

CONCURSO DE IDEAS, CON INTERVENCIÓN DE XURADO, PARA A DEFINICIÓN DE ESTRATEXIAS DE TRANSFORMACIÓN DO BORDO LITORAL DA CIDADE DA CORUÑA, DESDE O DIQUE DE ABRIGO ATA A PRAIA DE OZA

Equipo:

J. ALEMANY, Modelo económico / MOMENTUM CO, Participación



LEMA: CIDADE PORTO

INDICE DA MEMORIA AMPLIADA

A. INTEGRACIÓN URBANA ENTRE PORTO E CIDADE UNHA RELACIÓN PORTO-CIDADE QUE POTENCIE O DESENVOLVEMENTO MÚTUO E A CALIDADE DE VIDA DE TODOS Os CIDADÁNS

A.1 POR UNHA NOVA CONCEPCIÓN DE RELACIÓN ELAS PORTO-CIDADE.

A.2 O ESPAZO PÚBLICO COMO MARCO PARA O DESENVOLVEMENTO URBANÍSTICO E As NOVAS ACTIVIDADES SOCIO-ECONÓMICAS

A.3 O ESPAZO PORTUARIO COMO MOTOR DE DESENVOLVEMENTO ECONÓMICO E SOCIAL PARA A CIDADE A.4 PLAN MESTRE, MASTERPLAN OU PLAN GLOBAL DA INTEGRACIÓN URBANA DO PORTO

A.5 DESENVOLVEMENTO DO MASTERPLAN POR PEIRAS E DÁRSENAS 2019-2055)

B. MOBILIDADE E ACCESIBILIDADE PARA POTENCIAR DE FORMA SUSTENTABLE O ESPAZO PORTUARIO E A SÚA CONTORNA

B.1 OBXECTIVOS

B.2 ESTRATEXIAS

C. SUSTENTABILIDADE

D. MODELO ECONÓMICO

D.1 OBXECTIVOS ECONÓMICOS DA PRESENTE PROPOSTA D.2 AS BASES DO MODELO ECONÓMICO

D.3 VIABILIDADE ECONÓMICA DA PROPOSTA

E. PARTICIPACIÓN CIDADÁ

E.1 OBXECTIVO

E.2 ETAPAS DO PROCESO PARTICIPATIVO E.3 CANLES DO PROCESO PARTICIPATIVO

E.4 METODOLOXÍA

ANEXO 1: CADROS DE SUPERFICIES DAS PRINCIPAIS ACTIVIDADES PROPOSTAS

ANEXO 2: PRESENTACIÓN DE NOSO EQUIPO CIDADE PORTO

MEMORIA AMPLIADA



PRESENTACIÓN XERAL

A presente proposta é viable e baséase nuns innovadores obxectivos e formulacións que se poden resumir no seguintes seis puntos:

- Valoración especial do espazo público de calidade, integrando cidade, porto e paisaxe, como marco global dos servizos, equipamentos e actividades socio-económicas públicas e privadas

- Consideración do medio ambiente, non como unha variable exterior a considerar, senón como elemento central presente en todas e cada unha das propostas

- Nova mobilidade sustentable, potenciando o transporte público de 2019, o bus eléctrico, con pacificación de todo o ámbito que supoña uns desprazamentos interiores no novo espazo con mínimos impactos sobre o medio

- Preservación da memoria histórica e a identidade do lugar. Un porto é un espazo especial cunhas características singulares que hai que respectar e, mesmo, potenciar
- Liderado e impulso desde o sector público e colaboración coas entidades educativas de alto nivel, entidades cívicas e o sector privado: impulso decidido e planificado das actividades socio-económicas con maior impacto positivo sobre o emprego e os sectores de novas tecnoloxías

- Participación popular en todo o longo proceso de transformación (non só para a presente análise das Estratexias nin sequera na aprobación do plan global) que, nas operacións tan extensas como a da Coruña, poden durar varias décadas

A transformación do espazo portuario da Coruña coa introdución de novos servizos e equipamentos urbanos e coas formulacións anteriores non debe significar a subvaloración da importancia do porto; ao contrario, deberán impulsarse as actividades portuarias. Os seus sectores de pesca, reparación naval, cruceiros, mariñas deportivas...non só deben continuar no novo porto urbano senón que deben potenciarse e, á vez deben introducirse novas actividades do mundo da cultura, a formación, o turismo, os sectores emerxentes das novas tecnoloxías e a economía do coñecemento.

A proposta urbanística valora especialmente a consideración do espazo público como elemento central e como marco global de todas as actividades vellas e novas do porto. O deseño do conxunto do espazo baséase en: a pacificación do tráfico rodado; a promoción do paseo; a transparencia e visualización da paisaxe marítima e urbana; a consideración duns servizos terciarios e unha dotación habitacional equilibrada que permita desenvolver unha mixtura de actividades e unha economía dinámica da zona, pero que en ningún caso supoña unha conxestión ou densificación; a planificación de novos edificios de

servizos en terra para as novas actividades marítimas. Para todo iso dividiuse funcionalmente todo o espazo portuario en oito áreas e detalláronse (cuantificándoas) numerosas propostas para cada unha delas.

As propostas para a sustentabilidade da conxunto da área e do seu proceso de transformación construíronse en base a tres estratexias concretas: a) deseño de Solucións Baseadas na Natureza (NBS); b) xeración dunha contorna de maior calidade para todos os cidadáns; c) sustentabilidade considerando o metabolismo urbano específico da Coruña

O modelo económico considera esencial a colaboración público-privada para conseguir os grandes obxectivos urbanísticos e económicos do interese xeral da cidade e a súa contorna. Un organismo específico, con clara dirección pública local e con representación dos organismos implicados debe dirixir toda a operación considerando sempre unha estratexia económica que lle permita actuar en todo momento promovendo o investimento público, os equipamentos e o mantemento da zona portuaria sen déficits.

Por último, propónse un sistema de participación popular que non sexa unha cuestión puntual, senón para todo o proceso, desde a planificación á execución total do proxecto

En definitiva, a amplitude do espazo portuario, a súa situación en relación á cidade e a ría converte o proxecto da súa reconversión nunha oportunidade única e excepcional para a cidade. Por iso elaborouse unha proposta moi ambiciosa, pero realizable no seu globalidad e en todos os seus detalles.

A presente Memoria ampla e destaca todas as propostas contidas na Memoria presentada ao concurso sen modificar a súa esencia. Para facilitar a súa lectura expoñerase ao comezo de cada gran apartado un breve texto en negrita cun resumo do seu contido.

A. INTEGRACIÓN URBANA ENTRE PORTO E CIDADE UNHA RELACIÓN PORTO-CIDADE QUE POTENCIE O DESENVOLVEMENTO MÚTUO E A CALIDADE DE VIDA DE TODOS OS CIDADÁNS

A.1 POR UNHA NOVA CONCEPCIÓN DE RELACIÓN ELAS PORTO-CIDADE

Analizando as reconversións portuarias no mundo, algunhas das cales teñen xa unha longa traxectoria de case catro décadas, pódese comprobar que na actualidade están a producirse profundos cambios na concepción, planificación e realización das propostas urbanísticas e económicas para estes espazos e, en xeral nas relacións das cidades cos seus portos. Hai un esgotamento do modelo de simple introdución nos vellos espazos portuarios dun deseño urbanístico tradicional e de localización dalgunhas actividades comerciais e turísticas, mesmo se ambas as cuestións teñen unha maior consideración nalgúns parámetros medio-ambientais ou paisaxísticos. É necesaria unha nova concepción das reconversións urbanísticas dos espazos portuarios.

A nosa proposta, baseada na creación da máxima superficie posible de espazos públicos, de sustentabilidade e do máximo desenvolvemento económico, socialmente responsable e igualitario, e de creación de ocupación mediante novos usos complementarios que cren sinerxías entre eles, permite visualizar unha transformación positiva e espectacular dos novos peiraos integrados, e tamén da cidade da Coruña e da súa relación coa Ría e coa súa paisaxe única.

A creación nos peiraos e ámbito portuario de grandes espazos públicos pacificados, paseos, prazas, parques, será transcendental para A Coruña do século XXI, que poñerá así en valor a súa especificidade urbana e paisaxística.

Os nosos paneis e vídeo mostran unha posible visión final da nosa proposta, evidentemente flexible, da integración do Porto da Coruña. Estas imaxes non son unha foto fixa, senón unha estratexia, un camiño, unha serie de conceptos a aplicar, que se irá precisando ao longo do proceso que agora iniciamos.

É evidente que a transformación do Porto é esencialmente a creación de novos ámbitos públicos, e esta estratexia debe ser proxectada e desenvolta desde o público, desde a Autoridade Portuaria e o Concello, coa implicación das universidades e sociedade civil. Só desde a perspectiva pública garantirase o establecemento de espazos e mestura de funcións para a cidadanía. A colaboración do sector privado é esencial, e sempre coa vontade de crear novos espazos públicos e usos que enriquezan os valores e funcións da cidade e do porto.

A nosa proposta planifica a integración do porto da Coruña a partir dunha estratexia baseada nun sistema articulado nos diferentes peiraos e en relación á cidade de diferentes espazos públicos pacificados, respectando e poñendo en valor as características únicas de cada peirao e da súa relación estreita coa cidade e coa paisaxe, conectando ao máximo os dous ámbitos, cunha visión global e atenta a cada espazo, planificación dirixida e acordada entre a Autoridade Portuaria da Coruña e o Concello da Coruña, e con tres grandes obxectivos para esta gran área portuaria, para a súa integración na cidade e para poñer en valor todo o seu potencial transformador como espazos únicos abertos á paisaxe e ao horizonte:

1--Crear un ámbito público e paisaxístico do século XXI de gran calidade con características únicas que achegue identidade, un ámbito cidadán, un ámbito pacificado, con espazos públicos peonalizados e ciclables abertos á paisaxe, con parques, prazas cívicas, con equipamentos públicos de diferentes tipoloxías, con edificios polifuncionais que permitan e favorezan a mestura de usos urbanos, académicos, educativos, de investigación e tamén relacionados co mar, creando as condicións para o traballo de alta calidade: un ámbito habitable e transformador. Os edificios polifuncionais son necesarios porque teñen

a capacidade da a demandafutura. Os centros culturais como os que propoñemos, ten cada vez maior importancia no desenvolvemento das cidades, achegando identidade e coñecemento, e na creación de desenvolvemento económico.

2--Desenvolver unha economía enraizada e social, con mixticidade funcional, para a creación de novos postos de traballo especializados e de calidade

3--Preservar un medio ambiente sustentable e creación dunha nova contorna enerxéticamente eficiente. Neste sentido é esencial na nosa estratexia o establecemento da mobilidade pacificada mediante a creación dun sistema de transporte público urbano e metropolitano contemporáneo, versátil, flexible e limpo: o bus eléctrico.

A nosa resposta clara á potenciación do transporte público de calidade é a integración dunha estación intermodal subterránea de buses eléctricos urbanos e metropolitanos situado no lado oeste da Lonxa.

A presente proposta baséase nalgúñas características diferenciais que, resumidamente, expóñense a continuación:

- Consideración dun dobre obxectivo: mellora substancial global do urbanismo da fronte marítima e promoción de novo desenvolvo socio-económico da cidade. Non se trata dunha operación urbanística máis. Tampouco se trata de levar á práctica unha proposta de crecemento económico ou dun proxecto para a obtención de grandes beneficios económicos cos que financiar a construción do porto comercial a un lugar afastado da cidade e exterior á súa ría. Trátase esencialmente dun proxecto global dun novo deseño urbano-portuario que conteña un programa de desenvolvemento económico sustentable a longo prazo

- Valoración especial e prioritaria do espazo público como marco global e como elemento de relación de todas as propostas concretas de transformación e desenvolvemento. Inicialmente todo o porto actual é espazo de dominio público. Aínda que no futuro este espazo poida descatalogarse como “dominio público” ha de manterse a visión da súa orixe e o concepto de espazo público como contedor de todo tipo de actividades, obviamente tamén de carácter privado, pero ao servizo da cidade e o seu desenvolvemento social, económico e cultural

- Mobilidade sustentable no ámbito interno dos límites da proposta e que facilite a integración co resto da cidade. Pola configuración xeográfica da Coruña será necesario combinar unha mobilidade de carácter urbana e metropolitana que discorre nos límites do porto actual cunha mobilidade interna do espazo urbano-portuario do futuro sustentable e sen impactos medio-ambientais elevados

- Preservación e potenciación do patrimonio construído e do inmaterial. A preservación e reutilización do patrimonio portuario é unha condición para dar continuidade a elementos importantes da paisaxe portuaria e manter a identidade portuaria e histórica do lugar. Na proposta manteñen e reutilízanse todos os edificios cualificados como bens patrimoniais e aqueles que se consideran que teñen interese técnico ou funcional portuario

- Non só a mobilidade ha de ter a característica de ser sustentable, senón que a consideración da mellora medio-ambiental ha de presidir todas as actuacións. A proposta medio-ambiental é global. Ten por obxectivo xerar no novo espazo portuario unha contorna de maior calidade para os cidadáns. A estratexia de actuación está deseñada cos criterios e propostas de Nature Based Solutions (NBSs) –Solucións Baseadas na Natureza

- Elaboración dun Plan Mestre, un Plan de Xestión Económica, un Plan de Etapas e un Programa de participación popular na planificación e realización de propostas. Pola súa extensión, pola complexidade da transformación, pola importancia dos investimentos económicos a realizar e, por último, para instrumentar correctamente os plans para cada zona (Plans Especiais na lexislación española), os proxectos concretos de urbanización e de edificación e a necesaria participación é necesario considerar que o conxunto da transformación do porto durará varios decenios. Unha análise comparativa de grandes proxectos de transformación portuaria así o indica. En base a esta análise é necesario propoñer un Plan Mestre que englobe e de sentido a todos os plans e proxectos de todo tipo que deberán elaborarse durante todo o longo proceso de transformación. Un proceso tan longo e complexo como o que se propón non é posible realizalo como unha suma de plans

individualizados. Esta figura de Plan Mestre, na lexislación española pode asimilarse ao Plan Director dela lei de Portos, pero seguindo estas experiencias internacionais debe ser máis ampla e profunda.

A presente Memoria describe, explica e xustifica o conxunto de propostas urbanísticas e socio-económicas que teñen por obxectivo unha nova relación entre o porto e a cidade da Coruña. Esta nova relación, máis estreita e coherente, en certa forma unha nova integración, ha de xurdir na etapa que se está abrindo actualmente cando un conxunto importante de actividades e tráfico do porto histórico están a desprazarse ao porto exterior de Punta Langosteira. Os amplos espazos terrestres e marítimos que se están liberando supoñen unha extraordinaria posibilidade de contribuír decisivamente, cos plans, proxectos e xestión adecuados, ao desenvolvemento urbanístico e socio-económico da cidade nos próximos decenios

A.2 O ESPAZO PÚBLICO COMO MARCO PARA O DESENVOLVEMENTO URBANÍSTICO E AS NOVAS ACTIVIDADES SOCIO-ECONÓMICAS

Os espazos públicos son centrais na calidade e identidade das cidades, nos seus contextos urbanos, e na súa relación cos seus contextos paisaxísticos inmediatos, sexan ríos, praias ou portos. O espazo público concíbese tamén modernamente como o espazo de relación, o marco onde se producen e interrelacionan todas as actividades, sexan estas de carácter público ou privado. Na presente proposta o espazo público ten un papel central e determinante, o cal non significa minusvaloración das actividades e espazos privados, senón recoñecer a súa función de espazo de relación de persoas e actividades

Os espazos dos peiraos do Porto da Coruña forman un contexto urbano e portuario único e extraordinario que transformará absolutamente e moi positivamente a cidade, potenciando a súa identidade como cidade portuaria, mariñeira e pescadora, e a súa relación coa Ría da Coruña.

Os novos espazos públicos dos peiraos transforman a forma urbis, xa que amplían de maneira extraordinaria a superficie de espazos libres da cidade, introducindo un sistema de espazos de grandes dimensións, incorporando a ría, o ceo e o horizonte na identidade urbana, e creando novas percepcións da cidade vista desde ela mesma.

A transformación positiva dos espazos públicos xérase como consecuencia da pacificación do tráfico rodado, a peonalización, a continuidade urbana e a súa accesibilidade. Unha rúa NON é unha estrada, polo que nos novos espazos públicos hai que potenciar o transporte público eléctrico de calidade e de maior eficiencia, limitando as velocidades máximas a 30 ou mesmo a 10 km/ h, ampliando ao máximo os espazos peonís, conectándoos en continuidade, e cualificándoos. Así se crean novos espazos diáfanos, abertos, sobrios, poli-funcionais. O tratamento preciso do plano do chan, a nivel de trazados claros de planimetría, de traballo minucioso de micro-topografía adaptada ao contexto, crean continuidades mediante as pendentes, simplificando e minimizando ao estrito imprescindible os trazados viarios.

Os novos espazos públicos que se xeran nos peiraos, paseos, prazas, xardíns, parques, permiten sobre todo poñer en valor unha actividade ligada ao ser humano: pasear, camiñar, e con este acto afirmar a súa condición de ser culto e libre. Son coñecidas as estratexias de diferentes cidades europeas, por outra banda as máis avanzadas en urbanismo e algunhas en integración social, que están a se transformar radicalmente cunha estratexia adaptada a cada caso específico, transformando e integrando os seus espazos fluviais, marítimos e portuarios ligados aos seus centros urbanos: Barcelona, Palma (recente

concurso para pacificar o Paseo Marítimo), Bilbao, Marsella, Londres, Glasgow, Anvers, Róterdam, Hamburgo, Copenhague, Malmö, Oslo, Helsinqui...Nos espazos portuarios incorporados á cidade desenvólvense os novos equipamentos culturais, educativos, deportivos, de centralidade, oficinas, comercio, hoteis, vivenda e actividades económicas con usos distribuídos ao longo de peiraos e paseos.

A Coruña tamén empezou a integración dos seus espazos urbanos próximos aos espazos portuarios transformando e pacificando os seus paseos de Avenida Mariña e xardíns ao norte do porto poñendo en valor a fachada urbana das galerías, minimizando o impacto da mobilidade vehicular e creando amplos espazos peonís

A.3 O ESPAZO PORTUARIO COMO MOTOR DE DESENVOLVEMENTO ECONÓMICO E SOCIAL PARA A CIDADE

Os portos foron historicamente, son na actualidade e continuarán sendo no futuro motores de crecemento económico para as sociedades. Pero convenientemente planificados e coa participación directa dos actores institucionais (organismos de representación dos cidadáns) e da sociedade civil (asociacións dos cidadáns, axentes económicos privados, empresas públicas e sindicatos) poden ser, ademais de xeradores de crecemento económico, importantísimos instrumentos para un obxectivo moi superior: motores de desenvolvemento económico e social. Neste sentido non só poden contribuír ao crecemento económico en sentido estrito, senón tamén á xeración de emprego, á formación, á introdución de novas tecnoloxías, á creación de equipamentos culturais e, en definitiva, á renovación da economía da cidade, da área metropolitana e de todo a contorna territorial máis próximo.

A.3.1 Os portos e o desenvolvemento económico

Os portos foron historicamente, son na actualidade e continuarán sendo no futuro motores de crecemento económico para as sociedades. Pero convenientemente planificados e coa participación directa dos actores institucionais (organismos de representación dos cidadáns) e da sociedade civil (asociacións dos cidadáns, axentes económicos privados, empresas públicas e sindicatos) poden ser, ademais de xeradores de crecemento económico, importantísimos instrumentos para un obxectivo moi superior: motores de desenvolvemento económico e social. Neste sentido non só poden contribuír ao crecemento económico en sentido estrito, senón tamén á xeración de emprego, á formación, á introdución de novas tecnoloxías, á creación de equipamentos culturais e, en definitiva, á renovación da economía da cidade, da área metropolitana e de todo a contorna territorial máis próximo.

A idea básica do presente proxecto de futuro é que o espazo portuario actual ha de transformarse profundamente para facilitar unha relación directa e coherente coa cidade, pero que ha de continuar sendo porto, con usos e actividades compatibles cos usos urbanos da contorna. A existencia dun porto dinámico, coas súas actividades específicas –agora sen impactos negativos importantes no medio ambiente e sen barreiras infranqueables- é unha gran vantaxe e unha oportunidade única para a cidade.

En base ás experiencias internacionais e á análise concreta das condicións da Coruña propóñense, aquí redactadas moi resumidamente, os seguintes usos e actividades portuarias que supoñerán un impacto moi positivo sobre a estrutura económica da cidade da Coruña:

A.3.2 Usos e actividades económicas en terra

a. Mantemento e desenvolvemento das actividades pesqueiras. Non se trata de fomentar un crecemento das cantidades capturadas, senón de desenvolver unhas actividades complementarias que aumenten considerablemente o valor engadido da pesca realizada

b. Construción e reparación naval. Tamén, como a pesca, é un sector existente no porto. Trátase de desenvolver un conxunto importante de actividades complementarias de gran incidencia económica.

c. Formación. Proponse desenvolver a formación profesional de todos os sectores novos complementarios ás funcións portuarias, como poden ser a dos diversos oficios dos tripulantes de cruceiros e ferrys, as novas tecnoloxías, os novos materiais

d. Actividades científicas. Os peiraos próximos ao centro urbano e aos centros de investigación son o mellor espazo para atracar os buques científicos de todo tipo

e. Turísticas e de lecer. Trátase de servizos urbanos como son os restaurantes, bares, hoteis ou discotecas

f. Servizos terciarios. Nos portos están a localizarse centros terciarios importantes como son oficinas, edificios para axentes marítimos, World Trade Center.

g. Servizos comerciais. As propostas máis novas e con máis éxito non se refiren a centros comerciais tradicionais, senón modernos centros de produtos locais, tendas gastronómicas, artesanais

h. Culturais. Débese considerar, aínda que non sexa a súa finalidade principal, fomentar o papel económico que tamén teñen os equipamentos e as actividades culturais

i. Terminais especializadas. As máis importantes na actualidade son as de cruceiros, cos seus espazos complementarios de servizo. En moitos casos, nestas terminais adóitanse localizar outros servizos como poden ser os comerciais ou centros de convencións

j. Usos habitacionais. En xeral, cando os espazos portuarios que deben reconverterse son reducidos (por exemplo, menos de 30 hectáreas) non é aconsellable dispoñer de vivendas. Por outra banda, estes usos están prohibidos na Lei de Portos española. Nunha reconversión grande como a da Coruña, pódense incluír vivendas en espazos afastados da área marítima e desafectados do dominio público portuario.

