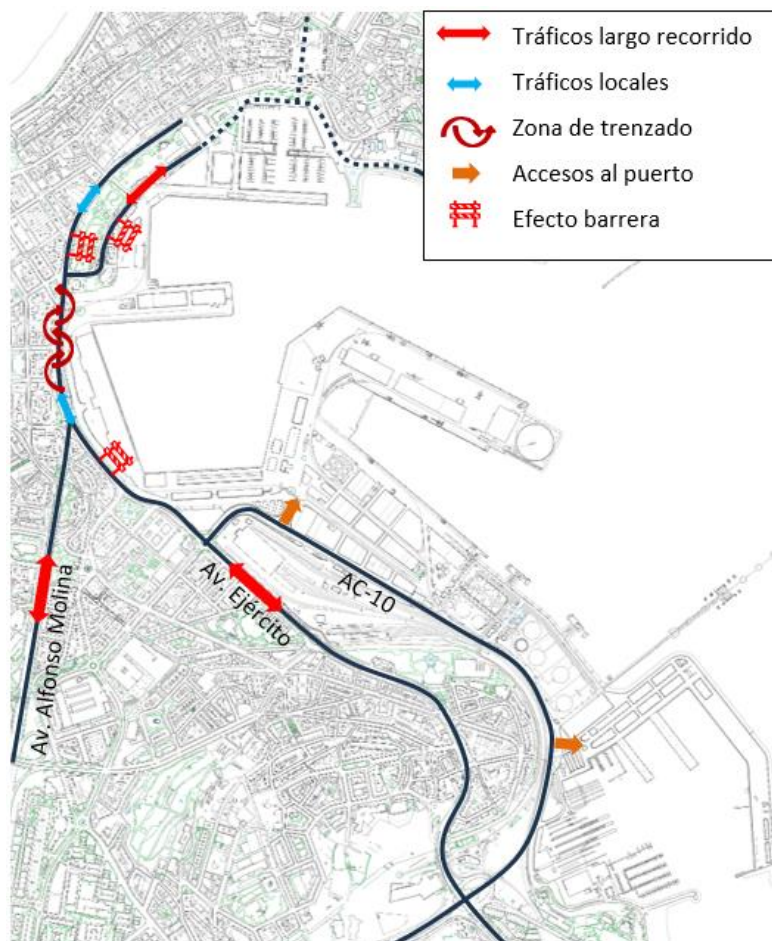
Esto supone que en este eje confluyan **tráficos de largo recorrido** (desde la Avenida del Ejército, con una IMD en el año 2022 de 49.662 vehículos al día y desde la Avenida Alfonso Molina, con una IMD en el año 2022 de 18.552 vehículos al día) y **tráficos locales del Ensanche**, con entradas y salidas al mismo desde diferentes calles secundarias que conectan con la Avenida Linares Rivas.

La Avenida de Linares Rivas, entre la Avenida Alfonso Molina y la calle Juana de Vega, soporta importantes movimientos de trenzado, provocando importantes problemas de congestión durante las horas punta.

En su continuación hacia el norte, la avenida Linares Rivas conecta con la avenida do Porto, la segunda vía más cargada de la ciudad, con un IMD en el año 2022 de 24.992 vehículos al día.

Todo el eje Av. Ejército / Linares Rivas / Cantón Pequeño / Av. Puerto dispone de una sección con un importante número de carriles. Además, en el tramo más septentrional (Av. Ejército / Linares Rivas) cuenta con la presencia de una mediana. Todo esto provoca un importante **efecto barrera** para los peatones entre la ciudad y el puerto.

Figura 5. Síntesis del diagnóstico de la red viaria



Fuente: elaboración propia

El Máster Plan deberá afrontar esta problemática y resolver, entre otros temas:

- Mantener el acceso viario al puerto.
- Mejorar la accesibilidad peatonal al puerto y a la lámina de agua, mitigando el efecto barrera del eje Av. Ejército / Linares Rivas / Cantón Pequeño / Av. Puerto.
- Estudiar las posibilidades de soterramiento de algunos tramos de dicho eje.
- Estudiar la posibilidad de salvar a distinto nivel el acceso ferroviario al puerto.

La oferta de aparcamiento en superficie en el ámbito de actuación y su entorno es limitada. Esta oferta se concreta, en líneas generales como sigue:

- En el entorno del eje Linares Rivas Av. do Porto la oferta es mayoritariamente de plazas de rotación
- En las calles transversales en la zona de Linares Rivas la oferta es, mayoritariamente, de plazas residentes
- En las calles transversales en la zona de Primo de Rivera la oferta es, mayoritariamente, de plazas de rotación

Complementando la escasa oferta de plazas de estacionamiento en viario público, existen doce estacionamientos subterráneos en el entorno que suman más de 3.500 plazas.

Debido a la centralidad del ámbito respecto a la ciudad y a la concentración de actividades en torno al ensanche, la demanda de estacionamiento en la zona es alta.

El Máster Plan deberá plantear un **dimensionamiento equilibrado de la oferta de aparcamiento** en la zona de actuación que:

- Analice la viabilidad de un aparcamiento de alta capacidad de recepción de visitantes que permita cambiar el carácter del tráfico a partir de Linares Rivas/plaza de Ourense.
- Atienda razonablemente la demanda de los nuevos residentes, pero sin fomentar una motorización excesiva.
- Que atienda la demanda de los nuevos equipamientos (demanda de rotación).
- Que evite un efecto llamada del tráfico en vehículo privado, principalmente de los nuevos trabajadores.

#### 6.4.2. TRANSPORTE PÚBLICO

La ciudad de A Coruña cuenta con una red de transporte público urbano gestionada por la Compañía de Tranvías de La Coruña, S.A. La red está constituida por 23 líneas diurnas y una línea nocturna (línea BUHO). Las líneas diurnas cuentan con frecuencias variables, siendo la primera expedición a las 6:25 y la última a las 23:15.

El transporte público interurbano de la ciudad de A Coruña conecta esta con su área metropolitana a través de una serie de líneas concesionadas por la Xunta de Galicia. Entre los concesionarios se encuentran Alsa Cal Pita, que cuenta con una extensa red de líneas en el área más próxima a la ciudad, Arriva, Monbus y UTE Hércules Norte.

Estas tres últimas cuentan con concesiones (XG848, XG843, XG 817062 y XG871) de carácter regional pero que, debido a su número de frecuencias y a contar con paradas urbanas, tienen también funcionalidad metropolitana. Se trata de la línea A Coruña-Ourense, que tiene parada en Betanzos, las líneas a Betanzos y Carballo y la línea A Coruña-Santiago de Compostela.

Todas las líneas mencionadas tienen su origen en las paradas urbanas del entorno portuario: Hospital Abente y Lago y Entrexardíns, independientemente de si cuentan con parada en la Estación de Autobuses.

El Máster Plan deberá estudiar la **posibilidad de creación de un intercambiador** en las inmediaciones del ámbito plaza de Orense-Linares Rivas. Este intercambiador deberá diseñarse mediante un nuevo espacio eficiente y funcional, que podría estudiarse que fuese soterrado. Su ubicación deberá buscar un equilibrio entre la máxima funcionalidad para los viajeros y evitar la entrada de autobuses interurbanos al centro urbano.

En coordinación con la ubicación planteada para el intercambiador, el Máster Plan deberá incluir una reordenación de la oferta de autobús urbano.

El Máster Plan deberá estudiar, además, la **posibilidad de implantar un servicio de Cercanías** por el **corredor de la Ría del Burgo**, aprovechando el traslado de las instalaciones de San Diego y la liberación de parte de la infraestructura ferroviaria. Asimismo, estudiará la **posibilidad de implantar un tranvitrén** que dé continuidad al servicio de Cercanías a lo largo del frente marítimo.

Para ello, el Máster Plan incluirá un estudio preliminar de demanda que analice la viabilidad de estos posibles servicios de Cercanías y de tranvitrén.

Por último, el Máster Plan analizará la posibilidad de incluir la reserva de **carriles bus** en las operaciones de remodelación del viario del ámbito.

### 6.4.3. MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA

Desde la aprobación del PMUS 2013 de A Coruña, se han venido ejecutando diferentes actuaciones con el fin de mejorar la movilidad peatonal y ciclista de la ciudad, con notable incidencia en el ámbito y su entorno.

En la ciudad de A Coruña la movilidad peatonal juega un papel muy importante, siendo sus características morfológicas y alta densidad poblacional propicias para que esta circunstancia se produzca. El peso de la movilidad a pie ronda el 50%.

El ayuntamiento ha venido llevando a cabo diferentes actuaciones en materia de movilidad peatonal en los últimos años, fundamentada en las líneas de actuación descritas en el PMUS 2013. Una de las propuestas presentadas por el PMUS 2013 radicaba en la implantación de redes de itinerarios peatonales, contemplados como una red continua entre distintos centros de atracción y generación de viajes de la ciudad.

Además de actuaciones de peatonalización puntuales en calles de la ciudad, o más globales como la recuperación de la ciudad vieja, la ciudad cuenta con la aprobación de la iniciativa Ciudad 30 o el plan Coruña Camiña.

En el ámbito de actuación se han creado nuevos espacios peatonales y de apertura del puerto a la ciudad que han supuesto una mayor afluencia peatonal, especialmente en la zona norte, como el nuevo frente portuario de la Marina vinculado al soterramiento del tráfico, actuación terminada en el año 2015. Uno de estos ejes, aunque con ligeras modificaciones, sería el denominado en el PMUS "eje interior" pero desarrollado en la actualidad en el marco del plan Coruña Camiña como "Ronda Peatonal".

El eje de la Avenida Linares Rivas y la avenida de la Marina constituye uno de los ejes estructurales de la red peatonal. A su vez, este eje supone un importante efecto barrera entre la ciudad y el puerto. Este eje presenta importantes deficiencias:

- En el tramo de Linares Rivas y Primo de Rivera la valla del puerto supone una limitación a la sección peatonal.
- En el tramo desde los Cantones hasta la Avenida del Ejército, la importante sección viaria (elevado número de carriles y presencia de mediana) incide de forma negativa en la permeabilidad transversal.

Cabe destacar la presencia del Camino de Santiago, en su variante como Camino Inglés, con origen A Coruña, que discurre a lo largo de la línea portuaria hacia el sur, hasta el encuentro de la avenida Linares Rivas con la avenida Alfonso Molina, donde deja el ámbito portuario para adentrarse hacia el interior. El Máster Plan deberá plantear la máxima calidad urbana e integración posible del Camino de Santiago a su paso por el área de intervención.

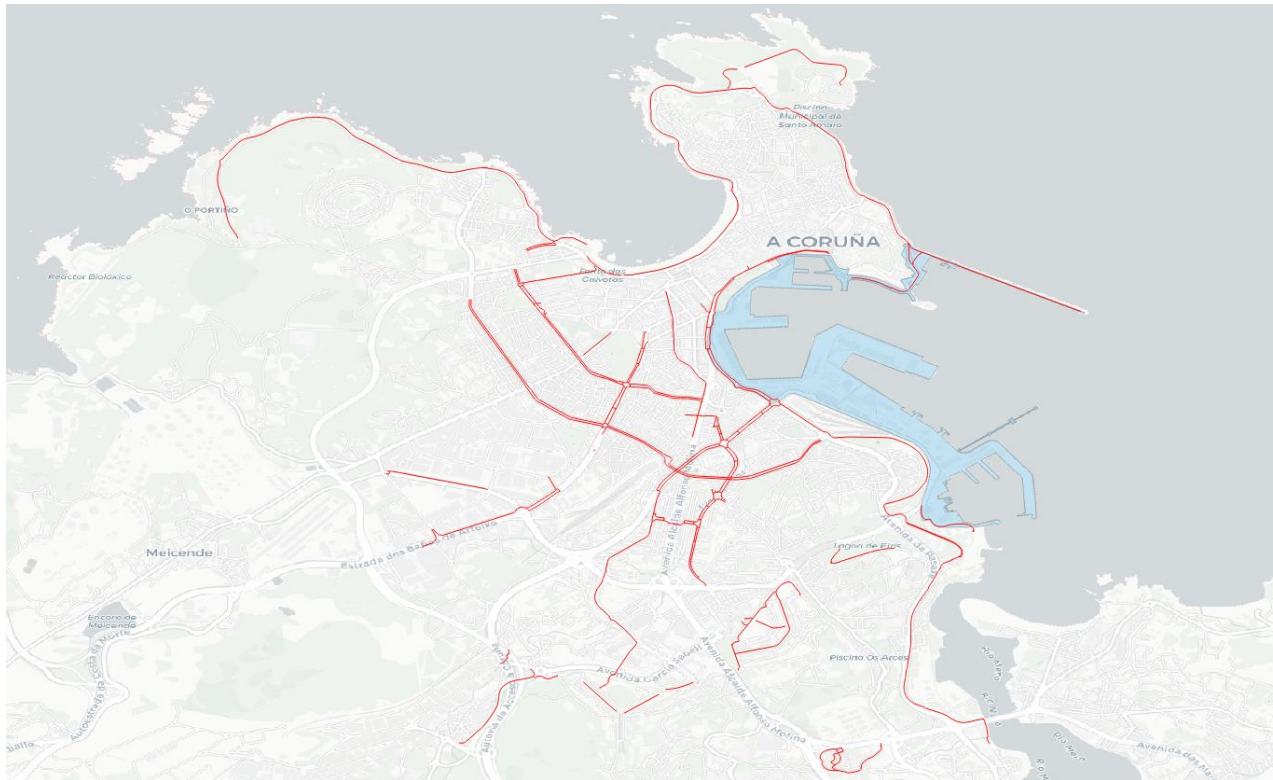
Figura 6. Síntesis del diagnóstico de la movilidad peatonal



Fuente: elaboración propia

La movilidad ciclista en la ciudad de A Coruña ha venido experimentando un importante crecimiento en los últimos años. Según datos del Concello de A Coruña, en 2013 la longitud de itinerarios ciclistas era de 12 km y en los últimos 10 años, tras la aprobación del mencionado PMUS, esta longitud se ha visto incrementada en 43,6 nuevos kilómetros de vías. Estas cifras hacen referencia a vías ciclables independientemente de si cuentan con calzada separada o no, pudiendo encontrar en su conjunto carriles bici propiamente dichos, unidireccional o bidireccional, así como ciclo-carriles limitados a 30 km/h, con uso compartido con transporte público y resto de vehículos. Actualmente, la ciudad cuenta con una red ciclable de 55,3 km, estando previstos, ya sea en estudio o proyecto, otros 33 km adicionales.

Figura 7. Red ciclable de A Coruña



Fuente: elaboración propia

Esta red de infraestructuras ciclistas se ve complementada con una red de 372 aparca bicicletas, dispuestas tanto en espacios abiertos como en el interior de determinados equipamientos como centros deportivos o educativos.

De forma complementaria, el Concello de A Coruña gestiona el denominado BiciCoruña, un servicio público de bicicletas que en la actualidad cuenta con 393 bicicletas, parte de ellas eléctricas, y 49 estaciones operativas distribuidas por la ciudad.

En el ámbito del Máster Plan existe un **itinerario ciclista** que discurre por el eje Av. Ejército / Primo de Rivera / Linares Rivas / Cantones / La Marina. Este itinerario, en la zona de Linares Rivas / Primo de Rivera presenta **varias discontinuidades**.

En este itinerario, en general, los carriles bici cuentan con un **razonable grado de segregación** respecto al tráfico rodado, aunque los carriles disponen de **secciones estrictas**.

En el ámbito de la movilidad peatonal y ciclista, el Máster Plan deberá estudiar la posibilidad de **reconfigurar completamente los itinerarios peatonales y ciclistas**, en coordinación con la reestructuración del tráfico motorizado, **mejorando las condiciones actuales** y **asegurando su continuidad** en todo el frente marítimo. En todo caso, se deberá abordar:

- La mejora los itinerarios peatonales y ciclistas en las avenidas de Linares Rivas, Primo de Rivera y Ejército y en AC-10
- Mejorar la permeabilidad transversal del eje avenida del Ejército y Cantones

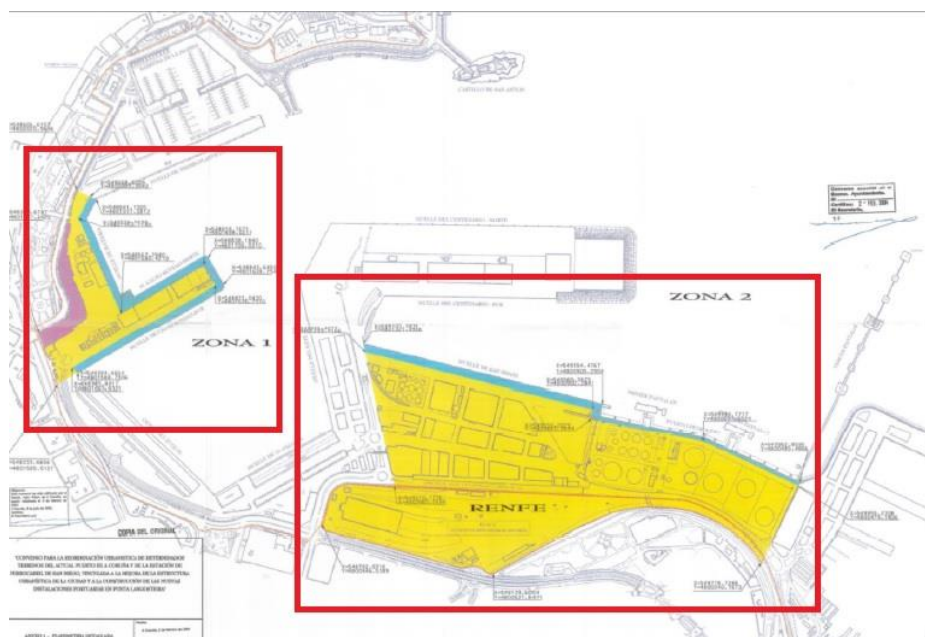
## 6.5. CONDICIONANTES Y REQUERIMIENTOS EN EL ÁMBITO CIUDADANO

En noviembre de 2002 se produjo el accidente del “Prestige”, que tuvo un gran impacto, tanto a nivel nacional como internacional, y desencadenó una reacción política, mediática y ciudadana que dio lugar al impulso definitivo a la construcción del Puerto Exterior, después de varios años de estudios y proyectos.