A.3.3 Usos e actividades na superficie de auga abrigada

a. Mariñas deportivas e de lecer. A ría da Coruña ten condicións para recibir novas actividades vinculadas aos deportes náuticos. Aínda que xa existen actualmente poden ter un maior crecemento e con iso crear ocupacións e ser punto de atracción para o turismo os deportes de vela (lixeira e de cruceiro) e o remo. Tamén todos os deportes vinculados ao surfing.

b. Tráfico de cruceiros. Non é necesario insistir na importancia que o tráfico de cruceiros, sempre dentro duns límites razoables que non impliquen deseconomías de conxestión ou de impacto negativo medio-ambiental, ten para a cidade. Actualmente as manobras de atracada e desatraque fanse con motores de gas natural licuado, sen contaminación.

c. Sector pesqueiro. As embarcacións de pesca profesional necesitan a súa dársena especializada e os seus servizos complementarios nos peiraos que a delimitan como así sucede no porto da Coruña. Como xa se expuxo proponse desenvolver este sector cunha serie de servizos complementarios que aumenten o valor desta actividade tan importante, como sucedeu por exemplo en Bergen (Noruega)

d. Embarcacións históricas, científicas e para formación. Necesitan peiraos próximos aos servizos en terra de carácter cultural, científico ou de formación

e. Dársena e instalacións de reparación naval. Proponse unha mellora da dársena de Oza e das súas instalacións, tanto de varada como de reparación, para ampliar a oferta a novos tipos de embarcacións (iates e outras embarcacións de tamaño medio-grande) e novos materiais (as modernas fibras) e tecnoloxías (electrónica)

A.4 PLAN MESTRE, MASTERPLAN Ou PLAN GLOBAL DA INTEGRACIÓN URBANA DO PORTO. 2019-2055

A gran extensión do porto, a complexidade de todas as operacións de reconversión, os importantes investimentos públicos e privadas que haberán de efectuarse comportarán, sen dúbida, un período longo de execución de toda a gran operación transformadora. Comparando con outras grandes operacións de

reconversión de espazos portuarios de extensión similar ou menor (Liverpool, Barcelona, Marsella, Buenos Aires, Xénova...) pódese considerar que unha proposta global para A Coruña pode durar dúas ou tres decenios. Iso non significa que non poidan obterse resultados positivos e de importante repercusión urbana nunha primeira fase de catro anos, para que os cidadáns fagan súa desde un principio a transformación) a curto prazo. Se se programan correctamente as actuacións poden encadearse proxectos e realizacións con resultados positivos. É absolutamente necesario un Plan Mestre (un Master Plan na versión anglosaxoa) que englobe, coordine e de sentido a todos os Plans Especiais de Urbanismo e a todos os Plans específicos. Se non se elabora este Plan Mestre as actuacións individualizadas poden producir contradicións entre si e unha descoordinación que en nada axude a dar unha visión unitaria e planificada de toda esta gran operación transformadora. No presente capítulo expónse os elementos esenciais do contido da operación transformadora que deberán ser estudados e ampliados no futuro Plan Mestre ou plan global de toda a operación. Aquí só esbozase este contido, considerando tres cuestións básicas:

} O longo proceso de realización da operación de reconversión portuaria e a consideración de que deberá realizarse en base á colaboración público-privada aconsella non precisar a nivel concreto todos os usos e funcións por dous motivos: a) nun mundo en acelerada transformación que fai imposible predicir cales serán as demandas sociais e económicas nos próximos dous ou tres decenios; b) a moderna planificación é flexible permitindo cambios en función das propostas dos futuros promotores.

} Todo o espazo de auga ha de continuar sendo porto, pero con actividades compatíbles na maior parte de casos -non en todos- co uso urbano e o acceso dos cidadáns ao bordo da auga. Por iso propónse estudar a ampliación das mariñas deportivas con aquela oferta que actualmente non existe, os servizos de construción e reparación naval, a pesca e as súas novas actividades complementarias, os cruceiros grandes e pequenos, as embarcacións históricas e científicas, as actividades deportivas, a promoción da vela lixeira e o remo...

} As actividades propostas en terra teñen un carácter máis flexible pois como se apuntou dependerán da demanda futura. Por iso propuxéronse algúns edificios e usos polifuncionais e outros de carácter cultural ou formativo (escola de circo, formación en novas tecnoloxías e algúns outros) que son só hipóteses de traballo e exemplos que non necesariamente levarán á práctica.

Unha planificación global de todo o espazo portuario necesita dun Plan Mestre ou Masterplan da Integración Urbana do Porto da Coruña. Este será desenvolto por Plans Especiais de distintas áreas que poden coincidir, en termos xerais cos peiraos e as dársenas, e que inclúa un Plan Director de Espazos Públicos do Porto, e un Plan Director de Mobilidade Pacificada e Transporte Público mediante o bus eléctrico.

A Participación Cidadá desenvolverase en dúas vertentes: ao principio, agora, para discutir os proxectos globais do Masterplan, i ao longo do desenvolvemento do Masterplan, para ir concretándoo mediante Plans Especiais.

Facemos a descrición da transformación dos diferentes peiraos desde o Norte do Ámbito de Actuación segundo o Anexo I, seguindo pola Fase 1 cara ao Sur. A imaxe en planta do Panel 1 e desenvolta nos Paneis 2 , 3, 4 e 5 corresponde á proposta final a longo prazo, cos datos de que dispoñemos neste momento.

A.4.1 Estratexia proyectual

A transformación do porto histórico da Coruña nunha nova paisaxe aberta á cidade non significa que deban abandonarse ou reducirse as actividades marítimas; ao contrario, este espazo HA DE CONTINUAR SENDO PORTO. Propónse, en concreto, para o espazo de auga e o terrestre máis próximo as seguintes actividades:

} Estudar o desenvolvemento das mariñas deportivas cunha oferta que cubra mellor a demanda futura de embarcacións medianas e grandes. Estas teñen en xeral unha maior repercusión económica na cidade

} Promover a práctica dos deportes náuticos, fundamentalmente #ver lixeira e remo, entre os escolares e a mocidade. As experiencias de Centros Municipais de Vela xestionados pola cidade e as federacións foron moi positivas (Barcelona, Marsella) ou Centros Olímpicos de Vela (Santander, Palma de Mallorca)

} Desenvolver decididamente as actividades complementarias á náutica deportiva e turística (venta, aluguer e chárter de embarcacións; construción e reparación naval de embarcacións deportivas; formación de patróns e capitáns de iate; formación de oficios e formación profesional de traballadores...)

} Facilitar o turismo náutico

} Complementar as actuais actividades de pesca cun novo edificio para servizos de gastronomía, cultura, turismo, convencións, feiras, etc, sempre ligadas a este sector que tanta importancia ten e pode ter, aínda máis no futuro, na Coruña. A pesca no novo espazo urbano-portuario pode e debe potenciarse

} Reservar o peirao máis próximo ao centro histórico para cruceiros pequenos e megayates. Os grandes cruceiros necesitan peiraos e instalacións lonxe do centro porque requiren grandes superficies para autocares e taxis. Aínda que son pouco coñecidas hai que considerar dúas cuestións: a) unha das actividades con maior repercusión positiva na cidade é a subministración de todo tipo de produtos e servizos (mesmo traballadores e técnicos) aos grandes cruceiros; b) a actividade menos interesante pero necesaria nos cruceiros de base é a recollida de residuos. Ambas necesitan espazos afastados ao centro

} Dispoñer de espazo nos peiraos céntricos para embarcacións históricas, científicas, grandes buques de vela visitantes, feiras...

Hai experiencias internacionais de gran valor para A Coruña que deben ser analizadas para obter criterios de actuación (non copias miméticas) para o futuro do porto. Promover decididamente todas as actividades náuticas ten unha importante repercusión na economía local e na creación de emprego.

Só apuntamos aquí dúas experiencias: A Rochelle na costa atlántica francesa converteuse despois da política local de desenvolvemento da náutica nun referente para toda Francia. Con só 75.000 habitantes dispón de portos deportivos (especialmente o Port deas Minimes) con máis de 5.000 amarres e cunha gran importancia en actividades económicas complementarias, cunha incidencia importante na creación e mantemento dun emprego de calidade. A outra experiencia interesante pode ser Barcelona, onde antes de 1990 había só 320 amarres para embarcacións deportivas. Despois da promoción dos anos 1990 hai na actualidade 1542 amarres que inclúen a principal oferta do Mediterráneo en grandes embarcacións e en servizos para a súa reparación e mantemento. Na área metrololita, nunha extensión de 40 km de costa a ambos os dous lados der a cidade hai preto de 4.000 amarres máis. Na área do Port Vell traballaban antes de 1995 (ano da súa inauguración) unhas 50 persoas. No último censo específico que se fixo en 2017 ("Estudo de impacto económico do Port Vell") contabilizáronse neste espazo de 56 hectáreas 7.400 empregos. Nas novas ampliacións na área Nova Bocana poderanse crear probablemente 1.000 empregos máis.

a. Paseos dos peiraos

Unha vez liberados as tres grandes áreas de peiraos das súas funcións actuais portuarias incompatibles co uso urbano, estarán dispoñibles para ser integrados como novos espazos públicos cualificados con usos mixtos urbanos, públicos e privados. A estratexia xeral para os novos espazos públicos xerados nos peiraos é a de crear un sistema continuo e articulado de paseos portuarios, sempre polo bordo dos peiraos, ao longo dos diferentes cantiles, con seccións amplas, xeradas por agrupacións lineais irregulares de vexetación,

con árbores, arbustivas e herbáceas. Con iso créanse espazos diáfanos con vistas longas en todas direccións, para poñer en valor a apropiación da visión dos contextos urbano, portuario e paisaxístico da ría. Na nosa proposta os peiraos manteñen o seu carácter de peiraos como espazos lineais de grandes dimensións, geométricamente rectilíneos ao longo da auga, abertos á paisaxe. Cualifícanse con estruturas lineais de vexetación que crean ámbitos de sombra e conectores verdes, que respectan e realzan as diferentes morfoloxías de cada peirao. Nos peiraos transversais situados nos extremos dos dous peiraos, sitúase uns espazos miradoiros como grandes bancadas graduadas que descenden cara á auga, quedando á cota da marea alta. É dicir, non transformamos os peiraos en parques románticos ondulados con percorridos sinuosos, xa que consideramos que esta acción faría perder o carácter inherente dos peiraos como peiraos, espazos portuarios e xeométricos de arestas rectilíneas, creados pola razón funcional, e rodeados de auga. Consideramos que hai que respectar e potenciar a esencia do carácter e da xeometría dos espazos públicos, a diafanidade e razón xeométrica.

b. Paseos urbanos e permeabilidade transversal entre cidade e peiraos

Os paseos urbanos se pacifican ampliando as súas beirarrúas e cualificándoas con estruturas lineais de arboleo proporcionado ás dimensións de cada espazo, con visión global de fachada de cidade e atenta ás especificidades de cada ámbito. En principio, propoñemos deixar dous carrís en cada sentido, un deles para buses eléctricos e taxis; deixamos unha fila de aparcadoiro lado cidade, e introducimos o carril bici nos dous sentidos ao longo dos paseos lado porto.

Os novos espazos públicos deben ter a iluminación a base de leds e as luminarias de deseño sobrio para integrarse na paisaxe do porto deben estar situadas a distancias de forma que faciliten o aforro enerxético. O deseño do espazo público debe considerar a implementación dos Sistemas Urbanos de Drenaxe Sustentable (SUDS) e contribuír a aumentar a eficiencia no seu uso e a adopción de medidas de aforro enerxético.

c. Novas funcións para as dársenas e os peiraos: achegar a cultura da navegación deportiva á cidadanía como equipamentos deportivos para todos, non como luxo de poucos

Se considera apropiado o estudo da viabilidade de situar novas mariñas deportivas ao longo do porto, no centro e no sur, como ampliación das mariñas existentes, con novos concesionarios que desenvolvan unha mariña con outras dimensións de embarcacións.

Propoñemos unhas mariñas deportivas diferentes ás existentes, non elitistas, senón abertas á cidadanía para democratizar e estender a cultura da navegación.

Ademais as mariñas deportivas, integradas con espazos públicos perimetrais, sen espazos privatizados, son fonte de ocupación e de actividade ao longo dos diferentes peiraos.

Hai que considerar que a transformación do porto comercial en porto urbano, fará que este sexa moito máis atractivo para as embarcacións deportivas, o que xerará, probablemente, máis demanda. Estudarase a integración de edificios topográficos, con mariñas secas para embarcacións <10 m onde sexa posible integralas nunha contorna coas dimensións suficientes, e con prazas miradoiros nas súas cubertas.

Como referencia similar, o porto da Rochelle ten mariñas deportivas con 5.000 amarres, nunha cidade máis pequena que A Coruña.

A mariña real ten 353 amarres; parece que hai marxe para establecer outras mariñas nas diferentes dársenas.

Evidentemente as dársenas e os peiraos teñen unha función inherente que é a de acoller a atracada de embarcacións, en principio de todo tipo, e as mariñas deportivas son moi versátiles e achegan o porto ao uso cidadán.

A nosa proposta é obviamente flexible, e combinarase con zonas de reparación e construción de todo tipo de embarcacións deportivas e históricas, e irase precisando co desenvolvemento do Masterplan.

Propoñemos a creación de escolas públicas de vela en diferentes peiraos do porto e que se facilite o aluguer de embarcacións, como se realizou noutros portos

d. Cruceiros e transatlánticos

Os cruceiros e transatlánticos deben desprazarse cara ao sur. O movemento de vehículos que require unha destas grandes embarcacións, autocares, taxis, camións de subministracións e limpeza, fan necesario o seu desprazamento para afastalos do Centro urbano actual, para descargar o volume de tráfico actual, ademais de minimizar así a contaminación ambiental. Na proposta para a 1 Fase nos peiraos de Batería e CS, os cruceiros e transatlánticos poden ir, de maneira provisional, ao peirao do Centenario habilitando as dúas naves como terminais, cun investimento mínimo, nun peirao que ten todas as condicións para acoller esta actividade; desta maneira empézase a activar a transformación deste peirao central

e. Embarcacións históricas nos peiraos

Para enriquecer o uso dos peiraos pódese favorecer a atracada de diferentes veleiros e embarcacións históricas e que sexan visitables, para achegar a cultura náutica aos cidadáns. En Estocolmo nos peiraos hai ou había fai uns anos un gran veleiro histórico atracado nun peirao público que funcionaba como albergue. Evitando a proliferación ou a especulación, pode ser unha actividade que enriqueza a nova funcionalidade dos peiraos-paseos públicos.

f. Mobilidade pacificada grazas ao transporte público urbano e metropolitano do século XXI: o bus eléctrico

O paradigma da mobilidade do século XXI é a redución paulatina e drástica do número de vehículos privados circulando e aparcados nos centros urbanos, e a implantación dun sistema de transporte público contemporáneo, limpo, ecolóxico, integrado, versátil e metropolitano. Os proxectos de integración do porto deben ir nesta dirección.

A integración da nova fronte portuaria na cidade é a ocasión para transformar pacificando os espazos públicos da cidade e especialmente a fachada portuaria; para eles propoñemos establecer desde o primeiro momento unha ampla rede de buses eléctricos urbanos e metropolitanos.

Esta é a transformación radical do transporte público en 2019, contemporánea, tecnoloxicamente avanzada, economicamente viable e de fácil mantemento, versátil, urbana, flexible, cunha imaxe atractiva, con custo baixo de implantación, especialmente en relación ao tranvía-tren, aos túneles viarios, etc.

Referencia próxima. A cidade francesa de Amiens Métropole de 135.000 habitantes a cidade e 185.000 a metrópolis, adquiriu recentemente 70 buses eléctricos, cun investimento de 122 millóns de euros, e establece o concepto BHNS (Bus a Alto Nivel de Servizo), e para incitar aos usuarios para usalo os tickets serán gratuítos os primeiros de mes e todos os sábados. A rede componse de 4 liñas estruturantes metropolitanas paralelamente á rede urbana de proximidade. Cada bus articulado, dunha marca vasca, pode transportar ata 150 viaxeiros e está prevista unha frecuencia de paso de 10 minutos. En marzo 2019 entran en servizo 43 buses eléctricos, limpos, atractivos, puntuais, regulares, accesibles.

Por tanto recomendamos que paralelamente ao comezo do Masterplan realícese un estudo da viabilidade da implantación da rede urbana e metropolitana de buses eléctricos, para verificar a súa posible implantación de modo inminente e que se desenvolva nos próximos anos. A viabilidade e funcionalidade do bus eléctrico é xa un feito, e permite superar o modelo do tranvía, do tren- tram (modelos xa superados, ríxidos e cun alto custo de investimento).

A nova rede de bus eléctrico, o establecemento de carrís bici e amplos paseos continuos para os peóns en toda a fronte portuaria e nos novos peiraos integrados, permitirá reducir notablemente o tráfico privado, o que permitirá a redución da anchura das calzadas circulatorias e a ampliación das beirarrúas actuais para transformalas en paseos continuos e accesibles. Tamén esta redución do tráfico privado, a redución da velocidade a 30 km/ h fará

innecesarios novos túneles, un modelo para revisar, polo seu elevado custo de construción e mantemento.

Grafiamos unha proposta de novas liñas de bus eléctrico no ámbito portuario. As marquesiñas das paradas terán pantallas cos horarios de paso dos buses inminentes. En principio propoñemos unha liña perimetral entre cidade e porto de norte a sur e viceversa, e outra que entrará no peirao de San Diego sentido norte sur ata a praia de Oza.

En consecuencia, en 2019 o tren deixa de ser unha opción para o transporte público urbano e metropolitano relacionado co porto, mesmo a súa transformación en tranvía-tren ou equivalente, e todos os espazos relacionados cos trazados ferroviarios, incluída a estación de San Diego (que non ten valor arquitectónico para ser rehabilitada para novos usos), propoñemos que se transformen en espazos urbanos, paseos e parque, dentro do ámbito do Masterplan.

g. Os edificios existentes a conservar; o espazo público como protagonista

A nosa proposta respecta todos os edificios de calidade que poden ser rehabilitados e integrados no novo ámbito Cidade Porto Porto Velho; tamén é necesario activar desde o principio e como acción inicial en cada peirao o protagonismo esencial da calidade e continuidade dos diferentes espazos públicos portuarios abertos á cidade e ás dársenas, e por tanto cremos prioritaria a creación de paseos nos peiraos: esta será a primeira gran transformación do porto, cando os cidadáns paseen por paseos portuarios de calidade e fagan seu este novo ámbito urbano aberto ás vistas das dársena e da fachada urbana. Estarase a crear a nova identidade portuaria.

En principio e co coñecemento que temos á hora de redactar esta proposta, e que se verificará na redacción do Masterplan, consideramos que hai que manter e integrar os seguintes edificios: A Lonxa, o edificio no peirao dá Palloza, quizais o edificio con cuberta trapecial situado ao norte da estación de San Diego, a cuberta esférica ao extremo do peirao Centenario, e algunhas naves do peirao de Oza.

Algunhas das naves industriais nos diferentes peiraos son susceptibles de utilizarse de maneira provisional para novos usos ligados á transformación gradual do Porto, per a súa conservación debe ir acompañada da construción de espazos públicos de calidade, paseos arborizados que as integren co contexto urbano, evitándose en todo momento o establecemento de espazos de terrain vague, xa que son anti urbanos, e por tanto susceptibles de degradarse e pasar a ser conflitivos, co que se comprometería a calidade da integración dos espazos portuarios.

Cada proxecto, cada novo peirao onde se actúa, debe ser unha oportunidade para crear novos espazos públicos, con novos usos que se integren no imaxinario colectivo da cidadanía.

A estación de San Diego, as naves industriais dos peiraos de San Diego e Centenario non teñen a calidade arquitectónica que xustifique o seu mantemento, máis aló dun uso provisional. Os depósitos cilíndricos, aínda que poden parecer atractivos e fotogénicos son elementos con difícil función como non sexa a almacenaxe de gases e líquidos, e por tanto propoñemos que sexan desmontados, especialmente nos peiraos de Batería e CS; quizais no peirao de San Diego pódese estudar a reutilización dalgún como salga de exposicións ou sala de actos polivalente.

Nos paneis en principio mantemos a nosa proposta de novas edificacións adaptadas aos usos educativos propostos en San Diego.

h. Outras fronteiras portuarias de referencia

Outras cidades con peiraos en transformación poden ser unha referencia que axude a ver o enorme potencial dos novos espazos portuarios integrados e transformados: Róterdam, Amsterdam, Hamburgo, Duisburgo, Aarhus, Copenhague, Oslo, Helsinqui, Reikiavik...

i. Ampliación do ámbito actual de Centro

A transformación e integración do porto de todos os espazos de conexión coa cidade, será un cambio dunha transcendencia importante para A Coruña, como é sabido. Un dos cambios máis significativos será a ampliación do ámbito de Centro, que se estenderá cara ao sur progresivamente, coa integración dos diferentes peiraos, e a creación de novos usos urbanos

j. Algunhas estratexias de sustentabilidade

Algunhas estratexias de sustentabilidade xa son viables como a potenciación do gas natural, gas natural licuado como combustible para os barcos, e outras se estudarán como o estudo dos peiraos como xeradores de enerxía eléctrica. Todos os novos edificios terán sistemas de captación de enerxía solar, e a iluminación pública será sobria, funcional, integrado nos diferentes espazos e con leds de última xeración



ESQUEMA DE PROGRAMACIÓN ESPACIAL E CRONOLÓGICA POR FASES (2019-2055)

A.4.2. O novo Porto integrado desenvolto por peiraos e fases

1. Fase 0. Zona Norte do Ámbito de Actuación



A Zona Norte do ámbito de Actuación é extraordinaria xa que ten unha posición topográfica de balcón miradoiro privilexiado de todo o porto da Coruña e da ría. Ademais, nela atópanse situados diferentes elementos de patrimonio arquitectónico histórico como a Muralla de San Miguel e o Castelo de San Antón, o Paseo Portuario Ánimas continua cara ao norte cara ao Paseo Marítimo Alcalde F. Vázquez, completándose o sistema de espazos públicos co Paseo Miradoiro Praza Parrote que é un paseo espectacular polas súas vistas. En toda a presente proposta expónse a preservación e potenciación dos edificios patrimoniais, incluídos os de patrimonio industrial e portuario.

Aquí empeza a nosa proposta de pacificación, peonalización e redución dos espazos circulatorios ao estrito necesario, eliminando aparcadoiros amplos en superficie, deixando só unha fila no lado cidade onde sexa necesario para taxis e transporte público, ampliando as beirarrúas ao lado cidade o máximo posible e en continuidade, cunha fila de arboleda.

O paseo Marítimo mantén en principio os 2+2 carrís da calzada, 1+1 para buses eléctricos e taxis, xa que continúan cara ao centro, propónse prolongar o paseo Marítimo peonil lado ría co paseo Marítimo cara ao norte, pasando por Mariña Coruña, e integrando como espazos peonís os accesos ao dique de abrigo que se converte nun paseo espectacular.

A praza Parrote peonalízase completamente en toda a zona desde a Mariña ata o Castelo de San Antón, creándose un eixo paisaxístico de gran calidade, que pon en valor a Muralla de San Miguel e o Miradoiro do Xardín San Carlos. Os vehículos de servizo poderán acceder

Os espazos que agora son aparcadoiros convértense en prazas miradoiros ao longo do paseo Marítimo, estudarase a viabilidade de situar aparcadoiros subterráneos debaixo dalgunhas das prazas

2. Fase 1. Porto do Centro Urbano, Peiraos Transat, Bateria, CS e Dársena da Pesca ata o peirao Palloza



Estratexicamente propoñemos unha actuación moi ben exposta xa que será a actuación inicial. Con todos os elementos necesarios para a transformación e integración dos peiraos: bos espazos públicos pacificados e abertos á cidade e ao porto, e novos edificios con mestura de usos.

Proponse, de maneira inmediata, o desprazamento dos transatlánticos e cruceiros provisionalmente cara ao peirao Centenario, onde se pode habilitar facilmente os peiraos e as dúas naves de maneira provisional, e a medio prazo cara á terminal Petrolífera, cuxas actividades deben trasladarse previamente fose do ámbito urbano, cara ao porto de Punta Langosteira.

Peirao Bateria, o primeiro peirao activado con espazos públicos e nova arquitectura integrada, proporcionada e permeable creando unha nova contorna urbana e portuario.

O peirao Bateria actívase cunha agrupación permeable de novos edificios que completen os existentes, deixando un gran espazo de 30 m de anchura ata o cantil, e onde se crea o primeiro paseo dos peiraos do novo porto urbano; por tanto creamos as condicións urbanas para consolidar a nosa estratexia de espazos públicos arboledos de calidade.

Os novos edificios son volumes a catro fachadas, edificios abertos aos seus contextos urbanos, evitándose especialmente a formación de agrupacións en forma de mazá pechada ou semicerrada.

As agrupacións de edificios comparten aparcadoiros subterráneos de 15 ou 30 m de anchura, dunha planta, minimizando os accesos vehiculares, e con accesos peonís directos a cada edificio.

No peirao de Bateria propoñemos situar cinco máis dous edificios de oficinas, coworking e hoteis, con plantas baixas abertas e de uso comercial polivalente que interactúen co espazo e acheguen actividade.