En febrero de 2004, el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia, el Ayuntamiento de A Coruña y el Ayuntamiento de Arteixo (en cuyo término municipal se ubicaban las nuevas instalaciones portuarias) suscribieron 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”. Este convenio se sustentaba en el planteamiento (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, asimismo, para obtener parte de los fondos necesarios para la construcción de las nuevas infraestructuras portuarias y ferroviarias”.

El convenio recogía los terrenos que resultaban afectados, en los que se concentraba la reordenación urbanística, diferenciando entre la Zona 1, que incluía los muelles de Batería y Calvo Sotelo y se correspondía con la 1ª Fase de la actuación, y una Zona 2, integrada por el muelle de San Diego, el muelle Petrolero y la estación de mercancías de San Diego. Quedaban fuera de estas dos zonas toda la parte del puerto en contacto con la ciudad histórica (muelle de Trasatlánticos y Dársena de la Marina, Paseo del Parrote), así como los muelles Unificado, la Palloza, el Este, el Centenario y la Dársena de Oza.

*Figura 8. Delimitación establecida por el Convenio 2004*





El Convenio proponía desafectar tanto la Zona 1 como la Zona 2, que estaban clasificadas en el Plan General como Sistema General Portuario y formaban parte del dominio público portuario.

En la Zona 1, se desafectaban 5,45 ha de las 8,84 ha que comprendía en su totalidad, debido a que tenía que seguir perteneciendo al dominio público la parte adyacente a los muelles en un ancho de 20 m. a lo largo de todo su recorrido. Por su parte, en la Zona 2, se desafectaban 37,62 ha, con una extensión de 39,47 ha, al mantenerse como dominio público una superficie de 1,86 ha, correspondientes a la anchura de 20 m. adyacentes al cantil del muelle de San Diego, y 10 m. al del muelle Petrolero.

El convenio establecía también las edificabilidades para cada una de estas zonas, debiendo destinarse la Zona 1 para usos institucionales y terciarios (hotelero, oficinas y centro comercial), fijando una edificabilidad para el terciario de 34.482 m<sup>2</sup>, mientras que en la Zona 2 se contemplaban usos residenciales y terciarios, con una edificabilidad total de 344.581 m<sup>2</sup>, distribuida en 275.665 m<sup>2</sup> para viviendas libres y protegidas, y 51.687 m<sup>2</sup> para oficinas, y centros y locales comerciales. El convenio establecía también que la edificabilidad lucrativa para el conjunto del ámbito (Zonas 1 y 2) sería de, al menos, 1,0 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, pudiendo llegar, si fuera necesario a la vista de los fines del Convenio, hasta el máximo legal.

Estas cifras atendían a las necesidades de financiación de las obras del Puerto Exterior, esperando llegar a financiar aproximadamente 1/3 del coste inicial de construcción del puerto con la venta de suelo correspondiente de los muelles.

Desde entonces, se han llevado a cabo por parte los organismos implicados distintas iniciativas para promover y desarrollar la transformación y reordenación de los suelos que se pretende desafectar del puerto interior, sin que ninguna de ellas se haya materializado hasta la fecha.

Desde 2020, se han sucedido las reuniones y negociaciones entre los distintos organismos implicados, que han fructificado en la firma del "Protocolo para la reordenación de la fachada marítima, proyecto "Coruña Marítima", suscrito el 22 de mayo de 2024. Este protocolo establece, entre otras cuestiones, una nueva zonificación y enuncia las bases estratégicas de la reordenación del espacio portuario interior de A Coruña y del espacio ferroviario de la Estación de Mercancías de San Diego.

Para el desarrollo de los objetivos que establece el protocolo, se plantea desde la Autoridad Portuaria el desarrollo de un Máster Plan que defina las líneas y criterios estratégicos para la ordenación de la totalidad del ámbito, que comprende unas 120 ha, desde el dique de Abrigo hasta la estación de mercancías y muelle de San Diego.

El Máster Plan deberá ser innovador y tener una visión a medio y largo plazo, y deberá contemplar distintos escenarios de desarrollo (los muelles de Batería y Calvo Sotelo en el corto plazo y el resto de zonas se plantearían en plazos más largos).

En este sentido, el Máster Plan deberá atender a una serie de Condicionantes y Requerimientos Estratégicos, tales como potenciar las relaciones de la ciudad con el mar en el frente portuario, resolviendo los problemas de movilidad y el déficit de espacios y de dotaciones públicas de los barrios limítrofes, además de contribuir a garantizar la competitividad y sostenibilidad financiera de la Autoridad Portuaria, así como a la mejora de las infraestructuras portuarias e instalaciones ferroviarias de transporte de mercancías y, en definitiva, servirá de elemento impulsor de la integración del borde litoral de la ciudad de A Coruña.

Como consecuencia de lo anterior, en el ámbito ciudadano, el Máster Plan deberá considerar:

1. **La potenciación de las relaciones de la ciudad con el mar en el frente portuario.** El desarrollo de este requerimiento deberá abordar la siguiente problemática:
  - Abordar con una visión común, de escala de ciudad, de conjunto y compartida entre los distintos organismos implicados la integración de la actividad portuaria que se mantenga y el tejido urbano circundante.
  - Favorecer la accesibilidad a la lámina de agua por parte de la ciudadanía, resolviendo la interposición existente de los elementos que ocupan actualmente los espacios del frente portuario.
  - Solventar la actual separación (vallado) de los espacios portuarios y los espacios públicos de la ciudad, atendiendo al valor patrimonial que en algunas de las partes en contacto con la ciudad histórica tiene el referido vallado.
  - Considerar la vocación del ámbito como un museo al aire libre de la historia del puerto y la ciudad, contemplando la introducción de elementos para vida saludable y sostenible en todo el espacio público.
  - Plantear un calendario de actuaciones que evite perder o desaprovechar oportunidades para la potenciación de las relaciones entre los espacios portuarios y la ciudad.
  - Resolver la falta de conectividad de los espacios públicos ciudadanos (calles, plazas y parques), que dejan de tener continuidad entre sí por la presencia del borde portuario.
  - Analizar la posible existencia de suelos contaminados por las actividades portuarias, industriales o rellenos que puedan condicionar o encarecer el aprovechamiento de espacios, a fin de plantear soluciones económica y medioambientalmente sostenibles.
2. **La definición de una hoja de ruta para la transformación de los espacios portuarios desafectados,** así como una **distribución y cuantificación de nuevos usos** para garantizar un tejido urbano resultante diverso y complejo. El desarrollo de este requerimiento deberá abordar la siguiente problemática:
  - Proponer soluciones de mantenimiento o traslado de las infraestructuras ferroviarias y portuarias e integrarlas en la reordenación que se proponga para el conjunto del ámbito.
  - Analizar y atender los compromisos y acuerdos de los Convenios suscritos en vigor para la financiación de la construcción del Puerto Exterior, junto con la financiación de la deuda de la Autoridad Portuaria, mediante la obtención de los aprovechamientos urbanísticos necesarios.
  - Proponer los nuevos usos y actividades que podrían albergar los espacios portuarios desafectados así como las intensidades de éstos, dentro del marco legislativo y urbanístico de aplicación.
  - Establecer los estándares de suelo destinado a vivienda pública para dar respuesta a las necesidades de vivienda asequible de la población de la ciudad de A Coruña y su área de influencia.
  - Entender el espacio público como un aspecto nuclear de la actuación, proponiendo soluciones de ajardinamiento y estanciales (mobiliario urbano) e incorporando elementos generadores de actividad (eventos, hostelería, comercio, etc.) distribuidos por todo el ámbito.

- Valorar la incorporación de usos y actividades de carácter cultural, planteando un diseño que permita acoger obras e instalaciones artísticas (pintura, escultura, etc.) en el espacio urbano, de carácter temporal y permanente.
- Analizar, identificar y cuantificar las actuales carencias de espacios libres y equipamientos en los barrios del entorno del frente portuario, que presentan fuertes densidades de edificación y se encuentran constreñidos por los espacios limítrofes ocupados por el puerto.
- Garantizar la Sostenibilidad ambiental, económica y social de la actuación propuesta.
- Identificar un Equipamiento a escala de ciudad (alternativas: deportivo, cultural, museístico, etc.).

## 6.6. CONDICIONANTES Y REQUERIMIENTOS DE RECUPERACIÓN Y PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO

Los documentos de planeamiento urbanístico que catalogan o determinan ámbitos de protección y que afectan a los espacios portuarios son los siguientes:

1. Plan General de Ordenación Municipal de A Coruña. 2013
2. Plan Especial de Protección y Reforma Interior de la Ciudad Vieja y la Pescadería. Año 2013
3. Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de A Coruña. Año 2000

Cada uno de estos documentos cataloga una serie de estructuras o edificaciones, que o bien se encuentran dentro de la zona de servicio del puerto o bien sus perímetros de protección abarcan zonas portuarias. A continuación, se recoge el contenido de cada uno de ellos.

### 1) Plan General de Ordenación Municipal de A Coruña (2013)

Los elementos que recoge el PGOM y que tienen relación con los espacios portuarios son los siguientes:

- Conjunto histórico de la Ciudad Vieja.
- Patrimonio arqueológico.
  - GA 15030010 Cementerio Judío (Ficha N°010)
  - GA 15030011 Batería de Oza (Ficha N°011)
  - GA 15030013 Castillo-Batería de San Diego (Ficha N°013)
  - GA 15030016 Yacimiento romano de los Muelles de Centenario-S. Diego-Petrolero (Ficha N°16)
  - GA 15030017 Frente de tierra de la Pescadería (Ficha N°017)
  - GA 15030018 Murallas del Parrote (Ficha N°018)
  - GA 15030004 Torre de Hércules (Ficha N°TH)
  - GA 15030007 Casco viejo – Ciudad vieja (Ficha N°CH)
- Camino de Santiago.
- Torre de Hércules
- Patrimonio arquitectónico
  - Batería de Oza-Faro

- Lonja de Gran Sol (El ayuntamiento está tramitando su incorporación al catálogo)

Las determinaciones más relevantes en lo que se refiere a los elementos anteriores radica en las zonas de protección que establecen, teniendo en cuenta que establecen determinadas cautelas en relación con la ejecución de obras u otras actuaciones. Cabe señalar que ninguna de estas determinaciones está trasladada al Plan Especial de Ordenación del Puerto vigente, dado que su aprobación fue anterior a la entrada en vigor del PGOM 2013.

## 2) Plan Especial de Reforma Interior de la Ciudad Vieja y la Pescadería (2013)

El ámbito del PEPRI comprende, respecto a las zonas portuarias, las siguientes:

- Dique de abrigo y zona de Las Ánimas
- Paseo del Parrote y Dársena de La Marina
- Muelle de Trasatlánticos, hasta la traza del antiguo muelle de Méndez Núñez
- Muelle de Batería (hasta silos de Alu Ibérica). En esta zona el ámbito del PEPRI no es coincidente con la zona de protección del antiguo frente de tierra de la Pescadería.

Los distintos ámbitos del plan, en lo que respecta a niveles de protección, no están trasladados al Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto, dado que su aprobación fue anterior a la entrada en vigor del PEPRI.

## 3) Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto – PEOZOS (2000)

El PEOZOS, aprobado en el año 2000, define en los artículos de normativa para cada una de las zonas, distintos elementos y edificios como protegidos. Dicha protección se define en el propio documento en sus artículos 43 y 44, definiendo un régimen jurídico propio.

Básicamente este régimen es de protección arquitectónica, quedando sujeta a previa autorización de la Autoridad Portuaria la realización de obras, y la prohibición de actuaciones que alteren su volumen. En algunos casos, este régimen de protección es temporal, quedando vinculado a la vigencia de una concesión.

Como se ha indicado anteriormente, el PEOZOS no recoge ninguno de los ámbitos de protección establecidos en el PGOM o el PEPRI, toda vez que es muy anterior a ambos. En la práctica, el régimen de protección establecido en el PEOZOS establece la necesidad de contar con autorizaciones/informes previos de la Dirección Xeral de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia.

Además, se reconocen y catalogan una serie de edificaciones, y elementos delimitadores con la ciudad como enrejados y puertas de acceso, principalmente en los muelles más antiguos y próximos a la ciudad histórica, que están sujetos a normativa sectorial de patrimonio (además de la específica del PEOZOS). Junto a la protección individual de estos inmuebles, hay una parte del ámbito del puerto histórico como es la dársena de la Marina que cuenta con una protección derivada de su inclusión en la declaración del conjunto histórico-artístico de la ciudad de A Coruña (1984), extendiéndose el entorno de protección de esta declaración a los jardines Méndez Núñez (el espacio que se corresponde con el antiguo malecón proyectado por Celedonio Uribe), parcialmente al muelle de Batería, y al muelle de las Ánimas.

También cabe mencionar que la normativa hace referencia a posibles elementos declarados formalmente como BIC, pero estos no se detallan en el plan.

Hay que señalar que el edificio de La lonja del Gran Sol o antigua lonja de A Coruña, en el muelle de la Palloza, aunque no aparece en estos documentos con una catalogación especial, sí debería de considerarse como un edificio de especial interés y las intervenciones que sobre él se propongan deberían de tener este aspecto en cuenta.

Por último, indicar que, más allá de los edificios y elementos catalogados, pueden identificarse en el ámbito otros elementos para los que, con independencia de su catalogación, debería considerarse su puesta en valor, atendiendo a las características y valores ambientales en la identidad portuaria que presentan. Estos edificios, aunque no tienen los valores arquitectónicos que justifiquen su protección, sí pueden tener interés con el objetivo de mantener la esencia e historia portuaria y pueden ayudar a que la intervención mantenga el carácter portuario. La eliminación de alguno de ellos deberá estar especialmente justificada. Estos son:

- Los elementos del cierre portuario: los conjuntos de edificios puerta de Trasatlánticos, Entre Jardines y la Palloza.
- Los silos de Cementos del Cantábrico y Tudela Veguín en los muelles de Batería y Calvo Sotelo.
- El conjunto de los dos edificios en diente de sierra de exportadores en el muelle de la Palloza.
- El mareógrafo de Calvo Sotelo (únicamente el mareógrafo, no el edificio que lo alberga).
- Antiguo edificio de la industria congeladora, actualmente DDY.
- Edificio situado en el muelle de Palloza, junto a la Lonja.

Además de estos edificios, existen algunos elementos de la operativa portuaria que también deberían de ser puestos en valor e incorporados a la intervención, permitiendo incluso que formen parte de un museo del puerto al aire libre. Son las grúas históricas, rampas en desuso y otros elementos de práctica portuaria existentes.

La Autoridad Portuaria ha realizado en colaboración con la Escuela de Arquitectura de la Universidad de A Coruña un levantamiento y estudio valorativo de todas las edificaciones del ámbito, dicho "Estudio Taxológico" y documentación será entregado a los concursantes para poder valorar el alcance de las intervenciones en la edificación existente.

De igual modo, y a través de una empresa de arqueología de amplia experiencia y reconocimiento profesional, se ha hecho un Estudio Previo Prospectivo Arqueológico que avanza los elementos de interés que podrían aparecer en las zonas de relleno de Batería y Calvo Sotelo y que habrá que ampliar al resto del ámbito de intervención. Evidentemente, toda la intervención respetará las exigencias de prospecciones, catas, estudios e intervenciones arqueológicas tanto en tierra como subacuáticas que la normativa patrimonial exige.

Atendiendo a todo lo anterior, **en materia de preservación del patrimonio, el Máster Plan deberá considerar:**

- Respetar, preservar y potenciar en la propuesta de ordenación la presencia de los elementos protegidos descritos en este apartado.
- Analizar y considerar la oportunidad de preservar total o parcialmente los elementos que, pese a no estar catalogados, presentan unas características y valores singulares que invitan a considerar su permanencia en el ámbito.

- Adecuar y potenciar 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.
- Potenciar los valores paisajísticos del conjunto del ámbito para poner en valor la identidad y la imagen del lugar en la solución urbana resultante de la transformación de los terrenos portuarios.
- Restaurar, rehabilitar y poner en uso las edificaciones y elementos portuarios que contribuyan a preservar la identidad y memoria del puerto, como ocurre con algunos silos, naves o tolvas en las que pueden integrarse otros usos.
- Analizar y proponer nuevos usos y actividades en los edificios y espacios no catalogados que se considere preservar, pero cuya función resulte obsoleta en la nueva ordenación, que favorezcan la preservación de la identidad y la memoria portuaria del lugar.
- Analizar la traza del río Monelos para plantear su recuperación en la desembocadura en el mar, como otro elemento que contribuya a mantener la memoria del lugar.

## 7. OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PROYECTO

### 7.1. OBJETIVOS EN EL ÁMBITO PORTUARIO

Sobre la base de los requerimientos y condicionantes en materia portuaria previamente descritos, el Máster Plan para la Fachada Marítima de A Coruña debe contemplar los siguientes objetivos:

- **Promover y desarrollar el uso de la náutica recreativa**, que actualmente se ubica en distintas localizaciones como se muestra en la siguiente figura, dado que son usos plenamente accesibles por el ciudadano y fomentan la interacción puerto-ciudad:

**Seguir desarrollando el tráfico de cruceros**, dado que es un segmento que ha venido creciendo a un gran ritmo en los últimos años en el Puerto. En este sentido, seguir manteniendo esta actividad, con una coherencia lógica entre el crecimiento del tráfico de cruceros y el equilibrio con la ciudad resultará beneficioso para todos los implicados en el proyecto.

Figura 9. Ubicación de instalaciones náuticas y deportivas



Fuente: elaboración propia

- Mantener y mejorar la actividad pesquera**, dada su importancia histórica en la región y la ciudad, así como la imposibilidad de trasladarla al Puerto Exterior. En particular, sería conveniente, además de mantener, mejorar la actual disposición de la actividad pesquera en el Puerto Interior. Para ello, entre las posibles alternativas debería considerarse el **concentrar una buena parte de la actividad industrial de pesca en una sola ubicación**, que lógicamente debería de ser en las proximidades a la Dársena de Oza, **trasladando allí las instalaciones existentes en los Muelles de Linares Rivas, Palloza y Este, así como los almacenes frigoríficos de San Diego**. Durante la redacción del Máster Plan, el equipo ganador deberá contrastar y buscar soluciones con todos y cada uno de los operadores pesqueros portuarios sus necesidades específicas y su posibilidad de traslado.