Completando a nosa estratexia de mestura de usos repartidos ao longo dos peiraos, para actualalos como espazos urbanos, no eixo do peirao de C. Sotelo proponse situar un novo equipamento público de centralidade que sexa motor, xerador de urbanidade e que simbolice os beneficios da integración do porto coa cidade. Pode ser a nova Biblioteca Central, un equipamento que usa toda a cidadanía, desde nenos, adolescentes, adultos, maiores, como un edificio aberto, transparente como espazo público, topográfico cunha cuberta accesible desde o paseo do peirao e como miradoiro do porto. Ten unha sala de actos polivalente aberta ao a s vistas do porto integrado. Na cuberta sitúase a cafetería da biblioteca aberta á gran praza elevada bellavista.

A dársena da Fase 1 proponse que quede aberta, e poida ser mixta, cunha ampliación da mariña deportiva no peirao de transatlánticos, e pártea sur da dársena para visitas de barcos históricos, grandes veleiros, etc.

3. Fase 1. Paseo do Porto



A Fase 1 complétase coa pacificación e a creación do Paseo do Porto con amplos paseos continuos e arboledos a ambos os dous lados, reducíndose o número de carrís: 1+1 a 20 km/ h desde o norte ata a Avenida do Porto, e 2+2 a 30 km/ h, con 1+1 para o transporte público, bus eléctrico + taxi eléctrico. Carril bici dobre en lado Porto. Nova permeabilidade transversal para peóns e ciclistas: cada rúa do contexto urbano ten dous pasos de peóns transversais semaforizados que a conectan directamente cos novos espazos portuarios integrados. Déixase un carril intermitente no lado cidade, só para taxis e buses eléctricos. Isto permite a creación de dous amplos paseos tanto no lado cidade como no lado porto, o que é esencial para permeabilizar totalmente cidade e porto, e para que estes espazos cren a nova identidade do porto urbano aberto á cidade.

O novo Paseo do Porto, de máis de 4.500 m de lonxitude, con amplos paseos arborizados aos dous lados conecta en continuidade o dique de Abrigo ao norte do ámbito do Masterplan coa praia de Oza ao sur, a través dos diferentes peiraos, parques e espazos urbanos, sendo a espiña dorsal que estrutura toda a transformación e integración do porto da Coruña e convértese no paradigma da integración do Porto na Cidade.

4. Fase 1. Dársena da Pesca: potenciación da actividade pesqueira e gastronómica



A dársena delimitada polos peiraos CS Sur, L. Rivas, A Palloza e do Leste mantense e potencia como dársena pesqueira e o edificio da Lonxa da Coruña mantén a súa función, integrándose no novo contexto urbano e portuario, así como o edificio situado ao sur no peirao Palloza que ten valor arquitectónico, onde propoñemos situar unha escola de gastronomía galega, e onde se potencia decididamente a gastronomía galega de km 0, con espazos de restauración; os espazos perimetrais aos edificios intégranse no sistema de paseos arborizados portuarios que estruturan todos os peiraos e relaciónnanos coa trama urbana e cos paseos da avenida Linares Rivas que se amplían, reducíndose a calzada a dous carrís en cada sentido.

A Lonxa intégrase totalmente como edificio urbano, mellora a relación urbana e ábrese cara á cidade e cara ao porto, con dúas fachadas vidriadas transparentes onde sexa posible, e cun sistema alternado de pavillóns lixeiros prefabricados situados na cuberta, con terrazas panorámicas; estes pavillóns son de uso gastronómico para restaurantes, e abren a Lonxa ao contexto poñendo en valor a gastronomía km 0 da pesca, tipo slow food. Os pavillóns teñen un sistema de acceso mediante escaleira e ascensores desde a praza.

A nivel viario é moi importante a demolición do viaduto que conecta a avenida Alcalde A. Molina coa Avenida Linares Rivas, que se converte no Paseo do Porto, un paseo portuario libre de estruturas pesadas, antiurbanas e agresivas que rompen a harmonía e a diafanidade de paseo de fachada portuaria. Estas estruturas viarias son inadecuadas para o espazo público, especialmente se están diante do Porto, e o seu impacto é moi negativo en toda a contorna, e na relación cidade-porto que estamos a crear e potenciando, sendo un modelo de autovía urbana dos anos 70, modelo felizmente xa totalmente superado. Estes viadutos deben ser demolidos.

A intersección resólvese cun cruzamento simple semaforizado, que se adapta á morfloxía e topografía do lugar, que permite integrar e conectar as diferentes avenidas e paseos e integrar todos os percorridos peonís, lonxitudinais, transversais e ciclables.

A acción máis integradora e transformadora a Lonxa, e que mostra o potencial da nosa estratexia de integración de infraestruturas, é o soterramento dos accesos e aparcadoiros de camións o que permite liberar completamente o espazo ao oeste como a Praça da Lonxa. Este gran aparcadoiro subterráneo ten un sistema de montacargas, ascensores e escaleiras repartido ao longo da fachada oeste do edificio, para conexión directa.

Anexo ao oeste do aparcadoiro de camións da Lonxa, e compartindo accesos, sitúase un novo aparcadoiro subterráneo de vehículos de 15 m de anchura, dúas baterías, e dúas plantas de altura.

Anexo ao oeste deste aparcadoiro e compartindo accesos sitúase a Estación Intermodal subterránea de buses eléctricos urbanos e metropolitanos, e de taxis. Esta estación permite optimizar e potenciar o transporte público eléctrico flexible e versátil, para diminuír ao máximo o número de vehículos privados que circule por esta contorna entre a cidade e o porto.

Anexo ao oeste deste aparcadoiro subterráneo atópase o aparcadoiro subterráneo existente, segundo imaxes de google earth, ao que se lle reconstrúe o muro este, tentando afectalo o mínimo posible.

Os accesos ás infraestruturas subterráneas son compartidos para minimizar o seu impacto na superficie, con ramplas de entrada e saída situadas segundo os dous sentidos de acceso.

Nos espazos de acceso aos dous grandes edificios da Lonxa e ao do peirao da Palloza, créase dúas grandes prazas arborizadas conectadas cos paseos lonxitudinais.

5. Fase 2. Peirao do Centenario, corazón do Porto: Nova Sede da Autoridade Portuaria da Coruña, Centro Multiusos e Museo do Porto na Cúpula



Créanse dous paseos arborizados lonxitudinais ao longo dos dous peiraos, sendo o paseo sur máis ancho, e sitúase un sistema de dous edificios de modo que son permeables transversalmente, con tres grandes prazas abertas, lixeiramente inclinadas, accesibles e trazadas con perímetros de escaleiras para sentar, que permiten as vistas transversais cidade-porto, e que permiten todo tipo de actos cívicos e concertos no verán.

O edificio norte propoñemos que lla sede da Autoridade Portuaria da Coruña, cun emprazamento óptimo e central no porto urbano, protagonizando e dinamizando a integración do peirao do Centenario; o edificio sur é un edificio multiuso á maneira do Blox de Copenhague de OMA, con centro da Arquitectura galega, co- working, salas de conferencias, cafés, librerías, fitness center e equipamento deportivo público.

A fermosa cúpula da terminal de carbón, estrutura singular e ben integrada no extremo do peirao, rehabilitase para convertela nun espazo fantástico polivalente, que podería ser un auditorio polivalente, sala de exposicións, Museo do Porto da Coruña (como o do Porto de Hamburgo ou o de Dunquerque), ou escola de Artes Circenses e Artes Escénicas.

Ao final do peirao unhas escaleiras panorámicas baixan cara á auga e permiten crear un miradoiro espectacular cara ao sur da ría, formando un espazo público atractivo que achega identidade ao peirao. Unha plataforma flotante pode ser escenario de espectáculos.

6. Fases 3, 4 e 5. O corazón do Porto: F3. Peirao San Diego, F4. Franxa activa, F5. Parque das Vías e Campus do Coñecemento



O peirao de San Diego, o corazón do porto, intégrase totalmente na cidade con espazos públicos e novos usos urbanos, e debe ser reconvertido, de maneira que as novas actividades que se sitúen alí transformen o peirao de maneira radicalmente positiva, o que permitirá crear un centro do porto moi dinámico, integrado, con mestura de usos e que achegue identidade e coñecemento.

É o ámbito máis complexo e ambicioso da nosa proposta, xa que ten unha gran superficie, unhas 350.000 m², cunha anchura de 500 m e unha lonxitude de 700 m, ámbito que abarca deas da fachada urbana, a avenida da Fachada Portuaria, a estación e a praia de vías, o sector con grandes naves de almacenaxe.

A nosa proposta é introducir todas as escalas e tipoloxías de espazos públicos creando un sistema articulado e continuo de paseos arborizados de cidade e de porto, perfilando o sinuoso Paseo do Porto, e os paseos arborizados rectilíneos de peiraos.

Propoñemos a demolición do viaduto existente ao longo da avenida urbana xa que é inútil e crea unha barreira entre cidade e vistas ao novo porto integrado.

A creación do Parque das Vías que integra o trazado das vías na súa estrutura de paseos e de verdes, é unha celebración da nova realidade urbana e portuaria de San Diego; o parque estrutúrase cuns percorridos paralelos ao peirao San Diego e o trazado da avenida urbana. No parque intégrase zonas de xogos infantís e adolescentes, circuítos de running, e pistas de basket, skate parks, etc

Dúas prazas no noroeste e no sueste conectan o parque cos paseos exteriores. O trazado da actual calzada da AC-10 transfórmase no Paseo Peonil do Parque, o Paseo dos Tilos.

O parque sen edificios, de 180.000 m², integra tamén no lado máis urbano e no seu sistema de paseos dúas agrupacións permeables de edificios de catro fachadas cunha porcentaxe do 50% de vivenda pública (#cuestión perfectamente financiable cos ingresos que supoñen o conxunto de vivendas) As plantas baixas sempre deben ser abertas e activas con locais amplos e versátiles.

O parque é un parque aberto, xa que é diáfano e ten un sistema de paseos abertos que o estruturan en sentido lonxitudinal e transversal para conectar a trama urbana co peirao, ademais ten mestura de usos en todos os seus perímetros.

O Parque das Vías intégrase cos dous parques existentes a través da Praza Central: co Parque Europa e o Parque San Diego, creándose un gran espazo transversal central verde que se abre cara á Praza Central do peirao do Centenario.

No peirao de San Diego propoñemos crear un Campus de estudos humanistas e técnicos onde se dean os estudos universitarios máis innovadores e actuais que se poida reunir, para crear un polo de coñecemento e investigación: Humanidades, Filosofía, Ciencias Ambientais, Ciencias Políticas, Artes Escénicas, Teatro, Danza, Música, Economía social de proximidade, Ecoloxía, Enxeñería baseada no desenvolvemento de novos conceptos sustentables, co mar, estudos de Agricultura e Agronomía ecolóxicas e de proximidade. O Campus está integrado tamén no gran parque das Vías, formado por edificios con espazos centrais abertos ao paseo do peirao de San Diego, e cunha praza central Ágora que se abre a peirao e á dársena. No límite do parque situamos outra agrupación lineal permeable de edificios de catro fachadas ao longo do paseo do Campus. Estes edificios teñen plantas baixas activas con comercio e espazos de traballo. Todos os edificios teñen unha planta de aparcadoiro subterráneo. Os paseos lonxitudinais e transversais estruturan os peiraos e os diferentes ámbitos e sectores. No peirao que conecta co peirao do Centenario Sur propónse situar un gran equipamento de cidade.

7. Fases 2 e 3. Dársena Central (entre peiraos Centenario e San Diego)

Nesta Dársena Central propónse estudar unha posible mariña deportiva pública no peirao San Diego, para estender a cultura da navegación deportiva, a relación co mar, e achegala aos mozos; pode completarse cunha escola de Náutica, escola de navegación a vela; todo iso semellante á realización da Escola Municipal de Vela de Barcelona de gran éxito na cidade Na Dársena Central poderíase estudar a viabilidade de crear, no extremo do peirao, un equipamento deportivo flotante público, cun pequeno edificio flotante de vestiarios e local social, e cunhas piscinas flotantes e zonas de solárium orientadas ao sol. Unha referencia sería os equipamentos similares nos lagos e ríos suízos, como o Paquis de Xenebra, onde ademais de vestiarios e zonas de baño, no local social popular pódese degustar unha magnífica raclette, ou as piscinas flotantes en Berlín.

8. Fase 6. Novos Peiraos de Cruceiros e Ferries na actual terminal petrolífera

A actual terminal petroleira transfórmase en terminal para cruceiros e ferries, sendo a súa situación moi apropiada xa que se atopa ao sur do ámbito portuario, ao sur do novo centro urbano ampliado, e minimamente fose do ámbito do Centro histórico denso para que os impactos negativos da terminal, contaminación do aire polos barcos e aumento puntual de tráfico de buses e taxis, afecten o mínimo o centro urbano, mellorándose así a operatividade do peirao e a sustentabilidade. Propoñemos transformar o terceiro e cuarto pantalán nun

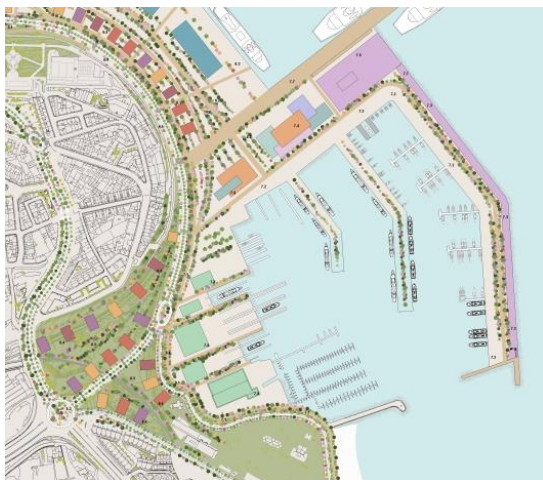
novo peirao operativo para a atracada de cruceiros e o acceso de entrada e saída de vehículos e peiraos de carga e descarga; o novo peirao aumenta a chaira ao norte da dársena de Oza. Proponse estudar a posible viabilidade de tres edificios terminais para pasaxeiros de cruceiros e ferries. Os paseos portuarios conectan os peiraos co sistema de espazos públicos do porto mediante o novo paseo do Porto que agrupa e enlaza as vías actuais. No ámbito do peirao de San Diego, a AC10 desprázase cara á AC12 liberando así todo o espazo necesario para os novos usos urbanos; este desprazamento é ata a intersección coa Rolda Outeiro, a partir da cal se continua o Paseo do Porto cara á AC10 para conectar os novos usos portuarios coa cidade e cos paseos dos peiraos. As novas vías son coa velocidade limitada a 30 km/ h, pasos de peóns semaforizados nas interseccións coa trama urbana, e son paseos coa calzada con 2+2 carrís, amplas beirarrúas continuas e arboredos no lado cidade e paseos continuos lado Porto coa incorporación do dobre carril bici. Ao longo do novo paseo do Porto sitúase unha agrupación permeable transversalmente de edificios de usos mixtos: hoteis, oficinas, coworking, vivenda pública co- housing e privada, coas plantas baixas activas para usos comerciais, oficinas, etc. Estes edificios estenden a mixticidade funcional urbana ao longo do novo peirao de Cruceiros ata o peirao de Oza, de maneira que os novos usos portuarios quedan integrados co centro urbano mediante espazos públicos de calidade e novos usos urbanos mixtos.

9. Fase 7. Ámbito urbano diante dos Novos Peiraos de Cruceiros



Esta fase é clave para estender o carácter urbano desde o norte cara ao sur, para conectar os novos ámbitos do Parque das Vías e do peirao de San Diego ata a dársena de Oza. A proposta baséase na prolongación da nova Avenida Litoral situada no trazado actual curvo ferroviario, na prolongación do Paseo do Porto e na implantación dun sistema permeable transversalmente de edificios de usos terciarios e residenciais, cunha porcentaxe alta de vivenda pública, todos con plantas baixas activas para comercio de proximidade, talleres, despachos, galerías de arte, centros cívicos, centros de estudo, etc. O paseo do Porto conéctase mediante ramplas peonís coa rasante alta da cidade.

10. Fases 8 e 9. Dársena de Oza: mestura de usos portuarios e urbanos



Propoñemos o estudo de viabilidade dunha terceira e pequena mariña deportiva situada ao longo do dique de abrigo. Esta mariña tería unha mariña seca para embarcacións pequenas, co que a lámina de auga sería para embarcacións medianas. O edificio do dique albergaría en dous ou tres plantas, aparcadoiro e pañoles. As cubertas dos edificios de mariña seca e do edificio lineal do dique convértense en paseos públicos panorámicos que poñen en valor a nova dársena pública e a súa relación coa cidade, co porto e coa ría. Ao oeste da mariña seca propoñemos situar un Centro Cultural do Mar e/ou Centro Galego do Século XXI, por exemplo, edificio aberto en todas direccións e con terrazas panorámicas accesibles. Todos os espazos de peiraos artículanse con paseos públicos e co Paseo do Porto. Ao oeste da dársena de Oza actualízase e potencia o uso de reparación de embarcacións, introducindo o uso de acabados. Ao oeste do Centro Cultural propónse tamén introducir un Centro de Traballos do Mar, como O Far de Barcelona, onde estuda os oficios relacionados coa construción de embarcacións tradicionais, e outros estudos.

11. Fase 10. Ámbito urbano entre avenida Pasaxe e dársena de Oza



Este ámbito urbano, aberto ás vistas da dársena de Oza e da ría, intégrase no sistema de espazos portuarios mediante dúas actuacións principais e constantes na nosa proposta xeral: a creación dun ámbito de parque urbano con edificios residenciais públicos e privados, un sistema de espazos públicos continuos onde os espazos peonís sexan continuos e de calidade, con paseos arborizados, e con novos edificios permeables e abertos situados ao longo dos paseos. Integración de infraestruturas. Propoñemos demoler os viadutos e interseccións tipo autovía e trazar as novas avenidas e interseccións mediante rotondas urbanas, segundo as rasantes existentes no terreo, para crear un ámbito urbano diáfano, sen obstáculos nin discontinuidades, e aberto ás vistas da paisaxe mariña. Mantense o trazado ferroviario que conecta coa estación central e elimínase o que conecta coa estación portuaria actual que será previamente eliminada e integrada a súa praia de vías no Parque das Vías.

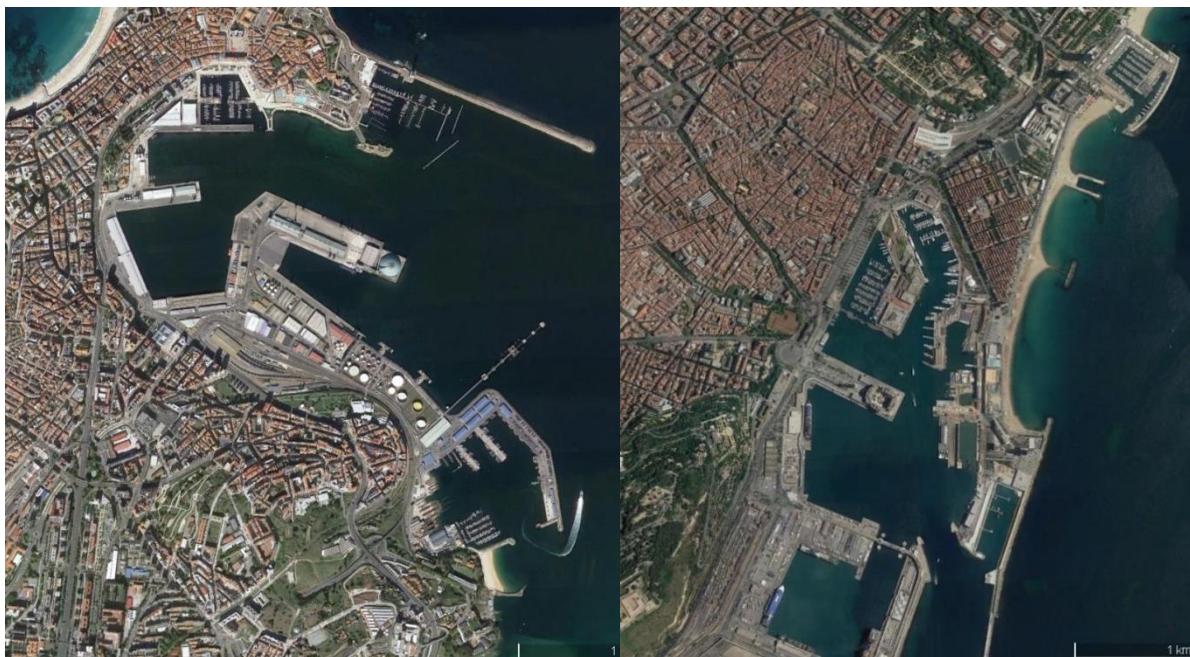
O novo Paseo do Porto, de máis de 4.500 m de lonxitude, con amplos paseos arborizados aos dous lados conecta en continuidade a praia de Oza co dique de Abrigo ao norte do ámbito do Masterplan, a través dos diferentes peiraos e espazos urbanos, sendo a espiña dorsal que estrutura toda a transformación e integración do porto da Coruña e convértese no paradigma da integración do Porto na Cidade.

A.5 DESENVOLVEMENTO DO MASTERPLAN POR PEIRAOS E DÁRSENAS (2019-2055)

O Masterplan é o instrumento que permite explicar o desenvolvemento espacial e cronolóxico do Porto por peiraos e dársenas, xa que son unidades espaciais que permiten unha xestión unitaria e coordinada do proxecto urbano e portuario. Por exemplo, permite estudar o programa funcional das novas edificacións, dos edificios existentes a manter ou demoler, o estudo de mobilidade pacificada, os espazos públicos que os conectan e integran coa cidade, os novos paseos, a mobilidade e accesibilidade, as infraestruturas como os aparcadoiros subterráneos, a sustentabilidade e o estudo económico financeiro.

Os diferentes ámbitos de plan pódense programar temporalmente con máis claridade e cuns obxectivos e prazos máis precisos, e ao mesmo tempo flexibles. As sinerxias entre peiraos e en relación aos diferentes contextos urbanos han de ser unha estratexia crave para coordinar flexiblemente a programación temporal e económica. Por tanto é conveniente desenvolver o Masterplan desde o norte cara ao sur, buscando a continuidade desde os espazos xa integrados cara aos espazos para integrar, evitando os espazos baldíos e terrain vague. O Masterplan contemplará o Plan Director de Espazos Públicos incluíndo o estudo de Mobilidade necesario.