En cualquier caso, la ubicación propuesta para concentrar la actividad pesquera debe considerarse como una mera área o zona preferente de cara a la futura ordenación del Máster Plan, pudiendo el futuro adjudicatario considerar otras propuestas (por ejemplo, aprovechar el edificio de la antigua lonja para que se continúen desarrollando algunas actividades de pesca fresca de bajura por su posible atractivo para la ciudadanía, o considerar el apoyo en poblaciones cercanas a la ciudad de A Coruña para llevar a cabo ciertas actividades pesqueras y de transformación en zonas donde ya existen y pudieran ampliarse, entre otras).

- **Continuar gestionando la mercancía general no contenerizada en el Puerto Interior**, se deberá estudiar qué tráficos, de la mano de los operadores, se trasladarían al Puerto Exterior y qué tráficos quedarán en el Puerto Interior.

De forma análoga a la actividad pesquera, esta propuesta de ordenación debe tenerse en cuenta como una zona o ubicación preferente para la movilización de la mercancía general no contenerizada, principalmente en zonas como por ejemplo el Muelle de Centenario, para la manipulación de estas cargas.

- **Reserva de un área de oportunidades portuarias**, que al tener que contar con calados para el tráfico de contenedores o tráfico Ro-Ro y Ro-Pax, de al menos 13,5 m, deberían ubicarse en el entorno del Muelle Centenario, dado que dicha área es la única que cumpliría con todos los requerimientos y condicionantes de estos tráficos y además no requerirían de grandes inversiones para la implantación de estas actividades (o al menos menores que otras localizaciones).

No obstante lo anterior, podrían considerarse otras localizaciones o intervenciones a realizar para plantear dichos tráficos siempre que se demuestre su viabilidad técnica, económica y ambiental.

- Finalmente, es preciso remarcar que las áreas reservadas para los tráficos de mercancías deberán **contar con una conexión ferroviaria y su red interior ferroviaria**. El mantenimiento de esta conexión permitirá mejorar la competitividad de estas terminales, así como una mejora del desarrollo medioambiental y la lucha contra el cambio climático al posibilitar el trasvase de los tráficos por carretera al ferrocarril.

En este sentido, si bien el mantenimiento de la actual red ferroviaria que administra la APAC con su actual trazado (o con ligeras modificaciones) sería una de las posibles soluciones para dotar de conexión ferroviaria a las distintas zonas destinadas a la manipulación de mercancías, podrían considerarse otras alternativas de acceso ferroviario que permitan disminuir el efecto barrera del ferrocarril (especialmente en el caso del acceso y red ferroviaria en el Muelle de Centenario).

## 7.2. OBJETIVOS EN EL ÁMBITO FERROVIARIO

A partir de los requerimientos y condicionantes ferroviarios, los objetivos en el ámbito ferroviario irán enfocados en el transporte de viajeros y de mercancías.

En cuanto al ámbito ferroviario, los principales objetivos del proyecto se dividen en dos grandes grupos relacionados con el transporte de mercancías. Por un lado, es necesario el **mantenimiento de una terminal ferroviaria de mercancías en el entorno de A Coruña** que permita que se sigan desarrollando tráficos con origen terrestre y que debe buscar una nueva ubicación.

Actualmente, se ha realizado un encargo para analizar esta posible ubicación mediante un Estudio Informativo. Este análisis también incluye la ejecución de la salida en dirección sur de la terminal Portuaria de Punta Langosteira a través de la rehabilitación del antiguo túnel de Santa Icaía.

Por otro lado, es necesario que **se mantenga la conectividad a la RFIG de las dársenas del Puerto Interior** que se vayan a dedicar a la mercancía general o a la ejecución de posibles desarrollos estratégicos que puedan tener lugar en el futuro. Para ello es necesario que se siga manteniendo el acceso a través de la línea 834 de Adif. Esta conexión tendrá unas características que deberán permitir la máxima eficiencia en las operaciones ferroviarias.

En cuanto al transporte ferroviario de viajeros, se ha planteado la posibilidad de **analizar la viabilidad de prestación de un servicio ferroviario de cercanías** a través de la línea A Coruña – Betanzos – Lugo. Para



ello sería necesario realizar un estudio de mayor profundidad que recoja un estudio de demanda de cara a determinar la viabilidad del establecimiento de dichos servicios.

Además, en caso de que fuera necesario, también se ha planteado la incorporación al análisis anterior de la posibilidad de que dichos servicios continúen a través de la actual estación de San Diego y que utilicen las vías en desuso de la red interior del Puerto hasta el entorno de la Plaza de Ourense o un nuevo trazado.

### 7.3. OBJETIVOS EN MATERIA DE MOVILIDAD

Sobre la base de los requerimientos y condicionantes en materia de movilidad previamente descritos, el Máster Plan para la Fachada Marítima de A Coruña debe contemplar los siguientes objetivos:

- **Garantizar la accesibilidad a los nuevos desarrollos** mediante un conjunto de infraestructuras y servicios planificados de forma integral, en la que los distintos modos doten de la adecuada accesibilidad a los usos resultantes de la transformación, tanto a los usos portuarios que permanezcan como a los nuevos usos residenciales, terciarios o dotacionales.
- **Optimización del tráfico en el eje Marina-Os Castros**, considerando la distinta naturaleza de los tráficos que soporta este eje y proponiendo soluciones que palién los actuales problemas de congestión del mismo. En este sentido, cabría valorar la posibilidad de separar tráficos a distinto nivel (soterramiento) para reducir las interacciones entre los mismos y mejorar la fluidez del tráfico general en la zona.
- **Reorganización de los accesos a la zona histórica de la ciudad.** El Máster Plan deberá adoptar una óptica amplia desde el punto de vista del tráfico y plantear la reorganización de accesos rodados a los ámbitos del Ensanche y Pescadería, en una solución que contemple de manera integrada el funcionamiento de:
  - El eje Marina-Os Castros.
  - El viario estructurante del Ensanche y Pescadería.
  - El viario de los nuevos desarrollos.
- **Potenciar la movilidad activa y sostenible a lo largo del frente marítimo portuario mediante la creación e integración de itinerarios ciclistas y peatonales continuos** a lo largo de todo el frente.

En línea con el objetivo general de mejora del espacio público en el ámbito, la operación debe contemplarse como una oportunidad para mejorar la conectividad peatonal de todo el ámbito, mediante el diseño de itinerarios peatonales atractivos, seguros y continuos que favorezcan la movilidad peatonal a lo largo del todo el ámbito.

Del mismo modo, la operación debe contemplar la mejora y extensión del itinerario ciclista existente, mejorando sus condiciones de diseño, eliminando discontinuidades y perfeccionando la seguridad en todo su recorrido.

- **Permeabilizar las conexiones peatonales entre la ciudad y el frente marítimo.** Uno de los objetivos generales de la actuación es convertir el espacio público y el agua en el núcleo atractor del proyecto. En este sentido es indispensable acercar el frente portuario y la lámina de agua a la ciudad. Para ello es necesario garantizar la permeabilidad entre la ciudad y el puerto, mitigando el efecto barrera que en muchos puntos supone el eje viario Marina-Os Castros.

Para ello, el Master Plan deberá valorar y combinar diferentes posibilidades, desde el soterramiento parcial del mencionado eje, humanización del viario en superficie, medidas de calmado del tráfico, etc.

- **Mejorar la conectividad entre los medios de transporte público interurbanos y urbanos.**

El Máster Plan deberá dimensionar una **infraestructura de intercambio eficiente y atractiva para el usuario**, así como plantear la ubicación más adecuada para su desarrollo, teniendo en cuenta el resto de usos y actividades contempladas en el Máster Plan.

#### 7.4. OBJETIVOS EN EL ÁMBITO CIUDADANO

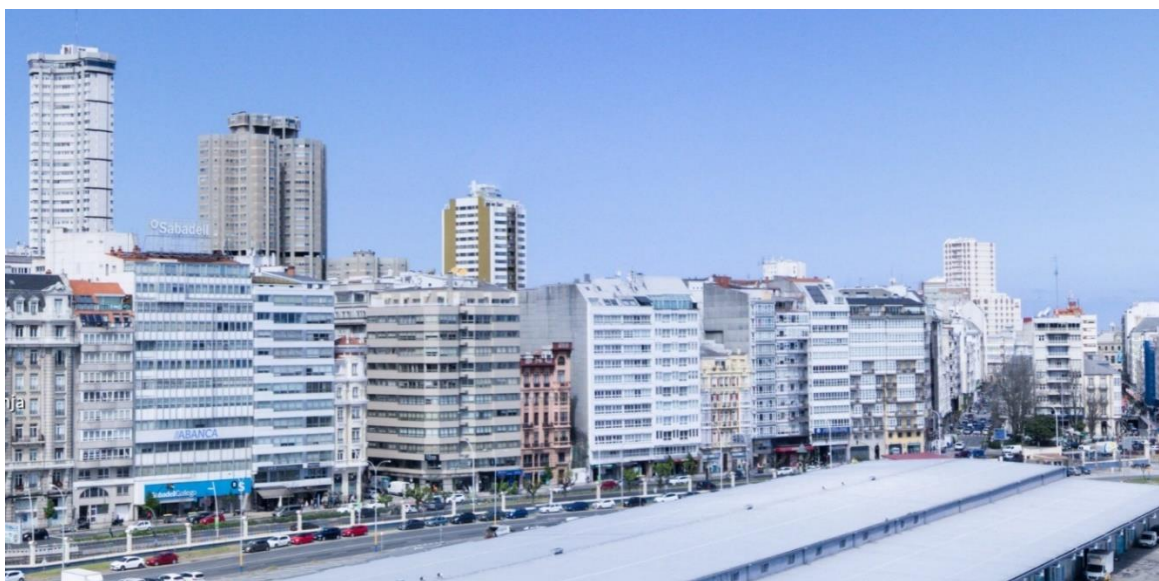
Sobre la base de los requerimientos y condicionantes en el ámbito ciudadano previamente descritos, el Máster Plan para la Fachada Marítima de A Coruña debe contemplar los siguientes objetivos:

- **Complementar los usos y espacios existentes en el casco urbano consolidado.**

El ámbito objeto de ordenación no es ajeno a las diferentes realidades sociales y barrios de su entorno, y a sus diferentes formas de relacionarse y vivir el espacio público. En este sentido, la propuesta de ordenación buscará complementar los servicios de proximidad que se infieran necesarios para complementar la oferta actual, provocando la inclusión de la población del entorno en la dinámica diaria del espacio resultante y complementando, en su caso, el sistema local de espacios públicos y dotaciones locales.

También se buscará integrar la nueva ordenación urbana en los tejidos residenciales existentes, de manera que los desarrollos que se planteen sean respetuosos con sus frentes edificatorios. Se podrán elaborar propuestas de intervención en los espacios colindantes al ámbito objeto de concurso, si se estima oportuno. Este estudio podrá derivar en propuestas de intervención puntuales externas al ámbito de actuación, que permitan la mejora global de la estructura de espacios libres, su jerarquía e interrelación.

*Figura 10. Vistas de edificaciones existentes en primera línea en Avda. Linares Rivas*



Potenciar y permitir completar la fachada urbana en el arco de la bahía y hasta San Diego con un sistema de espacios urbanos rico y diverso en actividades y espacios, cada uno con características propias completando así secuencialmente, en sentido norte-sur, la nueva fachada urbana frente a la bahía de A Coruña.

Además, **valorar aprovechar la desafectación progresiva** de los terrenos portuarios, para modificar la movilidad de la ciudad, potenciar la continuidad entre los espacios públicos de los terrenos desafectados y los de la ciudad, mediante recorridos peatonales y ciclistas, como elementos de identidad del nuevo uso que los ciudadanos hacen de los espacios portuarios.

- **Crear nuevos espacios residenciales y de trabajo.**

Implantar un desarrollo mixto en el que se asegure la interacción entre los diferentes usos propuestos (mezcla de usos); residenciales, oficinas, usos comerciales, dotacionales y hoteleros.

Establecer los estándares de suelo destinado a vivienda pública para dar respuesta a las necesidades de vivienda asequible de la población de la ciudad de A Coruña y su área de influencia.

Plantear desarrollo residencial y usos lucrativos incluyendo un aumento de las dotaciones de espacios libres y equipamientos culturales, deportivos y sociales de los barrios congestionados del entorno del puerto.

Incluir actividades relacionadas con la cultura, la restauración, el comercio diverso, y el sector hotelero, también generadores de empleo.

Establecer estándares mínimos de calidad y ecoeficiencia en la construcción de estos nuevos espacios.

- **Creación de nuevos espacios para la innovación y para la atracción de talento.**

Sin duda el espacio y edificaciones resultantes en el ámbito de ordenación deben generar un espacio clave y referente en la vida social y económica de la ciudad, donde las diferentes realidades sociales del entorno, la ciudad y el territorio lo identifiquen como el lugar donde las grandes interacciones y actividades sociales y culturales van a tener lugar.

Promoviendo y manteniendo 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.

Potenciar y promover la oferta sanitaria de A Coruña como sector prioritario de futuro uniendo la oferta médica con una ciudad atractiva, sostenible y con alta calidad de vida como objetivo importante en la transformación del modelo económico coruñés, a través también de la creación de un eje de conexión como elemento de alta calidad para garantizar un acceso rápido al centro de la ciudad y a los establecimientos hospitalarios libre de congestión. Debe completarse este objetivo con iniciativas de ordenación urbana que den coherencia a los tejidos inconexos existentes en la actualidad que permitan la localización de dotaciones, centros de investigación y espacios

productivos compatibles, que cualifiquen los espacios libres configurando un espacio diverso y ambientalmente atractivo en el que localizar elementos vinculados al Campus de la Salud.

- **Implantar nuevos equipamientos que palién los posibles déficits detectados.**

Este nuevo espacio debe ser un gran escenario para la activación social, cultural y económica, por lo que su ordenación debe permitir su polivalencia y multiusos para albergar las grandes citas de la ciudad, la expansión de las actividades de los equipamientos con déficit en la zona, desarrollando usos complementarios a propiciar, que la propuesta debe concretar.

Analizar, identificar y cuantificar las actuales carencias de espacios libres y equipamientos en los barrios del entorno del frente portuario, que presentan fuertes densidades de edificación y se encuentran constreñidos por los espacios limítrofes ocupados por el puerto.

De cara a la seguridad, inclusividad y éxito del nuevo espacio, requiere una solución de la conexión espacial y social entre los barrios colindantes, a día de hoy separados por la barrera urbana que genera el puerto y la estación de ferrocarril.

Se pretende obtener una ordenación flexible, que posibilite la adaptación de usos ante un futuro dinámico con demandas cambiantes.

- **Dotar a la ciudad de espacios libres y zonas verdes.**

Ampliar las áreas de espacios libres y zonas verdes de los barrios de su entorno, analizando y enfocándolo a sus diferentes formas de relacionarse y vivir el espacio público, complementando los actuales.

Favorecer la accesibilidad a la lámina de agua por parte de la ciudadanía, resolviendo la interposición existente de los elementos que ocupan actualmente los espacios del frente portuario, generando avenidas y espacios libres públicos.

Potenciar la vocación del ámbito como un museo al aire libre de la historia del puerto y la ciudad.

**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.

- **Asegurar la interrelación entre la ciudad y el mar.**

Potenciar la accesibilidad de los terrenos portuarios desafectados del uso portuario para usos urbanos y actividades ciudadanas, proyectando itinerarios transversales desde las calles de los tejidos consolidados que den continuidad a los itinerarios longitudinales en torno a los muelles.

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.

- **Integración de la nueva ordenación con las actividades portuarias que se mantengan.**

Las actividades portuarias deberán tener en cuenta su adecuada integración urbana, dentro del objetivo de lograr la integración del espacio en la ciudad de la manera más urbana y funcional posible, a través de plantear estrategias integradoras y de conexión.

- **Generación de valor añadido en el diseño urbano propuesto.**

Resolver carencias del tejido actual y añadiendo valor a la problemática de equipamientos y de espacios libres de los barrios del entorno.

Generar un nuevo espacio público urbano que sirva de transición para conectar ambos lados de la ciudad. Cobrará especial importancia la continuidad espacial, calidad y permeabilidad transversal del eje central de la actuación.

- **Asegurar la sostenibilidad ambiental de la actuación, con la inclusión de medidas de reducción del consumo energético y las emisiones.**

Con la intención de contribuir a la adaptación y mitigación de los efectos del cambio climático, las propuestas deben integrar criterios de urbanismo y arquitectura bioclimática, mediante soluciones específicas para la ordenación, la urbanización y la edificación.

Valorar 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 y por la economía azul que implica actividades basadas en el medio marino.

Se requerirá que los documentos de planeamiento obtengan una certificación de sostenibilidad bajo una metodología independiente, trazable y específica para proyectos de escala urbana, tipo BREEAM Urbanismo, o similar. Para ello se incorporarán criterios de sostenibilidad en el propio Máster Plan. En este sentido, la memoria de sostenibilidad deberá contemplar, al menos, los siguientes aspectos:

- **Promoción y refuerzo de la participación ciudadana**

Identificación de los miembros de la comunidad local y las partes interesadas, y diseño de un plan de consulta que les permita participar en decisiones clave.

- **Estudio de la viabilidad económica y social**

Identificación de las necesidades económicas y las oportunidades del área local y la economía circundante, con el objetivo de completar y mejorar la actividad y el bienestar económico de los futuros ocupantes.

- **Estudio de las necesidades y prioridades demográficas**

Evaluación de la previsión de viviendas, equipamientos, servicios e instalaciones en base a las tendencias y prioridades demográficas locales, y la consulta a las partes interesadas.

- **Evaluación de riesgos y adopción de medidas de gestión**

Evaluación del riesgo de **inundabilidad** del emplazamiento que incluirá, como mínimo, la valoración de todas las fuentes de inundación que puedan afectar al área, las aportaciones de las entidades legales competentes y la comunidad local.

El diseño del desarrollo urbanístico deberá garantizar que se mitiga el impacto del **ruido**, para lo cual se realizará una evaluación específica que determine las fuentes y naturaleza del ruido existente e incluya recomendaciones para afrontar los problemas identificados o implementar las medidas de atenuación.

Adicionalmente, el proyecto deberá incluir una investigación y evaluación de riesgos para determinar la presencia de cualquier tipo de **contaminación en el suelo**, así como las recomendaciones sobre las soluciones de recuperación necesarias.

— **Planteamiento de estrategias específicas:**

▪ **Estrategia energética**

Desarrollo de una estrategia energética con el objetivo de reducir al mínimo el consumo y la demanda de energía operativa, así como las emisiones de CO<sub>2</sub> de la propuesta.