O Port Vell de Barcelona como referencia



Como exemplo próximo, salvando todas as diferenzas e que pode ilustrar a nosa estratexia, o Port Vell de Barcelona, un ámbito máis pequeno que o do Porto da Coruña, desenvolveuse así. Sen entrar en detalles, os diferentes peiraos foron as unidades espaciais de plan e de proxecto urbano que desenvolveron o Plan Especial do Port Vell en 35 anos. Desenvolvemento por fases segundo os diferentes peiraos e dársenas: Demolição do valo portuario (1985), Moll da Fusta (1987), Moll da Barceloneta (1993), Moll de Espanya (1995), Praza Portal da Pau (1995), Moll de Barcelona (2001), Moll de Sant Bertran (2003), Moll Adossat Terminais de Cruceiros (2008), Praza do Mar, Paseo Marítimo da Barceloneta 3 fase (2009), Peirao de Pescadores, Plan Especial da Nova Bocana, tres versións con modificacións (2007, 2011), Moll da Nova Bocana ámbito norte Hotel Vela e espazos públicos de conexión coa Barceloneta, Moll de Costa coa terminal de Italia, (2012), 3ª modificación aprobada definitivamente polo Concello de Barcelona en 2018), Moll da Nova Bocana ámbito sur Mariña #Ver rodeada por paseos públicos a nivel de peiraos e pola praza Rosa do Vents i Paseo panorámico do Dique Trencaones- Rompeolas, situados á cota 11,00 e cunhas vistas espectaculars sobre o Port Vell, sobre a cidade, sobre a costa norte de Barcelona, a Nova Bocana, a ponte Porta d'Europa, Montjuïc, o Moll Adossat coas terminais de cruceiros. Todos os peiraos relacionados co contexto urbano teñen aparcadoiros subterráneos. A Mariña Vela ten ademais unha mariña seca. Está contemplada a implantación dun transporte público acuático e ecolóxico que atravesa a dársena do Port Vell. O protocolo entre o Concello e o Porto de Barcelona cumpriuse no referente a que o porto urbano contribúa ao reequipamiento da cidade, á realización de espazos públicos, e a garantía da calidade de deseño dos proxectos de espazos públicos e

de arquitectura. Conseguiuse a integración dos espazos públicos portuarios e os seus diferentes contextos urbanos do Barrio Gótico e da Barceloneta, abrindo a cidade ao seu porto e completando a apertura ao mar, integrando a praia de Sant Sebastià como espazo público de gran éxito. Así pois, a nosa estratexia de programación espacial e temporal por peiraos como unidades de proxecto permite establecer unhas unidades espaciais de proxecto claras segundo os diferentes peiraos e espazos portuarios, creando unha secuencia espacial e temporal que permite mostrar unha evolución lóxica da transformación do porto a partir dunha primeira fase. A creación de sinerxias desde a primeira fase integrada coas seguintes fases segue unha lóxica espacial e funcional que parece positiva e congruente na súa capacidade de integrar o porto por fases, nun horizonte de 35 anos, xa que o ámbito do Porto da Coruña é maior que o do Port Vell.

FASES E CRONOGRAMA ORIENTATIVO

FASE 0. 2019-2023

Diferentes proxectos da Fase 0

- Eliminación de todos os espazos de aparcadoiro do ámbito en superficie
- Urbanización do Paseo do Porto e da conexión co Castelo
- Urbanización do Paseo Miradoiro pacificado de Praza Parrote
- Implantación inicial das novas liñas de bus eléctrico, paradigma da nova mobilidade pacificada.

FASE 1. 2019-2023. Porto do Centro Urbano, Peiraos Transat, Batería, CS e Dársena da Pesca ata o peirao Palloza

Desde a Rúa Cantón Grande pasando pola Cantón Pequeno, Sánchez Bregua, Praza Ourense, Av Linares Rivas, intersección con Av. A. Alfonso Molina ata o peirao de Palloza, incluíndo os peiraos de Transatlánticos, peiraos de Batería e CS, o porto pesqueiro cos peiraos Leste, Palloza e Linares Rivas A Fase 1 é a que permite iniciar a integración dos espazos portuarios e mostrar todo o potencial de transformación da nosa estratexia nun prazo curto de tempo, o que establecerá unha percepción das extraordinarias calidades dos novos espazos públicos e usos urbanos e portuarios transformados e integrados no centro da cidade. A estratexia global e conxunta dos diferentes proxectos propostos permitirá explicar, programar e realizar a primeira gran transformación integral do novo ámbito portuario e urbano.

Diferentes proxectos da Fase 1 (todos poden ser construídos simultaneamente, incluídos os edificios encima dos aparcadoiros subterráneos, xa que son unha soa obra):

- Derriba do valo portuario e das portas; consérvase o mural cerámico diante do peirao CS como símbolo do porto.
- Implantación inmediata das novas liñas de buses eléctricos, regulares e puntuais, para reducir desde o primeiro momento o volume do tráfico privado. Facer algúns días de transporte público gratis para incentivar e estender o seu uso.
- Urbanización da pacificación da avenida da fachada urbana, que chamamos Paseo do Porto, continuando cara ao sur coa pacificación xa construída. Redución da calzada a 1+1 carrís entre Cantón Grande e Av do Porto, coa redución da velocidade a 10-20 km/ h, coa calzada compartida por ciclistas, bus eléctrico. Redución a 2+2 carrís entre Av do Porto e peirao Palloza. Construción de amplos paseos lado cidade e lado porto. Integración como espazos peonís de loes espazos entre edificios existentes ao norte.
- Demolición dos depósitos e acondicionamento provisional como terminais de cruceiros e ferries de peiraos e naves industriais existentes no ámbito portuario previo traslado da actividade actual ao porto exterior.

LEMA: CIDADE PORTO

- Desprazamento provisional de cruceiros, ferries transatlánticos ao peirao Centenario
- Construción dos novos aparcadoiros subterráneos, debaixo dos edificios e do espazo público.
- Construción dos 5+2 novos edificios no ámbito do peirao Bateria e CS
- Construción da nova Biblioteca Central --Demolición do viaduto de AA Molina lado porto e mantemento da calzada e beirarrúa e aparcadoiro subterráneo lado cidade.
- Construción do sistema de infraestruturas subterráneas, construción por fases para permitir o tráfico durante as obras. Desde leste a oeste, o aparcadoiro de camións da Lonxa, o aparcadoiro de vehículos en dúas plantas, a estación intermodal de buses urbanos-metropolitanos eléctricos.
- Integración urbana da Lonxa: construción rápida e sen interrupción da actividade da Lonxa de módulos prefabricados lixeiros para restauración situados na cuberta.
- Rehabilitación do edificio do peirao Palloza --Urbanización dos novos paseos portuarios arboledos sen interrupción do tráfico, incluído o paseo do peirao ao leste de Palexco.
- Construción da nova mariña deportiva pública.

FASE 2. 2023-2027. Peirao Centenario, corazón do Porto: Nova Sede da Autoridade Portuaria da Coruña, Centro Multiusos e cúpula rehabilitada como equipamento cultural

Diferentes proxectos da Fase 2:

- Derriba do valo portuario e das portas.
- Demolición dos depósitos e naves existentes no ámbito portuario, excepto os que se manteñen e rehabilitan.
- Rehabilitación da bellísima cúpula como pavillón polivalente e equipamento cultural
- Construción do aparcadoiro subterráneo dunha planta
- Urbanización das diferentes prazas miradoiros do porto e do sistema de paseos
- Construción das bancadas miradoiro no extremo sur este de o peirao
- Construción dos dous edificios: o da APC e o edificio poli funcional

FASE 3. Peirao San Diego Norte. 2023-2031

Diferentes proxectos da Fase 3:

- Derriba do valo portuario e das portas.
- Demolición dos depósitos e naves existentes no ámbito portuario excepto os que se manteñen e rehabilitan
- Construción dos aparcadoiros subterráneos
- Construción das infraestruturas, de drenaxe, enerxéticas,
- Urbanización dos espazos públicos, paseos arborizados dos peiraos
- Construción dos cinco grandes edificios do novo Campus FASE 4. Franxa Activa. Peirao San Diego Centro. 2023-2031

Diferentes proxectos da Fase 4:

- Derriba do valo portuario e das portas.
- Demolición dos depósitos e naves existentes no ámbito portuario excepto os que se manteñen e rehabilitan
- Construción dos aparcadoiros subterráneos
- Construción das infraestruturas, de drenaxe, enerxéticas
- Urbanización dos espazos públicos, paseos arborizados dos peiraos
- Construción dos edificios

FASE 5. 2023-2031. Parque das Vías e Campus do Coñecemento no peirao e antiga estación de San Diego

Diferentes proxectos da Fase 5:

- Derriba do valo portuario e das portas.
- Demolición da estación e naves existentes no ámbito portuario excepto os que se manteñen e rehabilitan. A maioría de edificios non teñen interese arquitectónico.
- Demolición do viaduto da Av do Exército que non ten ningunha función que non se poida realizar sen el, a fin de liberar o espazo para o novo Paseo do Porto.
- Urbanización do novo Paseo do Porto pacificado con amplos paseos arborizados peonís aos dous lados. Urbanización do novo Paseo ao leste da rotonda ao norte do Parque de San Diego, onde agora non existe ningunha avenida nin paseo, só a praia de vías.
- Urbanización das Avenidas perimetrais do Parque das Vías lado norte, e dos paseos interiores do Parque das Vías.
- Mantemento da calzada da AC-10, como base para o pavimento do Paseo dos Tilos paseo central do Parque das Vías.
- Estudarse a posibilidade de manter parte das vías integrada no pavimento dos paseos e nas superficies vexetais do parque das Vías, cuxo trazado segue o seu percorrido, como memoria do lugar.
- Estudarse a posibilidade de manter a cuberta de planta trapezoidal situada ao norte da estación, sen os edificios laterais, deixando só a estrutura vertical e a cuberta; ten capacidade de albergar usos como centro cívico, sala de exposicións, pequeno mercado de produtos de proximidade...A cuberta sitúase perfectamente na gran praza norte do Parque das Vías, por tanto é posible a súa integración positiva como pavillón do parque.
- Construción do sistema de SUDs para evacuación e reciclaxe das augas pluviais do Parque
- Urbanización do Parque das Vías, con dúas prazas no extremos norte e sur, e no centro creando un ámbito de permeabilidade transversal e de corredor verde entre os Parques de Europa e San Diego e a Praza do Campus do peirao de San Diego.
- Construción no oeste e sur do Parque dos novos conxuntos permeables de edificios de vivendas, públicas e privadas, e plantas baixas activas para equipamentos, comercio de proximidade, e con aparcadoiros subterráneos

FASE 6. 2023-2027. Novos Peiraos de Cruceiros e Ferries na actual terminal petrolífera

Diferentes proxectos da Fase 6:

- Derriba do valo portuario e das portas.
- Demolición dos depósitos e naves existentes
- Demolición dos dous pequenos peiraos ao longo do cantil de San Diego sur.
- Construción do novo peirao perpendicular de Transatlánticos no emprazamento do conduto de petróleo actual
- I --Urbanización dos peiraos, das prazas e dos paseos de acceso
- Construción dos edificios

FASE 7. 2031-2035. Ámbito urbano diante dos Novos Peiraos de Cruceiros

Diferentes proxectos da Fase 7:

- Derriba do valo portuario e das portas.
- Demolición dos depósitos e naves existentes no ámbito portuario excepto os que se manteñen e rehabilitan
- Construción dos aparcadoiros subterráneos
- Construción das infraestruturas, de drenaxe, enerxéticas

- Urbanización dos espazos públicos, paseos arborizados dos peiraos
- Construción dos diferentes edificios

FASE 8 e 9. 2037-2045. Dársena de Oza: mestura de usos portuarios e urbanos

Diferentes proxectos da Fase 8 e 9:

- Derriba do valo portuario e das portas.
- Demolición dos depósitos e naves existentes no ámbito portuario excepto os que se manteñen e rehabilitan
- Construción das infraestruturas, de drenaxe, enerxéticas
- Construción da nova mariña deportiva integrada
- Urbanización dos peiraos, paseos e prazas
- Construción dos diferentes edificios

FASE 10. 2041-2055. Ámbito urbano entre avenida Pasaxe e dársena de Oza: un parque topográfico aberto ás vistas, con edificios de vivendas e equipamentos

Diferentes proxectos da Fase 10:

- Demolición das infraestruturas viarias con carácter de autovía urbana, viadutos, para eliminar obstáculos que provocan discontinuidades e son antiurbanas.
- Eliminación do trazado ferroviario que conecta coa antiga estación de San Diego.
- Urbanización dos novos paseos urbanos arboledos construídos na rasante do terreo, segundo os trazados das vías actuais, con amplas beirarrúas continuas conectados con novas rotondas nas interseccións en dobre sentido.
- Urbanización do ámbito como parque urbano respectando e poñendo en valor a topografía e abrindo o espazo ás vistas do peirao de Oza.
- Construción dos novos conxuntos permeables de edificios de vivendas, públicas e privadas, e plantas baixas activas para equipamentos, comercio de proximidade, e con aparcadoiros subterráneos.

B. MOBILIDADE E ACCESIBILIDADE

PROPOSTAS PARA POTENCIAR A MOBILIDADE URBANA DE FORMA SUSTENTABLE DO PORTO E A SÚA CONTORNA, TENDO SEMPRE EN CONTA AS CARACTERÍSTICAS PROPIAS DA CIDADE DA CORUÑA.

O espazo público urbano é escaso e susceptible dun maior goce polos cidadáns. Tradicionalmente, a ocupación de espazo viario polo automóbil foi dominante sobre outros usos de transporte ou equipamento.

A recuperación do espazo urbano pasa necesariamente pola redución do espazo dedicado ao automóbil e mellorar as condicións ambientais do espazo público, potenciando os desprazamentos a pé con seguridade e comodidade.

OBXECTIVOS XERAIS DA CIDADE

- Contribuír á mellora do medio ambiente urbano, a saúde, a seguridade dos cidadáns e a eficiencia da economía grazas a un uso máis racional dos recursos naturais.
- Integrar as políticas de desenvolvemento urbano, económico, e de mobilidade de modo que se minimicen os desprazamentos habituais e facilitar a accesibilidade eficaz, eficiente e segura aos servizos básicos.
- Promover a diminución do consumo de enerxía e a mellora da eficiencia enerxética, para o que se terán en conta políticas de xestión da demanda.
- Fomentar os medios de transporte de menor custo social, económico, ambiental e enerxético, tanto para persoas como para mercadorías, así como o uso de transportelos público e colectivo e outros modos non motorizados.
- Fomentar a modalidade e intermodalidad dos diferentes medios de transporte, considerando o conxunto de redes e modos de transporte que faciliten o desenvolvemento de modos alternativos ao vehículo privado.

ESCENARIOS DE MOBILIDADE FUTURA

As viaxes internas no municipio da Coruña, desprazamentos intramunicipales, pasarán dos 562.623 actuais aos 683.914 do ano 2024 (+22%). Para o mesmo número de viaxes dentro do municipio coruñés no ano 2024 obsérvase unha distribución modal completamente diferente nos dous escenarios contemplados (con e sen PMUS). **Os modos de transporte sustentables supoñerán un 72,3% da mobilidade** no escenario con PMUS fronte a un 56,7% no escenario tendencial, (sen accións a favor da mobilidade máis sustentable, respectuosa co medio ambiente e energeticamente eficiente). No escenario con PMUS os desprazamentos realizados por medio do vehículo privado sufrirán un retroceso dunha 39,2% fronte ao escenario sen actuacións, o que supón unha diminución de máis de 100.000 viaxes diarias en vehículo privado. (Fonte PMU).

OBXECTIVOS ESTRATÉGICOS PLAN MOBILIDADE PORTO

Mellorar a habitabilidade do espazo público e avanzar cara a unha mobilidade máis sustentable e segura.

As principais liñas de actuación en mobilidade no Porto da Coruña serán a incorporación dun modelo de mobilidade sustentable e saudable, baixo en carbono, que ten como prioridade a calidade de vida urbana e o benestar colectivo, ademais de crear un espazo público confortable que favoreza a convivencia cidadá.

En consecuencia, os obxectivos propostos en materia de mobilidade para esta contorna serán:

1. REDUCIR O VOLUME DO TRÁFICO PRIVADO E Os seus EXTERNALIDADES NO ÁMBITO DO PROXECTO
2. GAÑAR EN SAÚDE E HABITABILIDADE, RECUPERANDO A ZONA PORTUARIA PARA A CIDADE
3. AUMENTAR O ATRACTIVO E CALIDADE DO ESPAZO PÚBLICO PARA Os MODOS NON MOTORIZADOS, AMPLIANDO Ao seu FAVOR A REPARTICIÓN DA SUPERFICIE VIARIA

As propostas de mellora da mobilidade e a accesibilidade para a integración do Porto organizásense baixo os criterios e obxectivos do Plan de Mobilidade Sustentable e os acordos adoptados en relación a esta contorna viaria.

DESCRICIÓN DE PROPOSTAS PLAN MASTER:

1. REDUCIR O VOLUME DO TRÁFICO PRIVADO E Os seus EXTERNALIDADES NO ÁMBITO DO PROXECTO

a) Redución do 43%do tráfico no ámbito de estudo, pasando dos 86,2 Millóns de veh-km anuais actuais a 49,1 M veh-km anuais no escenario proposto polas actuacións previstas na contorna do Porto. Esta redución será resultado da nova distribución do espazo, pasando o espazo dedicado aos vehículos dos 6 / 7 carrís actuais no eixo principal a 4 carrís de circulación, cunha repartición de tempo semafórico do 50% de tempo de verde.

b) **Aumento da mobilidade en transporte colectivo**, apoiado tamén nunha estación intermodal, un carril bus exclusivo. Prevese tamén a reclasificación da rede viaria da contorna do Porto da Coruña, tendo en conta o uso, características e contorna xeográfica de cada unha das súas vías.

c) **Diminución da velocidade media dos vehículos** que circulan pola zona do Porto e centro urbano, para tratar de reducir o número de accidentes e aumentar a seguridade dos peóns.

d) Reclasificación do viario, establecendo **unha nova xerarquía de vías** que se axuste ás necesidades do espazo onde se sitúan e que permita a circulación eficiente e a capacidade que se require. Clasificación a tres niveles de xerarquización na zona portuaria: rede básica, rede local e rede de tráfico acougado (veciñal, zona 30, peonil)

e) Tratamento da **distribución urbana de mercadorías** como un soporte imprescindible da actividade económica da cidade. Á súa vez é un elemento que condiciona a fluidez do tráfico, tanto motorizado como non motorizado.

Mellora da xestión e control de zonas de carga e descarga, mellorando a operativa do transporte, o tráfico rodado, o tránsito peonil e a calidade do espazo público.

Optimización das operacións de carga e descarga de mercadorías é necesario non só para mellorar o servizo, senón para mellorar o funcionamento xeral da cidade. Na zona comercial da Lonxa (mercado do Peixe) as operacións realizaranse desde espazos en aparcadoiros subterráneos.

f) Aseguramiento **dunha oferta de aparcadoiros fóra da vía pública**, xeralmente subterráneos, que inclúa aparcadoiros públicos de rotación.

g) **Xestión Smart da mobilidade do Porto e contorna**, apoiada nas novas tecnoloxías, dando protagonismo á cidadanía, permitindo implementar e desenvolver importantes proxectos tecnolóxicos, cuxas aplicacións teñan efecto sobre o medio ambiente, a mobilidade, o consumo enerxético, a asistencia social, etc. Debe constituír un verdadeiro revulsivo para modernizar o funcionamento da cidade.

Dentro do **Plan de mobilidade do Porto** se aposta por unha mellora na xestión de prazas nos aparcadoiros subterráneos, recibindo información en tempo real nun **Centro de Control** establecido a este efecto para coñecer a realidade dos aparcadoiros e o número de prazas libres coa finalidade de trasladar a información ao usuario, ben a través de paneis informativos instalados nas vías da cidade, ben a partir dunha aplicación móbil.

INTENSIDADES DE TRÁFICO EN SITUACIÓN ACTUAL

Fonte: PMU da Coruña

Veh-km anuais (escenario actual): 86.179.840

INTENSIDADE DE TRÁFICO EN SITUACIÓN PROPOSTA:

Fonte: elaboración propia, INTRA, SL

Veh.-km anuais (escenario proposta): 49.061.000

PROPOSTA DE REGULACION E PACIFICACIÓN DA REDE VIARIA

Fonte: elaboración propia, INTRA, SL

Pacificación do eixo principal. Redución das velocidades en 30Km/ h

XERARQUIZACIÓN DA REDE VIARIA E ZONAS DE TRÁFICO ACOUGADO DA CONTORNA

Fonte: elaboración propia, INTRA, SL

2. GAÑAR EN SAÚDE E HABITABILIDADE, RECUPERANDO A ZONA PORTUARIA PARA A CIDADE

a) Redución do ruído e a contaminación provenientes do tráfico no espazo público e gañar en saúde e habitabilidade: este será outro dos obxectivos. Con iso recuperarase a cidade para os seus habitantes, ampliando a autonomía dos nenos, persoas con discapacidade e persoas maiores no uso do espazo público.

b) Aumento do atractivo do espazo público para os modos non motorizados, ampliando ao seu favor a repartición da superficie viaria.

c) Redución da sinistralidade no ámbito municipal, creación de áreas nas que se modere a presión da mobilidade motorizada, de forma que coexista con modos máis sustentables (desprazamento a pé, en bicicleta e en transporte público), ademais dun tráfico de vehículos de baixa intensidade e velocidade. Por iso obrígase á definición do modelo de mobilidade do Porto desde o punto de vista da mobilidade con tráfico acougado. En gran parte, o viario actual pode ser reorganizado, para dar un tratamento de acougado de tráfico, co obxectivo de xerar espazos con maior calidade ambiental e descargalos da presión do tráfico urbano. Para iso estableceranse categorías de vías a partir da denominación vías de estar e de pasar ou tránsito. Ditas zonas terán unha sinalización específica e unhas características morfolóxicas determinadas, como son a delimitación das portas de entrada.

d) A proposta de pacificación xerará un gran impacto ambiental cunha redución estimada das emisións contaminantes nun 28% respecto a a situación actual e tamén do 28% de CO₂

3. AUMENTAR O ATRACTIVO DO ESPAZO PÚBLICO PARA Os MODOS NON MOTORIZADOS, AMPLIANDO Ao seu FAVOR A REPARTICIÓN DA SUPERFICIE VIARIA.

Mobilidade peonil

Xerar itinerarios peonís contorna ao Paseo Marítimo, a través dunha rede continua de itinerarios peonís que ofrezca un cosido entre os distintos centros de atracción e xeración de viaxes. Todo iso sen menoscabo dos tratamentos de acougado de tráfico ou peonalización dalgunhas rúas da contorna portuaria e zonas anejas, conforme á xerarquización viaria que vertebra o conxunto.

Os itinerarios cumprirán cos seguintes requisitos de funcionalidade:

- conectarán cos principais centros de xeración e atracción de viaxes,
- serán directos, sen obrigar a rodeos ou esperas,
- a rede de itinerarios será continua e estará conectada entre si, evitando barreiras e pescozos de botella,
- dispoñerá de zonas de sombra e protección fronte á choiva, entre outras características,
- será compatible cos criterios de accesibilidade universal.

Mobilidade en bicicleta

A bicicleta é o medio de transporte máis sustentable, polo que se debe fomentar o seu uso, mellorando a súa seguridade e formando aos usuarios e condutores doutros vehículos no uso compartido do viario.

As distancias e orografía fan da Coruña un lugar favorable para o uso da bicicleta. A súa localización habitual debe ser a calzada, convivindo co coche en zonas de tráfico acougado. Proponse ampliar a rede ciclista de itinerarios urbanos cun carril bidireccional que transcorre por todo o eixo do Porto, conectando coa rede planificada da cidade.

Mobilidade en Transporte colectivo

Para reducir a dependencia do vehículo privado, é necesario mellorar o transporte público urbano e interurbano, conectando eficazmente todas as zonas, cun servizo de calidade e un custo asumible por todos.

O proxecto de reforma do Porto propón un carril bus preferente en todo o eixo do porto, cunha estación intermodal subterránea.

Potenciarase a frota de buses urbanos eléctricos, cun sistema de prioridade autobús que inclúa a instalación de reguladores semaforicos en todos as cruces e equipos embarcados a bordo dos autobuses, con diferentes niveis de detección en función do atraso ou adianto dos autobuses sobre o horario previsto, e permita dar prioridade de paso aos autobuses para mellorar así a regularidade das liñas.

Melloras do servizo de taxi eficiente contribuirán tamén a mellorar a calidade ambiental da contorna urbana, ao promover unha menor dependencia do vehículo privado.

Os avances tecnolóxicos constitúen unha oportunidade para implantar progresivamente prácticas sustentables que benefician ao conxunto da poboación e tamén ao profesional do taxi. É necesario, non só conseguir unha redución das emisións que a súa circulación provoca, senón tamén a favorecer o aforro dos profesionais do sector.

O proxecto contempla a reordenación da localización e número de prazas das paradas de taxi.