▪ **Estrategia hídrica**

Definición de compromisos y objetivos de consumo tanto para las edificaciones como para los espacios públicos, así como las acciones destinadas a lograrlos.

▪ **Estrategia ecológica:**

Evaluación del impacto ecológico de la propuesta para identificar elementos de valor y cómo se verán afectados por el proyecto. La propuesta deberá proteger los hábitats naturales y, reducir y mitigar el impacto sobre éstos. Además, se desarrollará una estrategia ecológica con el objetivo de mejorar la biodiversidad en el emplazamiento y el entorno.

De modo complementario al desarrollo de estrategias específicas, se tendrá en consideración el carbono incorporado en los edificios y las infraestructuras existentes en el ámbito, promoviendo su conservación (identificando ubicación y valor patrimonial cuando corresponda) o reutilización, y la recuperación o reciclaje de los materiales.

— **Promoción de una movilidad sostenible**

Evaluación del impacto de la movilidad del nuevo desarrollo en las infraestructuras y redes de transporte existentes. Análisis de mejoras a través de la gestión y el diseño de las redes, con el objetivo de favorecer y aplicar un transporte y desplazamientos sostenibles.

• **Asegurar la viabilidad económica y técnico-constructiva**

Tiene que quedar clara la viabilidad en los siguientes términos:

— Viabilidad económica

La ordenación resultante debe permitir que se logren los retornos económicos necesarios para poder acometer, dentro de la arquitectura financiera de la operación, el desarrollo urbanístico y urbanizador de acuerdo a los objetivos previamente fijados.

— Viabilidad técnica-constructiva

La propuesta debe ser pragmática, en el sentido de plantear soluciones técnicas viables, que no supongan sobrecostes excesivos o dificulten su ejecución. En relación al espacio público, se valorará además su facilidad para la limpieza y mínimo mantenimiento.

## 7.5. OBJETIVOS DE RECUPERACIÓN Y PRESERVACIÓN DEL PATRIMONIO

Los edificios y restos arqueológicos se protegen como reminiscencia del pasado. Su protección y su nivel de intervención queda establecida por el catálogo del PXOM de 2013. El Máster Plan para la Fachada Marítima de A Coruña debe contemplar los siguientes objetivos:

- Plantear **una reflexión profunda sobre el destino y usos de los bienes protegidos**, donde la propuesta de ordenación deberá reservar un cierto protagonismo y relevancia.
- **Preservar y potenciar la presencia de los elementos catalogados** en la propuesta de ordenación.
- **Analizar los elementos que presentan unas características y valores singulares** para preservar el carácter industrial y portuario potenciando los valores paisajísticos del conjunto del ámbito para poner en valor la identidad y la imagen del lugar en la solución urbana resultante de la transformación de los terrenos portuarios.
- **Analizar la puesta en uso de las edificaciones y elementos portuarios que contribuyan a preservar la identidad del puerto**, aunque no estén protegidos pero que respondan a la memoria del puerto, como ocurre con algunos silos, naves o tolvas.
- El ámbito de estudio reviste de **afecciones arqueológicas catalogadas** con distintos grados de protección del patrimonio arqueológico según planeamiento vigente. Por lo que, como medida preventiva se debe tener en cuenta, **el control y seguimiento arqueológico en fase de excavación**, dejando en última instancia al órgano competente en materia de Patrimonio decidir sobre dicha medida. Los proyectos de construcción y edificación deben remitirse para informe a la Dirección Xeral de Patrimonio Cultural de Galicia y al Ministerio de Cultura para su pronunciamiento.

## 8. GRANDES ACUERDOS ESTRATÉGICOS

Sobre la base de los condicionantes y requerimientos del proyecto, así como de los diferentes objetivos específicos del mismo, los Organismos que componen la Comisión Coruña Marítima han convenido los siguientes acuerdos estratégicos:

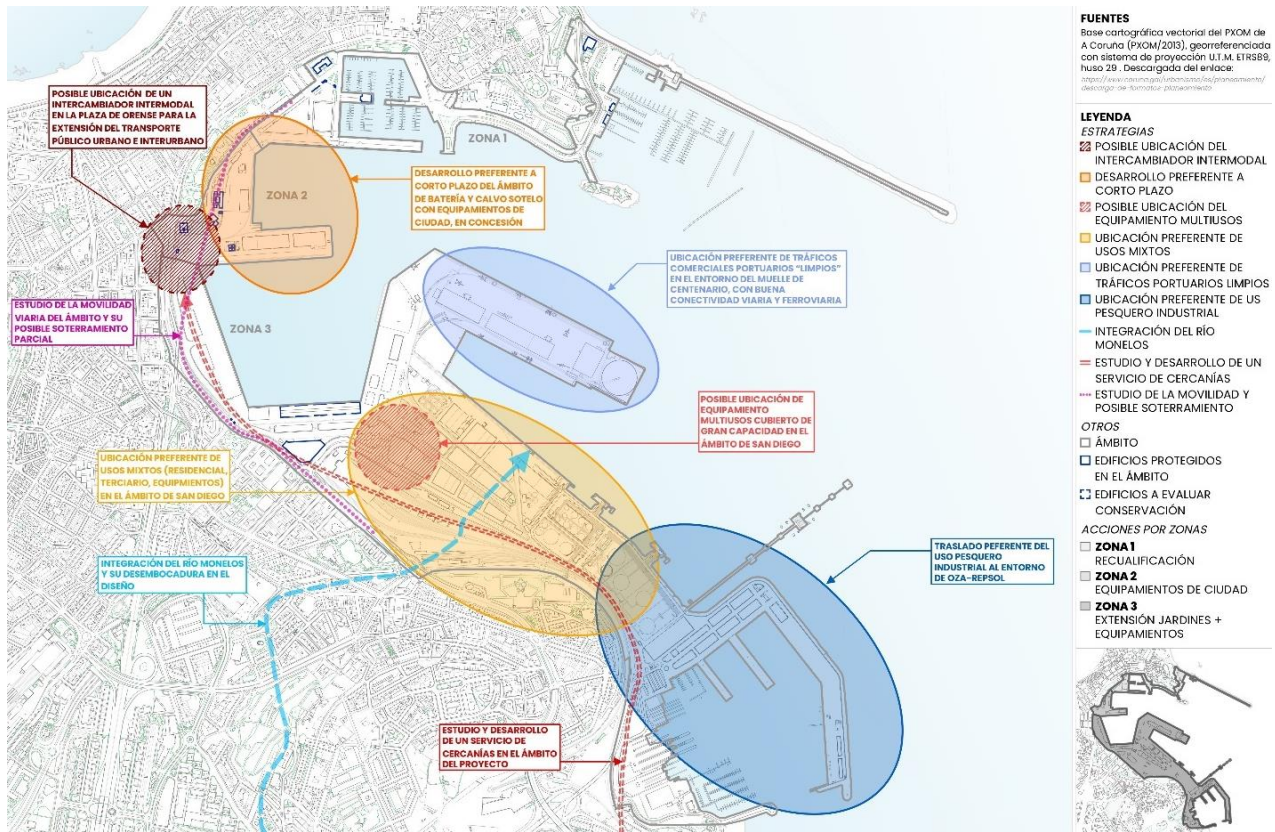
- En el ámbito portuario:
  - El Máster Plan deberá **contemplar el mantenimiento de algunos tráficos comerciales portuarios en la dársena interior del puerto de A Coruña, específicamente tráficos de mercancía general “limpia”, y prever espacio para posibles futuros tráficos regulares de contenedores, Ro-Ro y Ro-Pax**. Los espacios para acoger estos tráficos en el puerto interior se plantearán, preferiblemente, **en el entorno del Centenario**.
  - El mantenimiento de estos tráficos comerciales en la dársena interior del puerto de A Coruña requiere **mantener y mejorar la conectividad viaria y ferroviaria del puerto comercial de la dársena interior**, evitando, en la medida de lo posible, interferencias con la movilidad urbana del ámbito: tráfico rodado, transporte público (incluyendo nuevas posibles infraestructuras) y movilidad peatonal y ciclista.
  - **El uso pesquero industrial** (venta, procesado y transformación) **debe trasladarse mayoritariamente y siempre que sea posible al entorno Oza-Repsol**, unificando los usos pesqueros en el entorno de Oza ampliando la superficie en tierra y agua hacia las actuales instalaciones de Repsol.