DETALLE DE XERARQUIZACIÓN DA REDE VIARIA Fonte: elaboración propia, INTRA, SL

C. SUSTENTABILIDADE

A proposta en relación á achega da ecoloxía urbana, a calidade ambiental e a sustentabilidade non as considera como aspectos adicionais de mellora do espazo obxecto de concurso senón, contrariamente, considera o seu imbricación central e plena no desenvolvemento da mesma. A finalidade é conseguir un espazo útil e funcionalmente destacado pola formulación tecnicamente máis actual nestas materias. Consecuentemente, expónse 3 estratexias complementarias e de claros efectos sinérgicos (pata máis detalle ver apartado correspondente da memoria). Son as seguintes:

- } Estratexia ecolóxica do verde urbano i o espazo perimetral: deseño do ámbito baseado en Solucións Baseadas na Natureza (NBS)
- } Estratexia ambiental: Xerar unha contorna de maior calidade i confort para a cidadáns
- } Estratexia de Sustentabilidade: Metabolismo urbano implicado

FORMULACIÓN DE ESTRATEXIAS ECOLÓXICA, AMBIENTAL E DE SUSTENTABILIDADE

1. Estratexia ecolóxica do verde urbano e o espazo perimetral: deseño do ámbito baseado en Solucións Baseadas na Natureza (NBS)

Na actualidade as posibilidades de aplicar aspectos eco-ambientais ao deseño de espazos en contexto urbano son importantes. Efectivamente, o enriquecemento en biodiversidade a partir de formulacións ecolóxicas, coñecidos como Nature Based Solutions (NBSs), permite expor estratexias ecolóxicas na constitución ou reconstitución dos espazos urbanos.

A finalidade esencial da súa aplicación é a de maximizar a calidade de vida dos cidadáns e a calidade da contorna, sen que iso vaia en detrimento de a súa funcionalidade. Esta formulación contribúe significativamente lograr o que chamamos cidade sustentable.

En esencia, trátase de mellorar o espazo potenciando a súa biodiversidade e a súa complexidade estrutural, o que mellora os aspectos funcionais de conectividade ecolóxica. Efectivamente, a mellora conséguese a través da configurando os espazos verdes cunha elevada permeabilidade ecolóxica, procurando maximizar a súa continuidade e facilitando a súa conexión futura na rede de corredores verdes urbanos da cidade. En consecuencia, no contexto do ámbito de estudo e na medida do posible hai que apostar decididamente por un deseño que posibilite o incremento da biodiversidade a nivel urbano, que posibilite o establecemento de ecosistemas urbanos máis estables e autogestionados por tanto de funcionalmente dinámico.

A aposta do incremento da superficie de vexetación e do seu desenvolvemento vertical (por tanto, considerando estrato arbóreo, estrato arbustivo e estrato herbáceo) mellora a biodiversidade, estruturan o ecosistema e fan unha contribución positiva á captación de CO₂ por parte dos espazos verdes, evitando e minimizando gastos enerxéticos e materiais condicionantes. Isto implicará un conxunto de medidas de preservación e mellora ecolóxica e ambiental que compensarán ou minimizarán as posibles afeccións e impactos actuais aproveitando a nova ordenación do ámbito.

Igualmente, a aproximación das Solucións Climáticas Naturais (NCSS) serve para evitar e combater os efectos do cambio climático que require accións transformadoras en todos os sectores da nosa sociedade e a economía. A aplicación de NCSS no ámbito urbano inclúe a conservación, restauración e mellora das accións de xestión do chan que aumentan o almacenamento de carbono ou evitan as emisións a través dos usos máis naturais. Tamén posibilitará unha certa regulación ambiental térmica e de humidade. Estas solucións ofrecen potencial de mitigación rendible, que se pode conseguir sen impactos nocivos para a biodiversidade e os consecuentes aspectos funcionais.

O deseño complétase coa consideración dos Sistemas Urbanos de Drenaxe Sustentable (SUDS) que de maneira concordante melloran as formulacións das NBSs. O deseño implica a creación dun chan máis continuo e permeable (coas discontinuados imprescindibles para mobilidade), que ademais contribúe o desenvolvemento das NBS do ven o espazo público urbano.

Finalmente, estas estratexias contribuirán de maneira relevante a abordar a modulación e control das perturbacións ambientais do ámbito, aspecto importante para preservar a estabilidade dinámica da proposta do verde urbano.

2. Estratexia ambiental: Xerar unha contorna de maior calidade i confort para os cidadáns.

A formulación da proposta responde á vontade de xeración dunha contorna que incentive o confort (conductual, etolóxico) dos cidadáns, e facilite unha mellor de interrelación entre as persoas no espazo e entre as persoas e a contorna.

Consecuentemente, a proposta expónse pensando activamente no benestar das persoas e da contorna do ámbito en termos ecolóxicos (a partir de formulacións de NBSs) e ambientais (especialmente considerando a autosuficiencia enerxética e ao uso e xestión de materiais e residuos). Para conseguilo expónse os seguintes para a xestión ambiental:

Autosuficiencia enerxética e redución da pegada ambiental. Búscase crear un espazo público o máis autosuficiente energeticamente, procurando a renovación, a eficiencia e o aforro enerxético, e contribuír á mellora do confort, a habitabilidade e a seguridade das persoas. Por exemplo, propónse incluír a instalación de pequenas placas fotovoltaicas e micro-xeradores de enerxía eólica, especialmente en elementos puntuais (iluminación decorativa de edificios, estación de bicicletas eléctricas, etc.). Búscase o máximo aforro enerxético e a minimización da contaminación lumínica coa utilización de tecnoloxía LED. Tamén se expón a xestión integral e monitorada de toda a instalación eléctrica. Así se pode comprobar o bo funcionamento e ser eficiente na detección e solución das eventuais anomalías.

Confort térmico, acústico e calidade do aire. Perséguese unha mellora das condicións ambientais, especialmente considerando a mitigación do cambio climático, así como un amortiguamiento do ruído ambiental. A mellora destas condicións ambientais lógrase a partir das estratexias anteriores, que permiten a xeración dun microclima máis suave no inverno e máis fresco no verán, e o apaciguamiento do ruído. Tamén se establecerán sensores de ruído e contaminación que permiten unha monitoraxe en tempo real. Utilizaranse pavimentos de tonalidades claras para maximizar o confort nos dous aspectos descritos i a

instalación de pavimentos fotocatalíticos para minimizar os contaminantes presentes (NOx, SOx, COV, CO, compostos policromáticos, etc.).

Mellora na xestión sustentable dos residuos e dos materiais implicados. Hai que actuar para favorecer a mellor xestión tanto dos materiais como dos residuos. Así, utilizaranse materiais respectuosos co medio ambiente e potenciaranse materiais reciclables e / ou reciclaxes que permitan reducir a xeración de residuos. Priorizarase o uso de materiais que dispoñan dun certificado de calidade ambiental. Terase en conta a optimización da recollida e transporte dos residuos, que ademais supoñerá unha medida de eficiencia enerxética e de redución da pegada de carbono asociada aos vehículos de recollida de residuos e outros sistemas de transporte.

Ciclo da auga. Hai que tratar coidadosamente este valioso e limitando recurso con respecto polo ciclo ecolóxico e de maneira sustentable, de acordo á comprensión que temos hoxe do recurso e o seu unha mellor xestión. Mellorarase a capacidade de infiltración do chan e se reaprovechará parte da esorrentía do ámbito con SUDS, para favorecer a formulación exposta do verde urbano e contribuír á limpeza e a rega da zona. Monitoraranse con sensores as condicións climáticas e de humidade do chan e a xestión integral da instalación de auga (rega, limpeza, etc.), preparada para detectar e liquidar con eficiencia as posibles anomalías.

Mobilidade e xestión de fluxos. O proxecto caracterízase por unha importante presenza de usuarios (usuarios das instalacións, transeúntes e visitantes en xeral) que coproducen o espazo público, condicionando os seus patróns de mobilidade e comportamento. Un aspecto moi relevante da proposta é a reconsideración da definición da mobilidade de vehículos a motor, que implica unha priorización do acceso aos usuarios das instalacións e os servizos, habilitación de zonas de aparcadoiro, etc., con priorización de solucións que consideren a seguridade, menos ruído e menos contaminación no seu funcionamento. Entender a composición real dos usuarios e o seu comportamento (con observacións de campo para capturar patróns de comportamento) permite prever os seus movementos en escenarios propostos, detectando posibles conflitos e incompatibilidades de forma máis precisa. Se é necesario, expor unha nova ordenación das paradas de transporte público segundo as necesidades dos usuarios.

3. Estratexia de Sustentabilidade: Metabolismo urbano implicado

O concepto desenvolvo sustentable é moi útil porque se basea en considerar activamente a contorna ou territorio como a peza esencial sobre a que poder edificar boa parte do futuro.

O metabolismo urbano aborda o coñecemento das relacións funcionais e interaccións dos diferentes elementos dun territorio determinado. En xeral, e para cada vector, hai que valorar os aspectos do anabolismo implicado (é dicir, os procesos de transformación no sentido de construción material e enerxética de estruturas máis complexas e estables) e do catabolismo (é dicir, os procesos de transformación no sentido de degradación tamén material e enerxética).

O metabolismo urbano ten unha comprensión sistémica e, por tanto, ten unha complexidade intrínseca importante que inclúe tanto os fluxos, intercambios e transformacións de varios elementos, como as “caixas” entre as que se dan estes movementos. Consecuentemente, a miúdo utilízase a estrutura de ciclos con "caixas" e "fluxos" que os relacionan, incluíndo

procesos anabólicos e catabólicos, en que os vectores implicados non funcionan illados senón con niveis de interrelación máis ou menos intensos.

En síntese, os principais compoñentes ou vectores do metabolismo urbano que se abordarán para materializar a proposta son os seguintes:

- Ocupación do chan. A pauta de desenvolvemento urbanístico e das edificacións teñen que ver cos materiais e a enerxía empregada para este fin. Pola súa natureza de permanencia a longo prazo, tendo en conta o ciclo de vida, son determinantes para a sustentabilidade da proposta á sustentabilidade. Canto máis durable e resiliente expóñase máis boa achega fai na contención da pegada.
- Biodiversidade, verde urbano, e paisaxe. A definición do verde urbano desde a aproximación das Solucións Baseadas na Natureza (NBSs) e das Solucións Climáticas Naturais (NCSS) contribúe significadamente lograr o que chamamos cidade sustentable (ver estratexia ecolóxica exposta). Esta formulación de infraestrutura verde aumenta a calidade dos servizos ecosistémicos e o valor paisaxístico do conxunto urbano. Tamén permite definir e axustar os usos e actividades compatibles.
- Ciclo da auga. É moi importante caracterizar os balances entre o abastecemento e o saneamento dun recurso tan relevante. Con valorar as posibilidades de aumentar a eficiencia, en base á optimización da demanda de auga e a adopción de medidas de aforro. O deseño do espazo público (zonas axardinadas e de parque) debe considerar a implementación dos Sistemas Urbanos de Drenaxe Sustentable (SUDS), que de maneira concordante melloran as formulacións das NBSs e das NCSS.
- Materia e residuos. No ámbito urbano o fluxo da materia-residuos compóñeno obxectos de ciclo de vida moi dispares: desde produtos de consumo que permanecerán poucos días ata as estruturas dos edificios que durarán décadas. Desde o proxecto pódese incidir en facer máis eficiente a configuración deste fluxo, facilitando procesos (recollida de residuos, reutilización e potenciación de materiais reciclables na construción) atendendo ás distintas tipoloxías de usos i actividades.
- Enerxía. A nivel enerxético é moi importante abordar o seu nivel de consumo, orixe e tipoloxía da fonte, e a eficiencia no uso i determinar o balance enerxético da actuación. Débese considerar especialmente a enerxía vinculada directamente na mobilidade.
- Mobilidade e calidade atmosférica. A calidade atmosférica é unha parte importante a ter en conta na análise do metabolismo urbano, especialmente pola súa incidencia na saúde humana, de gran custo económico. Esta contaminación ten unha variable importante na mobilidade, moi relevante en canto aos contaminantes atmosféricos na dinámica do CO2 atmosférico e a súa contribución ao cambio climático.
- Importacións e exportacións. Como calquera ecosistema, o ecosistema urbano intercambia con maior ou menor medida materia e enerxía, o que chamamos habitualmente as importacións e exportacións. Isto determina a dependencia metabólica respecto doutros territorios.
- Cambio climático e ciclo do carbono. Actualmente é unha prioridade ter en conta os efectos do cambio climático. Consecuentemente, hai que abordar o coñecemento do ciclo do carbono (liberación e absorción) e establecer unha certa medida da pegada de carbono. A

partir do deseño final do ámbito pódense considerar accións para favorecer a absorción por encima da liberación de CO₂. Estas solucións ofrecen potencial de mitigación rendible, que se pode conseguir sen impactos nocivos para a biodiversidade e os consecuentes aspectos funcionais.

As consecuentes medidas irán encamiñadas ao peche dos fluxos metabólicos, en formulacións circulares máis equilibrados baixo criterios de menor custo e maior eficiencia. É dicir, que se reducirán tanto as entradas desde o exterior de enerxía, auga e materiais, como as saídas de residuos, xa sexan sólidos, líquidos ou gaseosos, contribuindo a unha boa funcionalidade ecolóxica do ámbito. Trátase dunha configuración de hábitat urbano que permitirá sincronizarse coas dinámicas circulares dos ecosistemas. En calquera caso, a configuración urbana tendo en conta a análise do seu metabolismo non ten unha única solución senón un certo rango no que as solucións funcionan mellor tanto a nivel interno do ámbito de estudo como de maneira relacional cos espazos urbanos adxacentes xa constituídos. Ademais, esta aproximación deber ser coherente en relación aos Obxectivos de Desenvolvemento Sustentable (ODS), adoptados polas Nacións Unidas (2015) no horizonte temporal do 2030.

D. MODELO ECONÓMICO

Unha proposta de transformación urbana dunha área tan importante e extensa como é o porto histórico da Coruña requirirá dun Plan de Desenvolvemento Económico e de Investimentos. Non é esta a etapa nin a presente proposta o lugar de esbozar este Plan, pero si é necesario expoñer aquí os principios básicos do modelo económico que propoñemos que deben sustentar este Plan. As tres ideas básicas son:

- } A proposta de transformación urbana do porto da Coruña é a oportunidade para relanzar a economía da cidade e a súa área metropolitana modernizando sectores tradicionais do porto e introducindo novas actividades de tecnoloxías avanzadas
- } A creación de emprego de calidade será un elemento que debe ser estudado e proposto explicitamente en cada plan e proxecto concreto. Para iso o Plan de Desenvolvemento Económico e os Plans Especiais deberán considerar actividades, plans e proxectos de formación especial, regrada e continua
- } Os investimentos e o desenvolvemento económico da zona portuaria regularase nos plans elaborados desde as administracións públicas (coa máxima participación de organizacións sociais e empresariais) e a realización dos proxectos na colaboración público-privada

D.1 OBXECTIVOS ECONÓMICOS DA PRESENTE PROPOSTA

Como xa se expuxo no Capítulo A, a presente proposta ten un dobre obxectivo de carácter xeral: a mellora urbanística de toda a área urbano-portuaria e un novo desenvolvo socio-económico da cidade. Ambos os obxectivos están integrados de forma que uno non debe prevalecer sobre o outro.

No aspecto económico, o obxectivo xeral de promoción do desenvolvo socio-económico preside o seguinte conxunto de obxectivos concretos:

- crear novas actividades económicas nuns espazos de alta calidade. Son actividades de moi distintos sectores (industriais e fundamentalmente terciarios) pero deben ser especialmente potenciadas as vinculadas ás novas tecnoloxías
- xerar novas rendas para a cidade (de carácter fiscal) e para o organismo de xestión da transformación coas que financiar o mantemento destes novos espazos
- rendibilizar uns espazos portuarios obsoletos que, coas novas actividades, poden achegar unha incidencia moi positiva sobre a estrutura económica local e, á vez, achegar fondos para novos investimentos e para aquelas actividades ou equipamentos deficitarias
- crear emprego directo (que se mantén na zona), indirecto (noutras áreas pero que traballa para as actividades da área portuaria) e inducido (na cidade)

D.2 AS BASES DO MODELO ECONÓMICO

No presente proxecto ou proposta xeral predomina o criterio do interese público da cidade. No apartado anterior expuxéronse os obxectivos urbanísticos porque van condicionar o modelo económico. Non se trata de buscar só, nin sequera de forma prioritaria, a rendibilidade dos investimentos, senón a consecución de todos os obxectivos anteriores.

Á vez que se ha de considerar os obxectivos xerais de cidade e urbanísticos é necesario destacar que para que toda a operación pódase levar a termo é necesario contemplar a rendibilidade das operacións privadas. Por tanto, ha de ser forzosamente unha proposta cun modelo de colaboración público-privada.

As bases principais deste modelo de colaboración público-privada son, resumidamente (máis adiante poden detallarse), as seguintes:

- Modelo de administración e xestión. En base aos ensinos dos principais proxectos de reconversión portuaria doutras cidades, unha operación urbanística e económica da envergadura da proposta para o porto da Coruña, requirirá dunha administración especial. Como na maioría das experiencias internacionais estudadas, a presenza do Concello ha de ser moi importante, presidindo o organismo responsable da reconversión

- Planificación xeral e Plans especiais. Para levar a termo unha transformación tan importante será necesaria a elaboración dun Plan de carácter xeral que abarcaría todo o porto histórico da Coruña e a súa concreción posterior en diversos Plans Especiais que é a figura establecida na lexislación española. O Plan de carácter xeral sería semellante aos chamados en Master Plan nos países anglosaxóns (Plan Mestre nos países latinoamericanos). Todos os plans han de ser aprobados pola autoridade urbanística da cidade que pode establecer os máis modernos sistemas de participación como se propoñen no apartado correspondente da presente Memoria

- Responsabilidade económica pública. A Administración Pública, a través do organismo que se cre para a administración e xestión, debe realizar os investimentos en infraestrutura, nos espazos públicos e equipamentos públicos e debe asegurar o mantemento de toda a área portuaria reconvertida. Para iso ha de contar cos recursos obtidos das concesións, vendas e outros ingresos que se determinen. Na planificación das actividades por zonas e etapas deberán orzarse detidamente tanto os ingresos como os gastos das operacións

- Concesións e vendas a privados. A maioría de usos e actividades que se propoñen atopan no sector privado, en organizacións cooperativas e asociacións da economía os axentes que mellor poden levalas a termo. Neste sentido, a partir dos correspondentes concursos e coa maior transparencia deberán adxudicarse as actividades planificadas. Os ingresos orixinados por estas concesións e vendas deberán estar planificados e orzados de forma que poidan cubrir sen déficits en ningunha etapa nin momento do proceso os investimentos en espazos públicos, infraestruturas, equipamentos públicos e mantemento de toda a área reconvertida

D.3 VIABILIDADE ECONÓMICA DA PROPOSTA

Esta Memoria ten como finalidade presentar as principais ideas de ordenación do amplo espazo portuario da cidade da Coruña. Un orzamento detallado e xustificado en todas as súas partidas requiriría ter dispoñible un Plan de Etapas. Con todo, si é interesante ofrecer algúns conceptos segundo as propostas básicas do modelo económico exposto no apartado anterior. Tamén é importante constatar que da análise das principais experiencias internacionais de reconversión de grandes espazos portuarios despréndese que non se coñece ningún que se saldou con perdas económicas; ao contrario, todas presentan importantes vantaxes e beneficios socio-económicos para a cidade e os axentes participantes. O atractivo destes espazos portuarios coas súas magníficas paisaxes, os seus amplos espazos públicos, os seus equipamentos e servizos comporta unha elevada demanda e unhas rendibilidades económicas moi elevadas para as actividades de carácter privado. Recuperar para o investimento público, os equipamentos culturais e sociais (todos de baixa ou nula rendibilidade) e para o mantemento de toda a área a parte proporcional destes beneficios privados é a función do organismo de xestión de toda a operación e dos plans económicos.

É necesario ter presente que as dimensións do espazo para reconverter e a importancia das actividades e investimentos a efectuar supoñerán un longo período de realización (comparando con outras reconversións, probablemente non menos de tres decenios). Por tanto, haberase de elaborar un Plan de Etapas que contemple tres grandes etapas decenales e cada unha con dúas sub-etapas quinquenales. Para cada etapa elaborárase un Plan Económico que asegure a viabilidade das operacións para efectuar e que non supoña en ningún momento déficits para o organismo xestor. As experiencias internacionais mostran, en xeral, criterios e estratexias económicas neste sentido de evitar déficits. Combinar desde un principio as concesións a actividades altamente rendibles (que supoñen fortes ingresos para o organismo xestor) cos investimentos públicos e os equipamentos menos rendibles é a base da estratexia para dispoñer de fondos de financiamento e non incorrer en déficits.

No Anexo a esta Memoria publícase o Cadro coas principais superficies das actividades propostas. Mostra a importancia dalgunhas funcións que son as xeradoras de recursos económicos que van permitir realizar toda a operación con resultados económicos directos positivos. A estes resultados directos e inmediatos habería que sumar os beneficios que representará para as administracións o impacto fiscal positivo das actividades económicas e o impacto fiscal e social que vai representar a creación de emprego directo, indirecto e inducido

E. PARTICIPACIÓN CIDADÁ

Un dos obxectivos principais deste proxecto é identificar e recoller o coñecemento práctico e contextual, as ideas e os desexos das entidades e da cidadanía para telos en conta de fronte ao desenvolvemento do proxecto de integración urbana entre o porto e a cidade, que se materializará no “**MASTERPLAN DA INTEGRACIÓN URBANA DO PORTO DA CORUÑA**”. E é que non se trata dunha transformación urbanística máis da cidade, senón dun proxecto crucial cuxa realización durará moitos anos. A súa progresiva posta en práctica axudará a configurar a Coruña do futuro, así como as galerías da Avenida da Mariña foron un signo distintivo que dotaron de personalidade á cidade ata hoxe. Unha transformación de leste calibre non se pode facer sen ter en conta de forma continuada durante todo o longo proceso da súa realización a opinión dos cidadáns, que deben ser os principais usuarios e beneficiarios do proxecto en cuestión.

E.1 OBXECTIVO

Un dos obxectivos principais deste proxecto é identificar e recoller o coñecemento práctico e contextual, as ideas e os desexos das entidades e da cidadanía para telos en conta de fronte ao desenvolvemento do proxecto de integración urbana entre o porto e a cidade, que se materializará no “MASTERPLAN DA INTEGRACIÓN URBANA DO PORTO DA CORUÑA”. E é que non se trata dunha transformación urbanística máis da cidade, senón dun proxecto crucial que axudará a configurar a Coruña do futuro, así como as galerías da Avenida da Mariña foron un signo distintivo que dotaron de personalidade á cidade ata hoxe. Unha transformación de leste calibre non se pode facer sen ter en conta a opinión dos cidadáns, que deben ser os principais usuarios e beneficiarios do proxecto en cuestión. Nas seguintes páxinas da presente memoria detállase unha proposta de proceso de participación cidadá do proxecto en cuestión, caracterizado por:

- **TRANSPARENCIA:** o primeiro elemento crave para participar é dispoñer de suficiente información respecto diso do tema no que se vai a opinar. Así, o primeiro reto a abordar é explicar ben o proxecto, situando os antecedentes, enmarcando o alcance e detallando aqueles grandes trazos que se expoñen. Unha boa comunicación inicial respecto ao proxecto esencial para poder recoller ideas, orientacións e suxestións por parte dos distintos implicados, que serán tidas en conta na futura elaboración do Máster Plan, para que cumpra os obxectivos do Concello de adecuarse ás necesidades ou vontades da maioría da cidadanía.
- **ACCESIBILIDADE:** é importante asegurarse que todas as persoas que teñan interese en participar poden facelo, exercendo o seu dereito a participación nun proxecto de tal calado como é o presente Master Plan. É por este motivo que se expón un proceso participativo multi canle, combinando espazos de participación presencial con elementos que permitan e faciliten unha participación
- **TRAZABILIDAD:** a proposta presentada permite dispoñer de trazabilidade de todas as ideas recollidas ao longo do proceso, grazas á estruturación dos diferentes espazos de debate i

LEMA: CIDADE PORTO

deliberación e á importancia que se dá á fase de retorno a todos os axentes implicados. Co proceso que expomos búscase fomentar o intercambio social e a inclusión dos stakeholders clave da contorna e as entidades cidadás nos asuntos propios da cidade, mediante a creación de espazos de información, reflexión, comunicación e encontro que permitan achegar os espazos e peiraos do Porto á cidade da Coruña e facelos sentir propios para o conxunto da cidadanía.