- En el ámbito de la movilidad:
  - El Máster Plan deberá contemplar las actuaciones necesarias (infraestructuras, reordenación de servicios) para **facilitar el intercambio de modo de transporte metropolitano y urbano**, preferiblemente en el entorno de la plaza de Ourense/comienzo de Linares Rivas.
  - El Máster Plan deberá **estudiar la posibilidad de implementar un servicio ferroviario de Cercanías en el ámbito del proyecto**, aprovechando la infraestructura existente en el corredor de la Ría del Burgo. En este sentido, deberá analizarse tanto la demanda potencial como las posibles obras necesarias en la línea para garantizar un servicio atractivo.
  - El Máster Plan deberá **estudiar la movilidad viaria del ámbito**, considerando distintas **opciones de soterramiento** parcial del viario estructurante de la zona, facilitando la permeabilidad peatonal hacia el mar.
- En el ámbito ciudadano:
  - Con objeto de contar con un barrio lleno de actividad, a todas horas, y que tenga los usos de cualquier otro barrio, garantizar la viabilidad económica del proyecto, el Máster Plan contemplará **el desarrollo de usos residenciales en el ámbito**, junto con otros posibles usos como el terciario y el dotacional. Estos desarrollos residenciales deberán plantearse, preferiblemente, **en el entorno de San Diego**.
  - Entre los usos a implantar, es conveniente considerar **un equipamiento multiusos cubierto de gran capacidad** en San Diego.
  - Asimismo, entre los usos a implantar, es conveniente considerar el **desarrollo de diferentes equipamientos de ciudad en el entorno Batería y Calvo Sotelo y Linares Rivas**, pudiéndose considerar que uno de ellos sea de escala de ciudad y con carácter icónico o simbólico que caracterice la intervención.
  - En este sentido, **el entorno de Batería y Calvo Sotelo podrá desarrollarse a una velocidad distinta del resto del ámbito**, dado que está liberado parcialmente de actividad portuaria. Además, existe un consenso entre los Organismos que componen la Comisión Coruña Marítima en que los usos en esta zona se desarrollen mediante un **modelo concesional**.
- En el ámbito ambiental
  - El Máster Plan deberá considerar la **integración del río Monelos y su desembocadura en el diseño del ámbito**, así como los usos del agua vinculados a su entorno.
  - El Máster Plan podrá plantear la **introducción de láminas de agua** en los terrenos hoy rellenos y que dejen de tener uso portuario. Esta posibilidad y la anterior del río Monelos deberán considerar **el impacto de la actuación en el cambio climático** y los posibles riesgos de inundación consecuentes.

Estos acuerdos estratégicos se esquematizan gráficamente en la siguiente figura.



Figura 11. Esquema gráfico de los acuerdos estratégicos



## 9. OBJETO DEL CONTRATO: TRABAJOS A REALIZAR

El objeto del Contrato es la realización de los siguientes documentos, así como la asistencia a la tramitación de aquellos documentos que así lo requieran:

- Redacción del Máster Plan del Puerto Interior de A Coruña

El Máster Plan tiene como objetivo orientar la transformación del Puerto Interior desarrollando un nuevo modelo de relación que permita optimizar la actividad portuaria con el desarrollo del entorno urbano. Esta transformación deberá permitir el surgimiento de una actuación emblemática de gran valor y calidad urbana, sostenible y neutra energéticamente, de modo que se convierta en una referencia para la ciudad y la región. Este carácter emblemático debe englobar tanto a los espacios públicos, como a los usos y a los edificios que se planteen en el ámbito.

El ámbito de actuación del Máster Plan se circunscribe a la zona de servicio de la dársena interior del Puerto de A Coruña, la terminal ferroviaria de San Diego (de titularidad de ADIF), así como a otros espacios aledaños, como es el caso de la trama urbana contigua a la zona de servicio.

Para alcanzar este carácter emblemático será preciso convertir el espacio público y el agua en el núcleo atractor del proyecto, con una sucesión de usos en el tiempo y en el espacio, potenciados con un programa complementario que mantenga la tensión urbana.

Además, desde la perspectiva portuaria, el objetivo será la conversión del Puerto Interior en un puerto verde integral, estableciendo requisitos de la máxima exigencia de calidad ambiental, así como también de máxima ecoeficiencia posible. Todo ello asegurando la autosuficiencia económica y financiera de la Autoridad Portuaria de A Coruña en el medio y largo plazo.

En consecuencia, el Máster Plan deberá dar respuesta a:

- La ordenación de usos y espacios de las zonas portuarias y ferroviarias ganadas para la ciudad.
  - La reordenación de los espacios portuarios remanentes.
  - El diseño general del espacio público.
  - La ordenación de la movilidad y el tráfico en el ámbito.
- Documentación anexa al Máster Plan

Las propuestas del Máster Plan deberán sustentarse en una serie de estudios y análisis que justifiquen la oportunidad y la viabilidad de las propuestas. A este fin, el Máster Plan deberá acompañarse, al menos, de la siguiente documentación anexa:

- Justificación de usos y de la ordenación propuestas
- Definición de infraestructuras portuarias (muelles, láminas de agua, urbanización, etc.).
- Diseño de las conexiones viarias al puerto
- Diseño de las conexiones ferroviarias al puerto y red interior
- Estudio de conexiones exteriores de infraestructuras de servicios (abastecimiento, saneamiento, energía eléctrica, etc.)
- Estudio de movilidad de la zona
- Dimensionamiento del nuevo intercambiador de transporte público y propuesta de reordenación de líneas de autobús
- Estudio de viabilidad de un servicio de Cercanías:
  - Estudio preliminar de demanda
  - Estudio de necesidades de la línea (infraestructura)
  - Posibilidad de prolongar hacia el centro de la ciudad mediante un tranvitrén
- Prediseño de la red viaria principal
- Prediseño de soterramientos
- Hidrología: Río Monelos
- Fauna, flora y biodiversidad (terrestre y marina)
- Análisis ambiental de la operación
- Estudio de Patrimonio y Arqueología
- Estudio de paisaje
- Criterios de eficiencia energética
- Estudio de urbanismo de género
- Criterios de accesibilidad universal
- Criterios de urbanización/construcción/mantenimiento de espacio público

- Fórmulas de gestión de la operación
- Análisis de viabilidad económica y plan financiero
- Informe de Sostenibilidad Económica

Esta lista de documentación anexa podrá completarse con los análisis y documentos que el consultor estime conveniente.

El nivel de detalle de la documentación correspondiente a la viabilidad y/o diseño de infraestructuras deberá incluir los cálculos de dimensionamiento (demandas, tráfico, etc.) y el encaje geométrico de las soluciones. No es necesario que se incluyan cálculos estructurales.

- Redacción y tramitación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP)

Como consecuencia de la ordenación resultante del Máster Plan, será preciso modificar la actual Delimitación de Espacios y Usos Portuarios. Para la elaboración de la citada DEUP se estará a lo establecido en los artículos 69 y siguientes del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), definiendo la zona de servicio portuaria (incluyendo espacios de tierra, agua y espacios de reserva) y asignando los usos portuarios correspondientes.

- Redacción y apoyo a la tramitación de la Modificación Puntual del Plan General del PGOU de A Coruña

Como consecuencia de la ordenación resultante del Máster Plan, será preciso modificar el planeamiento urbanístico. Se considera que el instrumento de planeamiento más adecuado para formalizar esta transformación es la modificación puntual del PGOU. Deben seguirse los criterios establecidos por la Orden del 10 de octubre de 2019, publicada en el D.O.G. núm. 224, del 25 de noviembre de 2019, que aprueba las normas técnicas de planeamiento urbanístico de Galicia.

- Diseño preliminar de un edificio singular

Diseño, a nivel de anteproyecto, de un edificio singular que se convierta en un referente de la actuación. Este edificio podría ser un equipamiento multiusos en la zona de San Diego, aunque los licitadores tendrán libertad para definir su uso.

## 10. PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN

El procedimiento de adjudicación será el PROCEDIMIENTO RESTRINGIDO contemplado en la subsección 3ª (procedimientos restringidos), sección 2ª (de la adjudicación de los contratos de las Administraciones Públicas), Capítulo 1 (de las actuaciones relativas a la contratación de las Administraciones Públicas), Título 1 (Disposiciones Generales), del Libro segundo (De los contratos de las Administraciones Públicas), de la LCSP.

El número máximo de candidatos a seleccionados para presentar proposiciones será de CINCO (5).

El procedimiento de adjudicación se estructura en dos fases:

- **Fase 1: selección de candidatos**

Podrá presentar solicitud de participación en el proceso todo empresario interesado, persona física o jurídica, española o extranjera, con plena capacidad de obrar y no pudiendo estar incursos en prohibiciones para contratar de conformidad con lo previsto en el art.71 de la LCSP.

La actividad o finalidad de las empresas solicitantes debe tener relación directa con el objeto del contrato.

Los solicitantes han de tener experiencia probada en trabajos similares y disponer de personal experto en las distintas cuestiones relacionadas con los mismos, de acuerdo con los criterios de solvencia establecidos en PCAP.

El plazo de presentación de las solicitudes de participación deberá ajustarse al alcance y complejidad del contrato, por lo que se ha previsto un plazo de 30 días tras la publicación del anuncio en el DOUE.

El plazo para la publicación de los candidatos seleccionados se estima en un mes.

- **Fase 2: selección de la propuesta más adecuada**

Se seleccionará un máximo de CINCO (5) candidatos a partir de una valoración objetiva de:

- La solvencia económica y financiera se justificará mediante el volumen anual de negocios en el campo objeto del contrato, y por la suscripción de un seguro de responsabilidad civil (cumple o no cumple).
- Currículo del autor o autores del proyecto propuesto, y de los miembros del equipo (valoración en función de la experiencia acreditada).
- Experiencia de la empresa en trabajos de igual o similar naturaleza a los que son objeto de la licitación (valoración en función de la experiencia acreditada).

Los candidatos seleccionados tendrán un plazo de 6 meses para presentar sus propuestas. Se prevé el pago de unos honorarios a los licitadores participantes en la segunda fase de 80.000 € + IVA, siempre que las propuestas presenten un nivel de calidad suficiente a juicio de la propiedad.

Una vez presentadas las propuestas se estima un plazo de 6 meses para resolver la adjudicación.