Participación ao longo dos próximos anos

Na presente proposta expónse un proceso participativo sobre o proxecto global. Así mesmo, tense que ter en conta que o proxecto exposto contempla a concreción de diferentes Plans Especiais nos próximos 30 anos, para a cales se terá que deseñar e executar procesos participativos máis acoutados e concretos.

E.2 ETAPAS DO PROCESO PARTICIPATIVO

Para conseguir que o proxecto sexa o máis inclusivo, transparente e eficaz posible, expomos crear un espazo participativo no que os distintos axentes sociais poidan confluír e compartir as súas ideas. Para iso, propónse un proceso de participación pública que contará coas seguintes fases:

E.2.1 Preparación do proceso participativo

Antes de poñer en marcha o proceso participativo propiamente devandito é moi importante realizar unha boa preparación de leste co Concello da Coruña. Aspectos básicos para unha boa preparación son:

- Entender ben o contexto social no que se atopa actualmente a cidade da Coruña e revisar datos e temas clave da relación Porto - Cidade, así como documentación relativa a proxectos de participación cidadá similares realizados en contornas próximas.
- Identificar os principais implicados cos que hai de contar no proceso participativo, e elaborar o mapa de axentes a distintos niveis:

o Institucional (Concello da Coruña, Deputación, Xunta de Galicia, Autoridade Portuaria da Coruña, Universidade de Coruña, Concello de Arteixo, grupos políticos, ...)

o Entidades veciñais: aquelas entidades que dinamizan a vida da cidade e que estruturan o tecido social da mesma, tales como asociacións de veciños máis implicadas (A Barcarola – Centro, Castrillón, Oza Gaiteira Vos Castros, ...), Federación de Asociacións Veciñais da Coruña e Área Metropolitana, entidades deportivas, sociais, pesqueiras, de actividades acuáticas, culturais, educativas e asociacións de comerciantes, entre outras.

o Entidades empresariais (Confederación Provincial de Empresarios da Coruña, Cámara de Comercio, Industria e Navegación da Coruña, representantes do sector pesqueiro e do sector loxístico con implicación directa co porto, ...)

o Usuarios do porto: empresas instaladas, traballadores, ...

o Finalmente, débese estender a participación tamén á cidadanía en xeral, favorecendo que poida compartir as súas ideas a título individual.

- Identificar os principais ámbitos que se poñerán a participación: mobilidade, equipamentos, ordenación territorial, zonas verdes, mobiliario, ...
- Elaborar un calendario de traballo
- Definir as metodoloxías concretas que se utilizarán en cada un dos espazos.
- Preparación loxística: espazos, material necesario, convocatorias, ...
- Elaborar conxuntamente un plan de comunicación do proceso participativo.

Esta fase inicial é de gran importancia para que o desenvolvemento do proceso sexa finalmente un éxito, xa que nela estableceranse todas as bases organizativas. Unha boa información é clave para obter participación de calidade: detalle dun punto informativo na rúa

E.2.2 Proceso participativo

Unha vez realizada toda a preparación necesaria, o proceso participativo, este concibido en 3 grandes etapas:

1. Información: non sempre lla dá a importancia que merece, pero entendemos que é unha etapa cruce para obter unha boa participación. O seu obxectivo é informar a todos os axentes implicados da forma máis clara e concisa posible as principais ideas que expón o proxecto proposto, así como os espazos, canles, metodoloxías e calendario previsto para o proceso participativo. Para que esta etapa sexa efectiva, fará falta elaborar material gráfico e didáctico para poder explicar á cidadanía o proxecto e o proceso participativo. A información debe realizarse a través de distintas canles: online e offline

a. Online: expónse a construción dunha web específica do proxecto que irá recompilando toda a información xerada ao longo do mesmo. Esta web pode estar albergada á web municipal ou ser independente, pero sempre dispoñer dunha ligazón deas da web municipal do Concello. Ela debería conter: i. Información global do proxecto ii. Calendario do proceso participativo iii. Canles previstas para a participación iv. Repositorio das actas das sesións participativas v. Fotos do proceso vi. Acceso a un formulario para poder facer aprotaciónes
b. Offline: o material informativo previo debería estar dispoñible en distintos espazos públicos da cidade (oficinas de atención cidadá, bibliotecas municipais, outros locais municipais, locais sociais, ...). Tamén se realizarán presentacións do proxecto a través da organización de charlas en distintas zonas da cidade (centros cívicos, bibliotecas, ...) para explicar o proxecto e o proceso participativo.

2. Recollida de ideas / Participación: para favorecer o debate e a recollida de achegas expónse esta etapa utilizando diferentes canles, combinando a presencialidade coa virtualidade a través da web. A combinación de ambos os tipos de canles (online e presenciais) considérase clave para garantir o grao máis alto de inclusión posible no proceso, debido a que certos grupos só utilizan un das dúas canles. Participación presencial

- Talleres de traballo: pensamos que é interesante estruturar a participación a distintos niveis, xa que o grao de coñecemento ou implicación no proxecto ou as inquietudes podes ser distintas en función da orixe dos participantes. Así, expónse tres tipos de sesións, das cales poderían celebrarse dúas edicións para cada unha delas. ou Sesións de Participación Institucional ou Sesións de Participación de entidades ou Sesións de Participación cidadás

Estas sesións, expostas inicialmente dunha duración aproximada de dúas horas, estrutúranse nunha primeira fase explicativa dos antecedentes, obxectivo global do proxecto e información dos aspectos crave de leste. Seguidamente abrírase unha quenda de palabra para poder facer preguntas concretas sobre certos aspectos da presentación ou do proxecto, e poder así clarificar as dúbidas que poidan ter os participantes. Finalmente, contéplase unha hora para recoller as achegas dos participantes respecto ao proxecto. En función da asistencia, esta parte realizarase en plenario ou en grupos de traballo. Sesión de participación cidadá con grupos de traballo Sesión de participación cidadá celebrada en plenario Para sistematizar a recollida de achegas repartíranse unhas fichas de traballo nas que se identificarán aqueles ámbitos susceptibles de participación (previamente pactados co Concello da Coruña) e dispoñeráse dun tempo para poder escribir as achegas que se consideren pertinentes en base a: ou Aspectos que se valoran positivamente do proxecto en cuestión ou Aspectos a modificar e motivo ou Novas propostas de ideas a engadir ao proxecto En función da dinámica de traballo, as fichas serán enchidos polos grupos de traballo ou a nivel individual. Posteriormente a cada unha das sesións elaborárase unha acta que consistirá na transcripción e estruturación de todas as achegas realizadas polos distintos participantes. Se na parte inicial de preguntas tamén se expresan ideas respecto ao proxecto, estas serán recollidas e incorporadas á acta da sesión. As distintas sesións serán temáticas, é dicir, centradas en aspectos concretos do proxecto: peiraos, dársenas, paseo,

- Postos informativos: distribuíranse postos informativos en distintos sitios da cidade, nos que se informará aos cidadáns dos grandes trazos do proxecto e do calendario previsto e canles de participación habilitados. Nestes puntos, nos que haberá material explicativo gráfico e didáctico, e informadores, tamén se poderán depositar achegas a través duns folletos elaborados para tal finalidade. Estes folletos serán recolleitos diariamente e serán transcritos para deixar constancia das achegas recibidas a través dos puntos informativos. Exemplos de puntos de información fixos e móbiles

- Paseos explicativos: realizaranse dous ou tres paseos polas zonas afectadas para explicar os grandes elementos que se expoñen inicialmente no Master Plan, podendo recollese opinións dos participantes respecto a aspectos concretos. Estes paseos realizaranse en fin de semana para favorecer a participación. Ao final destes, repartíranse folletos similares aos dos puntos de información para eventualmente recoller as achegas dos participantes. Ao final do paseo explicarase o calendario do proceso participativo, así como as canles e espazos habilitado para a recollida de opinións.

Participación virtual

- Páxina web específica: poñeráse en marcha unha páxina web pública que reúna e presente toda a información que se vaia xerando ao longo do proxecto, informando dos avances producidos na definición do Master Plan, pero tamén anunciando a axenda de espazos de participación previstos. Como se comentou anteriormente, a propia web dispoñerá dun formulario online para poder realizar achegas respecto diso.
- Plataforma de participación online: no caso que fose posible, poderíase habilitar unha plataforma como canle de participación aberto, accesible desde a páxina web, para que os cidadáns poidan achegar as súas opinións e favorecer o debate sobre as distintas propostas recibidas.
- Redes sociais: a creación de hasthags específicos pode axudar a fomentar a participación entre o segmento de cidadáns máis novos, que non adoitan ser moi activos en foros de participación presencial, pero que están moi afeitos usar as redes sociais como elemento de comunicación e participación colectiva.

- **Formulario online:** realización dun formulario online para facilitar a recollida de achegas. Este formulario debería estar accesible desde a páxina web. Nesta fase é moi importante establecer uns mecanismos de coordinación e seguimento entre as distintas canles e espazos de participación, así como unha coordinación periódica co cliente, para, seguindo a metodoloxía de mellora continua, identificar aspectos a mellorar nas sesións celebradas para poder aplicar ás seguintes programadas.

E.2.3 Deliberación e retorno

Unha vez terminado o proceso participativo, identificaranse todas as achegas recibidas nos distintos espazos e canles, as cales se traballarán, analizarán e estruturarán nos distintos ámbitos en cuestión (equipamentos, ordenación territorial, zonas verdes, mobiliario, ...) tentando, na medida do posible agrupar aquelas similares. Froito deste traballo, dispoñeráse dun documento de síntese detallado pero moi executivo que listará todas as achegas con información de onde se recolleron, a través dun código que identificará se provén dun espazo presencial ou online, e de que espazo concreto provén. O documento deseñarase para facilitar o poder facer unha boa valoración de cada unha delas. Unha ou varias comisións mixtas entre o equipo redactor do proxecto e o Concello da Coruña (no caso de constituír varias, cada unha delas responsabilizaríase dunha temática concreta) analizarán as distintas achegas e tomarán a decisión de ata que punto cada unha delas de forma individual pódese incorporar no proxecto ou non. Completarase o documento identificando, para cada achega, a súa viabilidade e se se contemplará ou non, especificando o motivo naquelas que non se incorporen finalmente ao proxecto final. Finalmente, terá lugar o retorno propiamente dito no cal se explicará todo o proceso seguido: os grandes números (espazos organizados, participantes, achegas recibidas, ...), o procedemento seguido para o tratamento i análise das achegas, así como o resultado de leste, é dicir, cantas foron incorporadas e cantas non e o motivo. Toda esta información estará dispoñible á páxina web do proceso e explicárase aos participantes nunha ou dúas reunións de retorno que se celebrarán fisicamente a un auditorio municipal coa capacidade necesaria. Sesión de retorno dos resultados do proceso

E.4 METODOLOXÍA

Para os talleres presenciais prevese o uso de dúas metodoloxías básicas contrastadas desde hai anos e que dan moi bos resultados xa que facilitan unha participación de todos os asistentes, xerando dinámicas moi positivas de compartición de ideas e opinións.

E.4.1 Metodoloxía de reflexión estratéxica Writing Thinking Momentumco

Para favorecer a cohesión de todos os axentes, propónse o uso da metodoloxía Writing Thinking Momentumco que permite, mediante o uso de tarxetas e paneis de traballo, unha completa visualización das ideas achegadas polos participantes, as cales son agrupadas xerando grupos de conceptos similares. Esta metodoloxía • Promove o diálogo construtivo e o intercambio de opinións e puntos de vista, • Fomenta a participación de todas os asistentes, evitando monopolizacións do debate. • Permite dispoñer de forma inmediata os resultados da sesión (fotografía dos paneis).

E.4.2 Grupos de Debate Aberto

Trátase dunha metodoloxía participativa na que se combina o traballo en plenario co traballo en grupos, nos cales as persoas poden autogestionar a forma de participar. As regras básicas de funcionamento dos grupos de traballo que se formarán en cada sesión é o seguinte:

- **Presentación / Introducción** do tema aos integrantes do grupo de traballo. Esta introdución concíbese tamén como breve espazo de tempo no que os membros do grupo intercambien experiencias, retos e expresen a súa opinión sobre o tema.

- Pódense presentar aos participantes algunhas ideas ou preguntas inspiradoras para animar o debate nos grupos.
- Os grupos poden ser autogestionados polos mesmos membros ou dinamizados por un facilitador/a. En calquera caso, a figura do facilitador/a, senón é fixa, é compartida con outros grupos de debate e por tanto sempre se velará por que as dinámicas que se xeren aseguren a participación igualitaria e aberta de todos.

E.5 CALENDARIO

O proceso participativo prevese realizar ao longo de 4 meses seguindo o seguinte esquema, que será finalmente pactado co Concello da Coruña.

“SEMANA do PORTO e a CIDADE”

Proponse deseñar o proceso participativo de forma que se identifique unha semana como a “Semana do Porto e a Cidade” e sexa unha semana na que se concentren unha maioría de eventos e actividades relacionadas co proceso participativo. Consideramos que concentrar actividades é unha forma de poder dar moita publicidade a unha iniciativa como esta e así fomentar e favorecer a participación cidadá, xerando o interese para achegarse á zona en cuestión e participar nalgunha das múltiples actividades previstas. Máis concretamente proponse organizar, ao longo da semana actividades das descritas no apartado de canles de participación, como son:

- Presentacións
- Paseos explicativos
- Talleres de traballo con cidadáns
- Outras actividades para perfís específicos: por exemplo, pódense facer talleres de debuxo con nenos para que debuxen como lles gustaría que fose a zona do Porto na Coruña do futuro, concursos de micro -relatos relacionados co Porto, ...

ANEXO 1: CADROS DE SUPERFICIES DAS PRINCIPAIS ACTIVIDADES PROPOSTAS

TOTAL DEL ÁMBITO (m2):	1602200 m2
TOTAL OCUPACIÓN (m2):	506635 m2
TOTAL URBANIZACIÓN - ESPACIO PÚBLICO (m2):	887363 m2
TOTAL PARQUES (m2):	208200 m2

Total de Ocupación por uso (m2):	
Vivienda:	219067
Equipamientos:	287568

TIPO	CANTIDAD	PLANTAS	M2 (ud)	TOTAL M2	
Edificios de Vivienda:					
TIPO 1	1	4	620	2480	
TIPO 2	1	3	714	2142	
TIPO 3	1	4	808	3232	
TIPO 4	1	4	902	3608	
TIPO 5	1	3	997	2991	
TIPO 6	1	5	1090	5450	
TIPO 7	1	4	918	3672	Total Vivienda
Equipamientos:					
Biblioteca	1	2	6400	12800	
Restaurantes	1	5	600	3000	Total Equipamientos
TOTAL ZONA				39375	

TIPO	CANTIDAD	PLANTAS	M2 (ud)	TOTAL M2	
Edificios de Vivienda:					
TIPO 8	4	6	504	12096	
TIPO 9	5	6	540	16200	
TIPO 10	4	6	550	13200	
TIPO 11	4	6	560	13440	
TIPO 12	3	6	600	10800	Total Vivienda
Equipamientos:					
Mixtos (Frente):					
TIPO 1	1	4	2400	9600	
TIPO 2	1	3	3600	10800	
TIPO 3	1	4	1600	6400	
TIPO 4	1	6	1950	11700	
TIPO 5	1	4	2400	9600	
TIPO 6	1	6	1650	9900	
TIPO 7	1	3	2800	8400	
Conexiones	1	1	741	741	
Centro comercial	1	3	10064	30192	
Educativos (Zócalos y Torres):					
TIPO 1 (Z)	1	3	3400	10200	
TIPO 2 (Z)	2	3	3700	22200	
TIPO 3 (Z)	2	3	3900	23400	
TIPO 4 (T)	5	3	600	9000	
Comerciales Cruzeros	2	3	4800	28800	Total Equipamientos
TOTAL ZONA				256669	

TIPO	CANTIDAD	PLANTAS	M2 (ud)	TOTAL M2	
Edificios de Vivienda:					
TIPO 8	4	6	504	12096	
TIPO 9	5	6	540	16200	
TIPO 10	5	6	550	16500	
TIPO 11	6	6	560	20160	
TIPO 12	4	6	600	14400	Total Vivienda
TOTAL ZONA				23575	

TIPO	CANTIDAD	PLANTAS	M2 (ud)	TOTAL M2		
Edificios de Vivienda	14	6	600	50400	Total Vivienda	50400
Equipamientos:						
Mixtos:						
TIPO 1	1	4	3445	13780		
TIPO 2	1	3	1181	3543		
TIPO 3	1	4	885	3540		
TIPO 4	1	3	3224	9672		
TIPO 5	1	4	1675	6700		
Edif. Mixto Complejo	1	1	43600	43600	Total Equipamientos	80835
TOTAL ZONA				131235		

ANEXO 2: PRESENTACIÓN DO NOSO EQUIPO

O noso equipo está formado por diferentes profesionais con gran experiencia nas diversas especialidades requiridas no concurso:

--Arquitectura, integración porto-cidade desde o plan urbanístico, o deseño urbano e paisaxístico, a creación de espazos públicos pacificados, paseos, prazas, parques, equipamentos públicos, edificación pública e privada, vivenda, oficinas, integrando infraestruturas, mesmo integración de plan con espazos públicos e usos públicos-privados con concesionarios privados.

--Mobilidade pacificada e sustentable

--Sustentabilidade, ecoloxía aplicada ao territorio

--Economía, experto en relacións cidade-porto e en historia e planificación de portos urbanos

--Participación cidadá

JORDI HENRICH, ARQUITECTO, INTEGRACIÓN PORTO-CIDADE

Arquitecto especialista en espazos públicos, paisaxismo urbano e deseño urbano a partir dos espazos públicos de calidade e a integración paisaxística e das infraestruturas e equipamentos públicos e privados.

Con 33 anos de experiencia, é coautor do sistema de paseos, prazas e parques dos diferentes peiraos do perímetro do Port Vell e dos paseos da praia da Barceloneta de Barcelona, paseos que achegan identidade, dobre escala de barrio e de cidade e que integran os peiraos e a praia como grandes espazos públicos abertos ás diferentes paisaxes, ás dársenas portuarias, ao perfil da cidade, á praia como espazo público, ao mar e ao horizonte.

Ademais proxecta e constrúe, en diferentes escalas e tipoloxías, espazos públicos pacificados que achegan identidade aos seus contextos urbanos e paisaxísticos, integrando nunha concepción global, contemporánea e sobria, todos os requirimentos técnicos, contextuais, históricos e funcionais.

INTRA, MOBILIDADE PACIFICADA E SUSTENTABLE

Jordi Parés Estoa, Enxeñeiro de Camiños, Canles e Portos (UPC, 1995). Director de estudos e proxectos de mobilidade e seguridade viaria da empresa INTRA. Colabora con diversos grupos de arquitectos en planificación de espazos públicos. Tamén é Auditor de Seguridade Viaria acreditado polo Ministerio de Fomento.

XAVIER MAYOR ET AL SL, SUSTENTABILIDADE

ESTUDI XAVIER MAYOR ET AL S.L. é un estudio profesional especializado en ecoloxía aplicada ao territorio, que desenvolve a súa actividade como empresa realizando estudos e consultoría en materia ambiental e de sustentabilidade.

O noso estudo profesional, a través da ecoloxía territorial aplicada, que serve de base científico- técnica para desenvolver os nosos encargos profesionais, nace como unha iniciativa especializada para abordar con criterio e solidez un novo ámbito do coñecemento, o da planificación ambiental estratéxica.

JOAN ALEMANE, ECONOMISTA

Doutor en Ciencias Económicas. Profesor da Universidade de Barcelona. Consultor especialista en Planificación Urbana e Economía Portuaria. Autor de 10 libros, co-autor de 7 libros, editor de 6 libros e escribiu numerosos artigos sobre organización, planificación e transformación de portos. Realizou estudos de planificación portuaria para Buenos Aires, Rosario, Santos, Porto Alegre e Valparaíso, en América Latina e Barcelona, Tarragona, Vigo, O Ferrol, Las Palmas de Gran Canaria, Portos de Baleares e outros portos menores

de España. Traballou para diferentes Ministerios e institucións públicas españolas e organismos internacionais (Banco Interamericano de Desenvolvemento, Corporación Andina de Fomento) en temas de economía e organización portuaria.

É membro do Comité de Expertos da Asociación Internacional Villes et Ports (AIVP), membro do Comité Científico de RETE e Director da revista Portus, dedicada ao estudo de relacións porto-ciidade, da que apareceron 27 números. Actualmente realiza diversos estudos sobre as relacións económicas e a organización, xestión e financiamento das reconversións urbanísticas portuarias, o desenvolvemento do turismo náutico e dos cruzamentoiros e a implantación de novas Zonas de Actividades Loxísticas (ZAL) nos grandes portos comerciais.

MOMENTUM, PARTICIPACIÓN CIUDADÁ

Momentum^{co}

X.1 Presentación Xeral

Poñemos o noso COÑECEMENTO e a nosa EXPERIENCIA ao servizo dos nosos clientes.

Momentum^{co} é unha empresa de servizos profesionais de consultoría que ten como misión acompañar aos equipos directivos de institucións, organizacións, empresas e redes na definición, execución e seguimento da súa estratexia.

Ofrecemos servizos en catro ámbitos:



Definición de la estrategia

- Estrategia institucional y empresarial
- Planes estratégicos de Departamento / Centre / Unidad de Negocio / ...
- Estructuración y coordinación de procesos de reflexión estratégica
- Dirección y facilitación de sesiones de reflexión estratégica



Ejecución y seguimiento

- Planes de acción
- Implantación de la estrategia
- Identificación y monitorización de los principales indicadores de logro
- Seguimiento periódico del grado de avance de actividades y proyectos
- Oficina de gestión de proyectos



Mejora organizativa

- Mapas de procesos
- Planes de mejora
- Evolución organizativa
- Redefinición de procesos
- Simplificación administrativa



Impulso a la participación

- Estructuración de procesos participativos
- Diseño, ejecución y análisis de encuestas online
- Dinámicas participativas con distintas metodologías
- Facilitación de sesiones de brainstorming



JORDI HENRICH MONRÀS, ARQUITECTO

Arquitecto pola ETSAB (1982) e Master in Architecture and Building Design pola Columbia University de Nova York (1985), especialización en edificios de uso público.

Profesor de deseño de espazo público no Master de Espazo Público, Arte, Cidade, Sociedade, do CR POLIS, UB, 2008-2018.

Profesor de elementos urbanos en Elisava, proxectos de espazo público e paisaxismo na ETSAB e no Master de Urbanismo da UPC, e de proxectos de paisaxe urbana na Diplomatura e o Master de Paisaxismo da ETSAB, ata 2004, profesor de proxectos de arquitectura en RPI School of Architecture, Troe, NE, 1985.

1987-2007. Funcionario de carreira. Arquitecto do Servizo de Proxectos Urbanos do Concello de Barcelona (1987-2004) e arquitecto do Servizo do Espazo Público da área Metropolitana de Barcelona (2004-2007).

2007-2019. Excedencia. Traballa como profesional liberal, en asociación con outros arquitectos, arquitectos paisaxistas, enxeñeiros, economistas, ecoloxistas, expertos en mobilidade e participación, deseñadores e con diferentes equipos profesionais, tamén doutros países, en proxectos de espazos públicos, paisaxismo, urbanismo de detalle, e edificios públicos, en Barcelona, Cataluña, e diferentes cidades de Europa e América Latina.

Traballo en espazo público

O seu traballo no espazo público é unha síntese da experiencia desenvolvida en diferentes proxectos en Barcelona, segundo o modelo actualizado de espazo público sobrio, esencial e ben construído: unha concepción contemporánea, global e arquitectónica do espazo público, como motor da mellora urbana, coa integración dos requirimentos históricos, arquitectónicos, técnicos; a síntese e a simplificación do espazo ao esencial, buscando a creación dun "baleiro" cualificado, e a posta en valor do contexto urbano, integrándose e cualificándose sen impoñerse; o traballo xeométrico o trazado e sobre o plano do chan, o arranxo e a potenciación dos espazos peonís acoutando e integrando ao máximo os espazos circulatorios, o traballo preciso sobre a micro topografía, buscando a continuidade entre os espazos e o contexto, e o correcto desaugadoiro dos espazos; o traballo tectónico sobre os revestimentos e bordos, en pedra natural, laxes de formigón prefabricado de calidade, asfaltos de cor, de formigón in situ, de céspede ou area; o traballo sobre a estrutura vertical dos espazos coas aliñacións e tramas

regulares ou irregulares de árbores, proporcionados ás dimensións e carácter dos espazos, a integración dos elementos de iluminación e de mobiliario urbano, así como dos elementos mecánicos (ventilacións de aparcadoiros, etc), buscando un carácter esencial e a permanencia no tempo dos deseños, traballando con formas simples e materiais de calidade.

O resultado son espazos públicos abertos, integrados e respectuosos co contexto, cunha concepción espacial clara e con identidade propia.

Traballo no ámbito portuario e costeiro do Port Vell e da Barceloneta (1988-2019)

Durante trinta anos proxecta e constrúe un sistema de diferentes paseos do Port Vell e da Barceloneta en Barcelona, en ámbito portuario e marítimo; paseos diferentes, polos contextos portuarios e urbanos, e polas propias condicións morfolóxicas e paisaxísticas de cada paseo, desenVelltos coa estratexia de conectalos aos seus contextos portuarios e urbanos, e de abrílos á paisaxe, conectándoos en continuidade entre si, favorecendo e potenciando os espazos para peóns, acoutando e simplificando a mobilidade vehicular, algúns totalmente peonís, introducindo os carrís bici, integrando aparcadoiros subterráneos e os accesos vehiculares ao Moll de Sant Bertrán e de Costa xunto con Moll de Barcelona- WTC (con INTRA), Moll da Fusta, Praza Pau Vila e paseo do Moll da Barceloneta, Praza do Mar, Paseo Marítimo 4 fases, parque da Barceloneta, Moll de Mariña, Praza Rosa dos Ventos, Espazos públicos de Mariña #Ver (con INTRA). Proxecto do Moll Adossat coas terminais de cruzamentoiros.

O traballo sobre micro topografía e sobre continuidade entre paseos permitiu conectar en continuidade paseos a diferentes niveis, como o Paseo Marítimo entre a 1ª e a 2ª fases, ou a praza Rosa dos Ventos e o Hotel Vela.

Os espazos públicos resultantes, desenVelltos coa estratexia de Barcelona de crear espazos públicos sobrios, cos elementos esenciais, ben construídos, abertos, diáfanos, respectuosos cos diferentes contextos, aos que cualifican sen impoñerse, poñen en valor os diferentes espazos e a súa relación coa cidade, o Porto, a praia, o mar, o ceo e o horizonte. A praia da Barceloneta como espazo público conectado polo paseo marítimo é un dos grandes espazos públicos que cualifican a fachada marítima da cidade e danlle identidade.

Integración de infraestruturas

Unha das especialidades desenvolvidas é a da integración de diferentes infraestruturas urbanas mediante o espazo público.

En diferentes proxectos e obras fomos integrando infraestruturas, polo que os espazos públicos cóbrenas e transforman un problema nun oportunidade dun novo espazo, capaz de dialogar co contexto e de transformalo, de maneira positiva e respectuosa, eliminando descontinuidades, muros, etc, integrando topográficamente en continuidade, o novo espazo público e o contexto, e integrando os elementos mecánicos.

Integración de aparcadoiros subterráneos:

Esta tipoloxía é a máis común en Barcelona, e a nosa experiencia permítenos integrar aparcadoiros subterráneos en diferentes espazos públicos, minimizando o seu impacto nos diferentes espazos.

Varios espazos públicos han resolvido de maneira integrada esta tipoloxía: Paseo Lluís Companys, Paseo Nacional-Moll da Barceloneta, Praza do Mar, Praza Rosa dos Ventos-Hotel Vela, Mariña Vela, Moll da Fusta, Peirao de Barcelona, Ronda do Mig-Brasil, Rambla de Gavà-Praza Batista e Roca.

Outras infraestruturas integradas son:

Rambla da Ronda do Mig entre Capmane e Diagonal: integración da autovía urbana da Ronda do Mig, Depósito de augas no Parque da Ronda Bellavista de Mataró, Ronda Litoral na Praza Pau Vila e o Moll da Fusta e no acceso ao Moll de Barcelona WTC.

Deseño urbano a través de estratexias de espazo público, paisaxe, equipamentos e mestura funcional

Nosa experiencia no desenvolvemento de proxectos a través de sistemas de espazos públicos de calidade, de diferentes escalas e tipoloxías, con relacións claras e continuas entre o construído e os contextos paisaxísticos, priorizando as zonas para peóns e bicicletas, e limitando minimizando e optimizando as zonas destinadas ao tráfico, para conseguir novas áreas pacificadas cunha excelente calidade no transporte público urbano.

A relación coas paisaxes existentes é tamén de gran importancia e tratamos de definila de maneira respectuosa e clara, con percorridos peonís continuos, áreas verdes abertas a ríos, lagos, bosques, mar ou nas vistas do porto.

Estas características atopámonas nos nosos proxectos de concursos premiados de Masterplan como El Prat Nort (Premio á integración paisaxística), Moscova distrito financeiro IFC, Orestad Sed en Copenhagen 2 premio, 3ª Mod do Plan Especial da Bocana Norte no Porto de Barcelona, master plan de super mazá de usos mixtos no centro de Moscova fronte ao Kremlin, Plan Mestre Parque Samanes en Guayaquil en Ecuador, Plan de Espazos Públicos e Parque do río Anoia no barrio do Rec, Igualada, e Plan de Espazos Públicos para dinamización de Mataró centro e abrilo ao mar, integrando o seu porto deportivo e a estrada N-II como boulevard, con proposta de desprazamento do trazado ferroviario ao interior da cidade en túnel, 2º lugar na pacificación e integración do Paseo Marítimo de Palma.

PRINCIPAIS ESPAZOS PÚBLICOS

Realizou diversos espazos públicos en Barcelona, en colaboración con varios equipos, principalmente o Sistema continuo de diferentes espazos públicos do perímetro do Port Vell e da Barceloneta, (1988-2019), aproximadamente 6 km de paseos situados entre a cidade e o porto e a praia, como o Peirao Adosado(cruzamentoiros), Peirao de Costa (estudos previos con GPO), Peirao de Sant Bertran, Peirao de Barcelona (WTC), a remodelación do Balcón do Peirao da Madeira, o paseo Juan de Borbón e Peirao da Barceloneta, prazas Pau Vila e Palau e conexión a Via Laietana con Paso Baixo Muralla, o paseo Marítimo da Barceloneta (4 fases diferentes construídas, 2.000 m de lonxitude, desde Nova Bocana-Hotel Vela ata o Peirao de Mariña no Porto Olímpico incluído, e coa Praza do Mar), o Parque da Barceloneta, espazos públicos do Peirao de Nova Bocana (contorna do Hotel Vela), espazos públicos da Mariña Vela 2018-2019.

-Redacción da 3ª Modificación do Plan Especial da Nova Bocana, (contorna Hotel Vela e Mariña Vela) Aprobación polo Concello en 2018.

Sistema de espazos públicos e edificios con mestura de usos ao redor da mariña deportiva. Moitos destes espazos públicos están construídos sobre aparcadoiros subterráneos, algúns sobre estruturas con aparcadoiros e mariña seca, son de propiedade privada e uso público.

Espazos públicos da Nova Bocana-Mariña Vela. Paseos e prazas abertos ás vistas. 2018-9.

-Espazo público da cobertura da Ronda do Mig entre Diagonal e Capmane, rambla de 1.600 m de lonxitude construída sobre a laxa de cobertura da autovía dos anos setenta da Ronda do Mig, cunha primeira fase, Brasil, construída sobre un aparcadoiro situado sobre a Ronda Paseo de Lluís Companys, construído sobre un aparcadoiro (1991), a Rambla do Poblenou (1991-2001) entre Perú e Taulat, os espazos públicos da Paz, a rúa Mariña (Diagonal-Ponte de Mariña, co cruzamento de Ali- Bei), a avenida de Roma (tramo entre Casanova e Urgell, construído segundo proxecto entre Casanova e Tarragona) 2004, Pechar e portas inoxidables e accesos da estación de autobuses de San Andrés.

-En Barcelona realizou nos Barrios Gótico e de San Pedro a peonalización da rúa Sant Pere Més Baix e da Praza Ramon Berenguer e rúa Tapineria e bancadas para a integración da muralla, en Barcelona (con M.Quintana e C. Casamor resp.), 2015-2016.

-En Barcelona realizou os seguintes proxectos de espazos públicos: Rúa Santa Rosalía, Praza da Paz e integración de aparcadoiro subterráneo, Reparación da rúa Monte, Espazos públicos da UA9 do 22 @, Sistema de espazos públicos ao redor da nave de Ca l' Alíer, Parque en Sarrià Vía Augusta e a rúa Hort da Vila, Conectividade do paseo Escultores Claperós o Parc do Clot, 2018, Monumento ás Mulleres do Cárcere das Cortes 2018, con proposta de peonalización da rúa Joan Güell, 2018.

Espazos públicos do Centro de Alella (con EIT), 2000, Praza Maior do Burgo de Osma (con E. Pericas), 1987, Avenida Rouredea, Viladecans, 1998, cale Primavera, O H 2012

-Parque da Ronda Bellavista en Mataró, integrando un gran depósito de augas (con FabregatFabregat e E. Cot), 2018-2019, en construción.

-Na área Metropolitana de Barcelona realizou:

Remodelación e peonalización completa da Rambla de Gavà e da Praza Batista e Roca, con integración de aparcadoiro subterráneo baixo a praza Batista e Roca, paso urbano accesible baixo vías, e acceso ao refuxio subterráneo, 2004-2012, o Parque MR a Ripollet, 2007, Biblioteca, salón de actos, centro cultural, sala de exposicións, concellería, servizos sociais en Bolvitge, L' H, 2007, Campo de fútbol do Cornellà, 2012.

EXPERIENCIA EN PASEOS: INTEGRACIÓN URBANA E PACIFICACIÓN DE GRANDES EIXOS VIARIOS

Proxectou e construíu diferentes paseos urbanos, e tivo propostas finalistas e premiadas en concursos desta tipoloxía de espazos públicos, integrando a mobilidade vehicular, minimizando a e mesmo creando espazos totalmente peonilizados, favorecendo os espazos de calidade para peóns e ciclistas, espazos abertos á paisaxe.

-Paseo Lluís Companys, 1991. Premio FAD de espazos exteriores

-Paseo Nacional e Moll da Barceloneta, 1993. Mención Especial do Xurado dos Premios FAD

- Rambla do Poble Nou entre Taulat e Pere IV

-Paseo Marítimo da Barceloneta, 1 fase, 1995. Premio FAD de espazos exteriores.

- Rambla de Badal, Brasil e Carlos III. Finalista e Mención Especial Premio Cidade de Barcelona, Premio Década, Finalista Premio de Bienal do Paisaxe

-Avenida de Roma entre Casanova e Urgol. Con Jaume Llongueras, 2003

-Paseo Marítimo da Barceloneta Fase 2, 2001

-Peirao de Barcelona, 2001

-Peirao de Sant Bertran, 2003. Peirao de Costa, 2015

-Peirao da Madeira, remodelación, 2004

-Paseo Nacional tramo sur entre Praza do Mar e Nova Bocana 2010

-Peirao Adosado, terminais de cruzamentoiros 2010

- Rambla de Gavà, 2012

- Cours Clémenceau, Verdun e Place Tourne, Bordeus, 2013. restrinxido, 3º lugar

-Peonalización da rúa Sant Pere més Baix e da Praza Berenguer, Bcn, 2015-2016

- Avenue Charles de Gaulle, Eixo Champs Oesées, Neuille-Paris, sección similar a Diagonal. Concurso restrinxido, 3º lugar, 2016

-Avenida Alfons o Magnànim, Barcelona, 2017

-Vía-parque da autovía do leste de Oviedo, Asturias, 2017

-Rúa Pi e Margall, Barcelona, 2018, con TEC4

-Espazos públicos dos peiraos de Mariña Vela, 2018-19

-Pacificación do Paseo Marítimo de Palma e transformación nun paseo arborizado, con permeabilidade transversal, tramo Centro-Porto Pi. Lonxitude 2.500 m. Concurso aberto, 2º lugar, 2018.

-Estudo de transformación da N-II en vía parque, corredor-verde, entre a Praza Laietana e Rísea de San Simón, pacificada e integrada con permeabilidade transversal, Mataró, con estudo de novas ordenacións urbanas aos seus perímetros sur oeste. Lonxitude 2.250 m. Concurso restrinxido, 1º premio.

EXPERIENCIA EN PARQUES

Proxectou e construíu diferentes parques, en contextos diferentes, tanto urbanos como paisaxísticos. Desde o Parque MR en Ripollet de 0,82 ha ata o Parque Baricentrale a Bari de 80 ha, e o Parque Samanes en Guayaquil, Ecuador, de máis de 500 ha (máis grande que o Central Park de NE), desde parques con pendentes mínimos como o parque da Barceloneta ata parques en moi pendente como o parque Bellavista de Mataró con 37 m de desnivel; algúns parques integran diferentes equipamentos situándoos os perímetros para liberar espazos, como o parque Samanes, onde se integra grandes cantidade de campos de deporte aos perímetros e diferentes equipamentos dentro do parque como a Cuncha Acústica e un gran anfiteatro verde en pendente creando un outeiro artificial (construído), parque de Temuco en

Chile, o parque de Ca Xarau en Cerdanyola, ou o parque da Barceloneta co seu campo de fútbol, outros parques integran infraestruturas urbanas como o parque Bellavista de Mataró, que integra un gran depósito de auga que se transforma en praza-miradoiro.

Todos os parques teñen en común a integración cos seus contextos urbanos e paisaxísticos, a procura da continuidade espacial tanto visuais como funcional, poñendo en valor as calidades espaciais de cada parque, buscando crear os espazos máis amplos e fluídos posibles, eliminando discontinuidades, e o establecemento dun sistema de paseos que estruturen cada parque segundo os a súa morfoloxía e permitan crear novas relacións espaciais, abrindo os parques ás paisaxes, e que relacionen cada parque co seu contexto; os paseos son rectilíneos, suavemente curvados, ondulados, en zigzag, anchos, estreitos. As estruturas de arboredo acompañan os paseos e crean ámbitos sombreados, enmarcando vistas e diferentes espazos. Os parques proxectados, construídos ou propostas de concurso con premio son:

Parque da Barceloneta, Barcelona; Parque MR, Ripollet; Parque de Can Xarau, Cerdanyola; sistema de parques da nova cidade financeira de Rublyovo, Moscova; Parque Baricentrale, Bari; Parque Samanes, Guayaquil; Puertas de Collserola: Parque da Guineueta- Collserola; Parque do río Anoia, Igualada; Parque Bellavista, Mataró. Finalistas no Parque do Norte de Sabadell (lonxitude 2.000 m). Outros parques son: Parque de Ca n' Escandell, Eivissa; Parque en Temuco, Chile.

PREMIOS EN CONCURSOS INTERNACIONAIS DE ESPAZOS PÚBLICOS, PARQUES, PAISAXISMO, MASTERPLANES, VIVENDAS PÚBLICAS E MONUMENTOS

-Finalista no concurso para a Integración do Bordo Litoral da Coruña, con estratexia baseada nunha estrutura de espazos públicos nos peiraos, xunto cunha mestura de usos funcionais, públicos e privados (con J. Alemane, INTRA, XMayor, Momentum), 2019.

-3º premio concurso do Parque do Norte de Sabadell (con I. Bennasar), 2019.

-1º premio concurso para a dinamización do Centro de Mataró (con Scob, J. Alomar, M. Companys, J.Barba), 2018, cunha estratexia global e detallada de pacificación dos espazos públicos de diferentes escalas, e proposta de novas ordenacións con mestura de usos, integración do porto deportivo con equipamentos e paseos peonís abertos á praia.

-Estudo de Transformación da N-II en bulevar urbano pacificado e vía parque, e nova ordenación urbana do acceso sueste a Mataró e Conselloidación da fronte marítima, 2018.

-2º lugar concurso para a pacificación do Paseo Marítimo de Palma (con GPO), 2018. Vía urbana perimetral pacificada para ampliar paseos e prazas creando un novo Paseo Marítimo, con permeabilidade transversal.

-2º premio concurso integración urbana e paisaxística da mariña deportiva e edificios anexos de Cala Figuera, Porto de Mahón, Balears (con Scob + J. Alemane + JL.Estrada + X.Maior), 2018.

-3º lugar concurso dinamización do centro de Alès, Francia (con J. Viallettes, M. Huret, AP. Pertus JNC, Sitétudes) 2018.

-1º premio concurso para o Monumento ás Mulleres da Prisión de Lles Corts, Barcelona (con N.Ricart, F.Hernández). Proxecto e obra 2018-2019.

-2º lugar no concurso para a nova centralidade sur de Grenoble en Francia (con Gabàs-Ribas, J. Viallettes, M. Huret, AP. Pertus JNC, Sitétudes) 2018.

-1º premio concurso para o Parque Urbano da Ronda Bellavista en Mataró, integración de depósito de augas (con Fabregat & Fabregat, E. Cot, TADEC), 2017. Proxecto e obra 2018-19.

-Concurso para a integración urbana e paisaxística da autovía do leste de Oviedo, Asturias, e transformación en vía-parque, (con GPO), 2018.

-2º lugar concurso integración espazos públicos Porto do Molinar, Palma, (con GPO), 2017.

-2º lugar concurso para a requalificación dos espazos públicos do barrio do Rec e parque Fluvial do Anoia, Igualada (con Scob, X.Maior, A. Bestard), 2017.

-Finalista concurso Paseo Marítimo Alghero, Sardeña, Italia (con équipe Archs Roma), 2018.

-3º lugar concurso reordenación Avenue Charles de Gaulle, eixo Champs Elisées, entre Periférico e Défense, en Neuilly-sur- Seine, Paris, (con Atoier Oste, Casamor+ Gabàs+ Ribas), 2016.

- Finalista concurso da fronte marítima da Côte deas Basques, Biarritz, Francia, (con Scob e Bouriette- Vaconsin), 2016.
- Finalista concurso do paseo marítimo de Banyuls, Francia, (con Scob, M. Rouaud), 2016.
- 2º premio concurso para a Place Carnot, Apt, Francia, (con J. Vialettes, J. Mauffree), 2016.
- 1º premio concurso para un masterplan de super mazá residencial e espazos públicos e privados, no centro de Moscova a Soeiskaia, fronte ao Kremlin, 4 ha, Moscova, Rusia, (colaboración con Skuratov Ark, e J. Vialettes), 2015.
- 2º premio Concurso internacional restrinxido por Masterplan Copenhagen Orestad Sed, Kalvebodkvarteret Vest, 21 ha. Selección 2ª fase, (con J. Vialettes, E Lunar), con espazos públicos, xardíns, paseos, vivendas, comercio, integración aparcadoiros subterráneos 2014.
- 1º premio concurso internacional Masterplan Parque Samanes en Guayaquil, Ecuador, 430 ha, como Central Park, NE (con J. Artigues, I. Bennasar, Greccat, hidroplano, Consultora Tecnica Co Ltda). 2014. En construción.
- Finalista concurso internacional Plan Director Centro financeiro Rubleovo- Arkhangoskoe, Moscova, Rusia. 460 ha. Selección 2ª fase (con I. Bennasar, Mecanoo, Panerai, Jauzaproject, Buro Happold, Spectrum) 2013.
- 1º premio concurso internacional para a integración urbana da área ferroviaria de Baricentrale, un gran parque urbano como unha duna verde sobre o trazado ferroviario, de 80 ha, cosendo a cidade (con M. Fuksas, A. Nardozzi, J.Romeu, I. Bennasar, S. Cortolaro), 2013.
- Selección 2ª fase concurso restrinxido remodelación de espazos públicos da Place Tourne, Cours Verdun e Clémenceau, Bordeus, Francia (con I. Bennasar, AWP-Paris, Artec3, ETC), 2013.
- 3º premio concurso Place Halte Ceva Champo en Xenebra, Suíza (con I. Bennasar), 2013.
- 5º premio (1º non portugués) concurso Internacional praza Campo dás Cebolas - Peirao Doca dá Marinha, Lisboa (con I. Bennasar, A.Remesar, P. Brandão, S.Aires, C. Boeer, C.Tomás, A.fernandez, J. Catalão, M. Oliveria, N.Costa, PaeTime) 2012.
- 3º premio concurso na fronte urbana do lago e espazos públicos do porto de Neuchâto, Suíza (con I. Bennasar, R.Vives, INTRA, ARTEC3 2011-12).
- 2º premio concurso para o Parque de Can Xarau, Cerdanyola, parque urbano con equipamentos, aparcadoiro subterráneo (con J. Artigues), 2011.
- Finalista concurso para a Praza Central de Badalona, con equipamento e aparcadoiro subterráneo (con J. Artigues), 2009.
- Concurso Masterplan do Prat Nord, mención do xurado á integración paisaxística (con J. Artigues, I. Jansana, J.Romeu, e Landschaftarchitekten), novo ensanche urbano de 150 ha, cunha estrutura potente de espazos públicos de diferentes tipoloxías, 2008.
- Finalista concurso Rambla de Alella (con J. Artigues), 2007.
- 1º premio concurso para a remodelación dos espazos públicos do centro de Montpellier, Francia (con EIT, Bosque & Rouaud), eixo rue Foch- Arc du Triomphe. 2.005.
- Proxecto de remodelación do Peirao Boompjies en Róterdam, Holanda (con Forgas arq), 2001.
- Finalista concurso restrinxido espazos públicos Illa museos de Berlín. Alemaña (con EIT), 2001.

PRINCIPAIS PREMIOS POLAS OBRAS DE ESPAZOS PÚBLICOS

- Ronda do Mig Premio Década 2007 e Mención Especial de Premios Cidade de Barcelona 1997, finalista premios FAD 1998.
- Primeiro Premio Ignacio de Lecea 2005-2006 o conxunto do seu traballo no espazo público de Barcelona (outorgado polo centro de investigación Polis da UB).
- Premio FAD de Espazos Exteriores 1996 por Paseo Marítimo da Barceloneta 1ª fase, Barcelona, selección IV Bial de Arquitectura Española, finalista 1º Premio Europeo Paisaxismo, selección IV Mostra Arquitectos Novos Españois, selección VII premio Década 2006.
- Finalista Premio FAD 1993 Moll da Barceloneta, con mención especial do xurado (con Ou. Tarrasó e R.Cáceres)

-Premio FAD de Espazos Exteriores 1991 por Paseo de Lluís Companys-Arco de Triunfo, Barcelona.

-Outras obras finalistas e seleccionadas dos Premios FAD son: 2016, rúa Sant Pere Més Baix (con M.Quintana), 2009 Paseo Marítimo da Barceloneta 3^a fase, 2002 o espazo público do Peirao de Barcelona (con Ou. Tarrasó), 1998 Ronda do Mig-Brasil (con Ou. Tarrasó), 1989 Edificio Sede de Epidor (con P. Marieges).

-As súas obras foron finalistas da Bienal Europea de Paisaxismo, da Bienal de Arquitectura Española, e do Premio Architects.

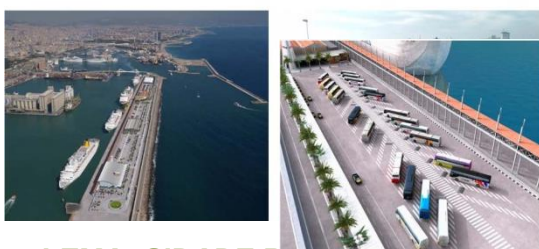
-Como membro de Proxectos Urbanos do Concello de Barcelona recibiu a medalla do FAD 1995 en recoñecemento á traxectoria do Departamento de Proxectos Urbanos no deseño do espazo público da cidade, así como o Premio Prince of Wales de Harvard University, e Prix da Réconstruction da Ville Européenne.



PEIRAO

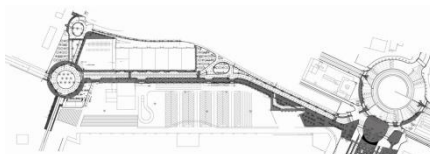
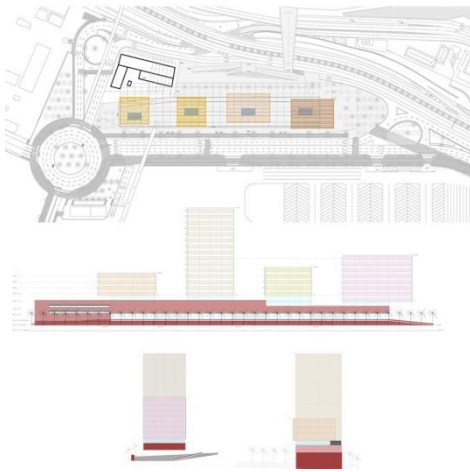
ADOSADO

(TERMINAIS



LEMA: CIDADE PORTO

EDIFICIOS POLIFUNCIONALES MOLL ST BERTRAN



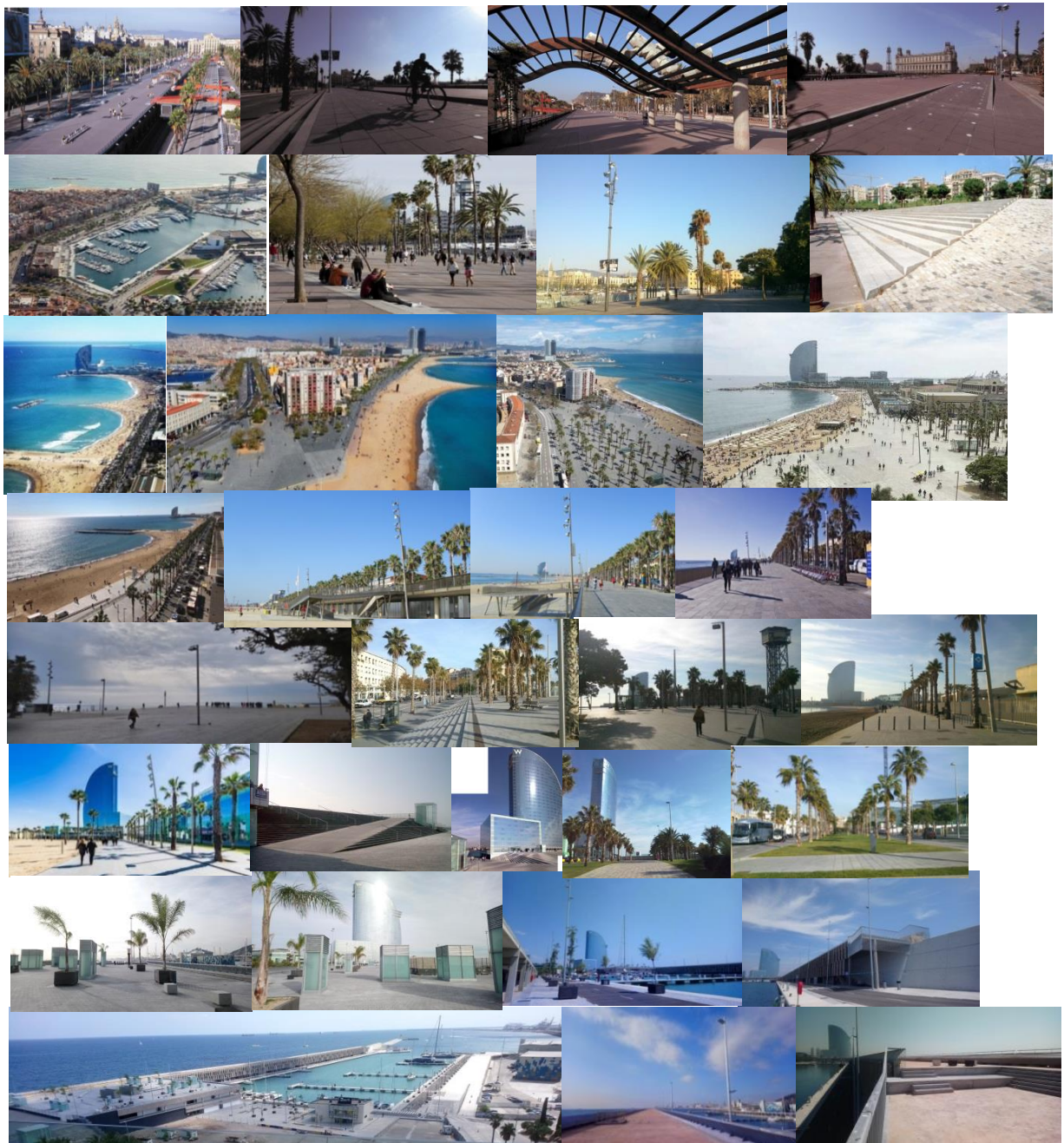
MOLL DE BARCELONA, TRADE CENTER



JORDI HENRICH

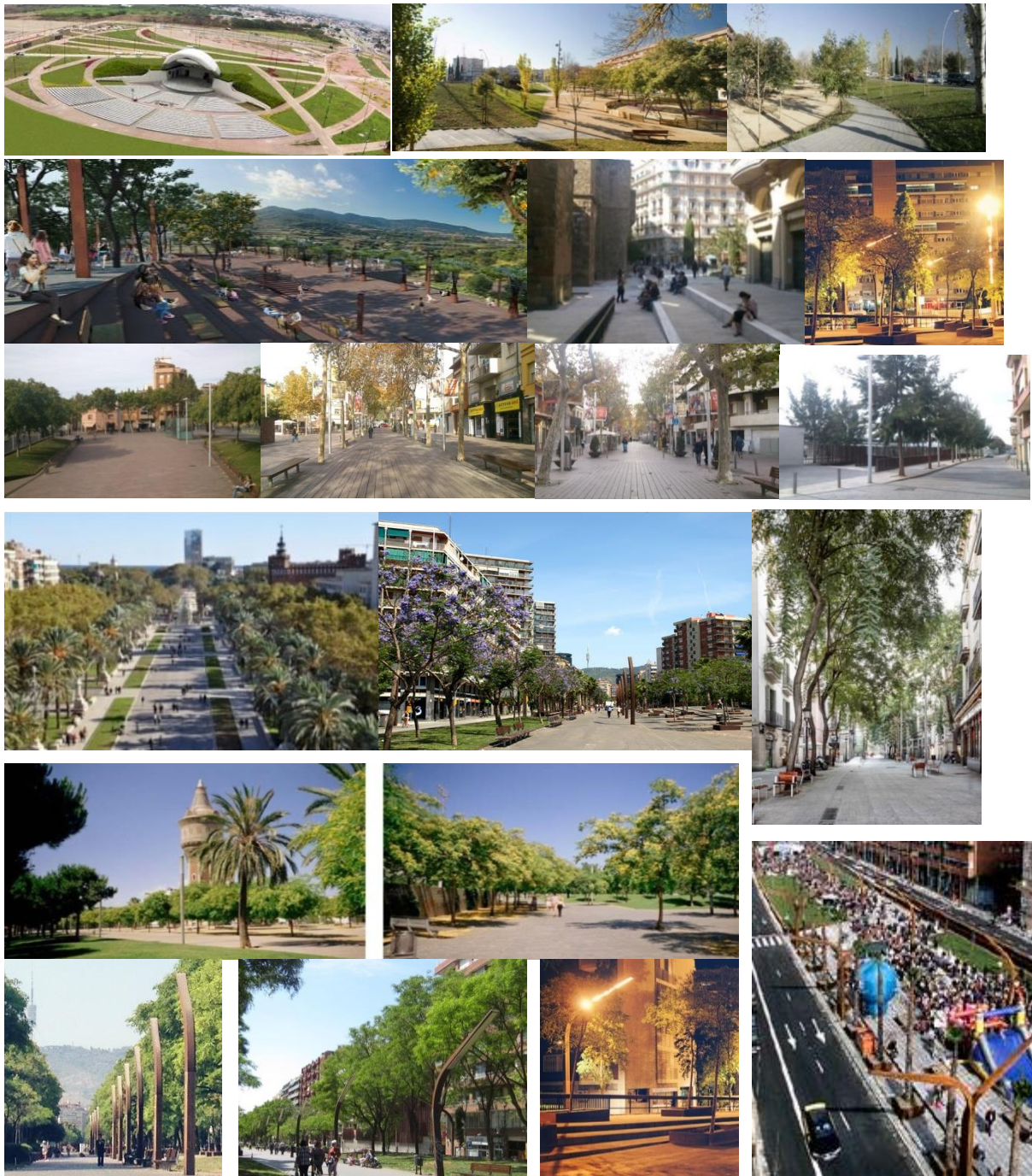
ESPAZOS PÚBLICOS FRONTE PORTUARIA E MARÍTIMA PORT VELL E BARCELONETA, BARCELONA, 1988-2019





JORDI HENRICH
ESPACIOS PÚBLICOS, PARQUES, PASEOS, PRAZA, RAMBLA, RÚA PEONIL





LEMA: CIDADE PORTO



JORDI HENRICH I MONRÀS, Arquitecto
 Sant Pere Més Alt 1, principal bis, 08003 Barcelona
 T +34930101871
 E henrich@coac.cat W www.jordihenrich.com

LEMA: CIDADE PORTO

INTRA

JORDI PARÉS ESTOA, ENXEÑEIRO DE CAMIÑOS, CANLES E PORTOS

JORDI PARÉS ESTOA

Enxeñeiro de camiños, canles e portos

Colexiado número 12.602



Datos persoais	Data nacemento: 25-06-1966 Estado civil: Casado Domicilio profesional: Diputació 211, ent. 08011 Barcelona To, fax e email: 93 301 37 78, 93 301 39 86, jordipares@intrasl.net
Formación académica	Enxeñeiro de Camiños, Canles e Portos pola Universidade Politècnica de Catalunya (1995). Posgrado de Xestión do Tráfico e Seguridade Viario, Universidade Politècnica de Catalunya (1993). Programa de Desenvolvemento Directivo PDD-3-2003 por IESE, Universidade de Navarra. Programa de formación de Auditores de Seguridade Viaria da RCE. D. G. de Estradas do Ministerio de Fomento (2014). Curso Lean Construction e LPS, Bimetric, en DGIM da Generalitat Catalunya (2016).
Especialización	Enxeñeiro de Camiños, Canles e Portos especialidade en Transportes (Universidade Politècnica de Catalunya). Auditor de Seguridade Viaria da RCE (Rede de Estradas do Estado), certificado e acreditado polo Ministerio de Fomento (xuño 2014). Curso de Introdución e Implantación da Norma ISO 39.001-2012 Sistemas de Xestión da Seguridade Viaria impartido por ADD Work Sestems, 2013. Profesionalmente, especializado en mobilidade e seguridade viaria.
Actividade profesional actual	Socio Director de Enxeñería de Tráfico SL (INTRA). Actualmente, administrador da empresa. Participou como enxeñeiro desde 1995 e como adxunto desde 1988. Colexiado 12.602 no Colexio Enxeñeiros Camiños, Canles e Portos. Colexiado no Colexio de Enxeñeiros do Perú, desde 2012. Profesor externo da Fundació Politècnica de Catalunya (Universidade Politècnica de Catalunya), desde 2011. Dirixe, é autor, coordina e participa nos estudos e proxectos de mobilidade e seguridade viaria, a cargo de INTRA. Impulsou o Sistema de Xestión de Calidade en INTRA, certificada coa ISO-9001:2008, coa ISO 14:001 desde 2009, e coa ISO 39.001:2012 Sistema de xestión da seguridade viaria (2ª empresa en España e 1ª consultoría en obter esta certificación). Participou como autor ou co-autor en diferentes publicacións tanto de carácter técnico como divulgativo. Redactor e relator de comunicacións en congresos, xornadas, seminarios nacionais e internacionais de Mobilidade e Seguridade Viaria. Colabora con diversos grupos de arquitectos en planificación de espazos

	públicos.
Experiencias	
Profesor	- profesor externo da Fundació Politècnica de Catalunya (desde 2011). - Máster de Xestión das Infraestruturas (Universitat Politècnica de Catalunya), Barcelona, febreiro 2015 e outubro 2014. - Mestría en Regulación de Servizos Públicos e Xestión de Infraestruturas (Universidade de Pacífico), Lima, setembro 2014. - Cursos de capacitación en Seguridade Viaria, AATE, Ministerio de Transporte e Comunicacions do Perú, Lima, xuño a novembro de 2013. - I e III Curso de Auditores de Seguridade Viaria en Estradas, Universidade Politècnica de Cataluña. - II e III Curso Posgrado de Xestión do Tráfico e Seguridade Viario, Universidade Politècnica de Cataluña.
Relator	- 4º Congreso Rexional IRF Latinoamericano de Estradas, Lima, setembro de 2014. - 3º Encontro Iberoamericano de Mobilidade Sustentable, Lima, 2013. - VI Xornada Técnica de Seguridade Viaria. Deputación de Barcelona, Barcelona, 2012. - Seminario Internacional Cidade e Mobilidade. Relatorio: Seguridade Viaria Urbana. Universidade de Pacífico, Lima, 2012. - curso de especialización Método de Avaliación de Infraestruturas de Transporte, Colexio de Enxeñeiros de Camiños, Canles e Portos, 2011. - Walk-21.Congreso de Peóns en San Sebastián, 2002. - III Congreso de Enxeñería do Transporte, Barcelona, 17-19 xuño 1998. - VOO' CITE '97. 10º Congreso Internacional de Planificación da Bicicleta, Barcelona, 15-19 sept. 1997.
Otros	Mención especial nos XII Premios Dragados de Proxectos Fin de Carreira polo Proxecto de Rotonda en Can Feu (Sabadell), 1995. Membro da Xunta directiva de Barcelona Camiña, Asociación polos dereitos dos peóns, desde xullo de 1993.
Publicacións (autor ou coautor)	<i>Manual de Auditorías de Seguridade Viaria para Colombia. BID (Banco Interamericano de Desenvolvemento) e Ministerio de Transporte de Colombia, 2017.</i> <i>Manual de Seguridade Viaria de Perú. Ministerio de Transportes e Comunicacions de Perú, 2016.</i> <i>Manual de Dispositivos de control de tránsito automotor de rúas e estradas. Ministerio de Transportes e Comunicacions de Perú, 2014.</i> <i>Manual de sinalización de Obras Fixas na Vila de Bilbao. Concello de Bilbao, 2011.</i> <i>Manual de implantación do paso de peóns en travesías. Deputación de Barcelona, colección: Documents de Treball, serie: Territori, 13, 2009.</i> <i>Tesina de especialidade ICCP: Criterios de planificación e dimensionamiento da rede de itinerarios para peóns en zona urbana . Titor: Ole Thorson. ETSICCP, UPC, 1994.</i>

Principais estudos nos que participou para INTRA

Algúns proxectos e estudos singulares

Ano	Estudo	Cliente
2019 en curso	Asistencia técnica para o despregamento do Plan Director de Mobilidade (PDM): Análise e propostas de mellora en relación aos modos non motorizados e a seguridade viaria.	Autoritat do Transport Metropolità de Barcelona
2019 en curso	Plan de Mobilidade de Salou	Concello de Salou
2018	Plan de Mobilidade do Parque de Atraccións do Tibidabo	Parc d'Atraccions Tibidabo, S.A.U. (PATSA)
2004-2018	Plans Locais de Seguridade Viaria en 300 municipios de Catalunya. Inclúe as 4 capitais de provincia, as 40 capitais de comarca e todos os municipios de máis de 10.000 hab. (Asistencia técnica ofrecida polo SCT aos Concellos de Catalunya)	Servei Català de Trànsit
2018	Plan de Seguridade Viaria de Vitoria	Concello de Vitoria
2018	Estratexias de actuación e asesoramento en mobilidade e seguridade viaria no proxecto de urbanización da Rambla de Barcelona	Concello de Barcelona
2017	Estudo de Mobilidade da nova Granvia	Consorti per a la Reforma da G.V. a l' Hospitalet do Llobregat
2017	Plan Director da Bicicleta en Reus	Concello de Reus
2017	Manual de Auditorías de Seguridade Viaria para Colombia.	BID (Banco Interamericano de Desenvolvemento) e Ministerio de Transporte de Colombia
2016	Consultoría e asistencia técnica a Fútbol Club Barcelona para a mobilidade do Nou Camp Nou	Fútbol Club Barcelona
2016	Manual de Seguridade Viaria da República do Perú.	Ministerio de Transportes e Comunicacions do Perú
2015	Diagnose da mobilidade de peóns e bicicletas para o Plan Metropolitano de Mobilidade Urbana	Área Metropolitana de Barcelona (AMB).
2014	Manual de Dispositivos de control de tránsito automotor de rúas e estradas.	Ministerio de Transportes e Comunicacions do Perú
2015-2018	In-Depth Understanding of Accident Causation for Vulnerable Road Users. Horizon 2020.	European Commission
2009-2018	Seguimento do Plan Municipal de Mobilidade Segura de Bilbao.	Concello de Bilbao
2009-2013	Colaboración técnica en materia de seguridade viaria. Rede de autoestradas Abertis. Para Abertis. Inclúe: informe de velocidades e estudo de tramos de concentración de accidentes, anuarios de accidentes, cursos de formación e outros estudos específicos.	Abertis Autopistas España SA

Planes e Proxectos de bicicletas

Ano	Estudo	Cliente
2016	Estudo de viabilidade de carril bici na rúa Laureà Mirou, entre a rotonda de Esplugues e a Rambla de Sant Just Desvern.	Area Metropolitana de Barcelona (AMB).
2016	Estudo xeral de accidentalidade de usuarios vulnerables, peóns e ciclistas.	DGIMT, Generalitat de Catalunya
2015	Diagnose da mobilidade de peóns e bicicletas para o Plan Metropolitano de Mobilidade Urbana	Área Metropolitana de Barcelona (AMB).
2014	Redacción de 5 proxectos executivos de diferentes carrís bici en Barcelona - carril bicicleta en avda. Can Marçet, entre praza Botticelli e paseo Vall d' Hebron - carril bicicleta en paseo Fabra i Puig, entre praza Virrei Amat e o paseo Valldaura - carril bicicleta en paseo Pujades, entre paseo Picasso e rúa Wolington - carril bicicleta en rúa Consello de Cent e supresión de carril bicicleta en rúa Diputació - mellora intersección dos carrís bici da avda. Meridiana, rúa Sancho de Ávila e parque da Estación do Norte	Barcelona de Infraestructuras Municipales SA (BIMSA)

2009	Plan de infraestruturas ciclistas de Barberà do Vallès	Concello de Barberà do Vallès
2008	Criterios de avaliación de propostas de actuacións que moloren as condicións para os peóns e ciclistas na Rede de estradas da Deputación de Barcelona	Deputación de Barcelona
2008	Estudo previo e proxecto executivo de carril bici á Vía Augusta de Barcelona	Concello de Barcelona
2008	Plan Director para o fomento do transporte en bicicleta na Baía de Cádiz	Consortio Metropolitano de Transportes da Bahía de Cádiz
2008	Plan Director de Bicicletas de Vidreres	Concello de Vidreres
2007	Plan Director da Bicicleta de Lleida, e traballos asociados	Concello de Lleida
2006	Plan Director da rede ciclista da comarca do Vallés Occidental	Concello Comarcal do Vallés Occidental
2005	Plan Director da Bicicleta en l'Hospitalet do Llobregat	Concello de l'Hospitalet do Llobregat
2005	Plan Estratéxico da Bicicleta de Barcelona	Concello de Barcelona
2003	Estudo de viabilidade dun circuíto de bicicletas na liña costeira do Baix Maresme	Concello Comarcal do Maresme
2003	Proxecto técnico de execución dun circuíto de carrís de bicicletas en Sant Cugat do Vallès	Concello de Sant Cugat
2002	Plan director dunha Rede de bicicletas en Martorell	Concello de Martorell
2002	Proxecto modificado do proxecto técnico de tres itinerarios de bicicletas comarcais nos termos municipais de Badalona, Santa Coloma de Gramenet e Sant Adrià de Besòs	Concello Comarcal do Barcelonès
2002	Plan director da Rede de carrís de bicicletas en Badalona	Concello de Badalona
2002	Anteprojecto técnico para a execución dun itinerario de bicicletas a rísea de Sant Joan, no termo municipal de Badalona	Concello de Badalona
2002	Proxecto modificado do proxecto técnico para a execución do itinerario de bicicletas na avenida Marquès de Montroig a Badalona	Concello de Badalona
2001	Plan Ciclista de Xixón	Concello de Gijón
2001	Proxecto técnico para a execución do itinerario de bicicletas na av. Marquès de Mont- Roig, no termo municipal de Badalona	Concello de Badalona
2001	Estudo de viabilidade dun circuíto de bicicletas de uso lúdico en Barcelona e outros municipios (Ronda Verda)	Consello Comarcal do Barcelonès
2001	Anteprojecto de instalacións para bicicletas no paseo de Rísea de Sant Andreu de Llavaneres	Concello de Sant Andreu de Llavaneres
1998	Proxecto executivo da Rede de carril bicicleta no municipio do Prat de Llobregat	Deputación de Barcelona
1998	Proxecto técnico para a execución dun circuíto de bicicletas comarcal nos termos municipais de Sta. Coloma de Gramenet e St. Adrià de Besòs	Consello Comarcal do Barcelonès
1998	Proxecto construtivo. Carril de bicicletas desde o barrio de Montserrat ata o polígono industrial Còmeslles de Igualada. Tramo: estación de autobuses – c. Lleida – c. Mestre Muntaner	Concello d'Igualada
1998	Proxecto técnico de sinalización informativa "Bicis- Besòs"	Consello Comarcal do Barcelonès
1997	Estudo dun circuíto de bicicletas que unha Sta. Coloma de Gramenet, St. Adrià do Besòs, Badalona, Montgat e Tiana	Consello Comarcal do Barcelonès
1997	Estudo para a construción de dous carrís bici no Parque Natural do Dota do río Ebro	Parque Natural do Dota do Ebro, Departamento de Agricultura, Ganadería e Pesca da Generalitat de Catalunya

Mobilidade urbana

Ano	Estudo	Cliente
2017	Plan de Mobilidade Sustentable do municipio de Arrasate- Mondragón.	Concello de Arrasate-Mondragón

2016	Consultoría e asistencia técnica a Fútbol Club Barcelona para a mobilidade de Les Corts	Fútbol Club Barcelona
2015	Plan de mobilidade urbana de Olot.	Concello de Olot
2014	Plan de mobilidade urbana de Lloret de Mar	Concello de Lloret de Mar
2014	Plan de mobilidade urbana de Oñati	Concello de Oñati
2013	Deseño e avaliación de alternativas de accesibilidade para persoas en condicións de discapacidade usuarias do sistema integrado de transporte público (SITP) de Bogotá (Colombia).	Secretaría distrital de Mobilidade. Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.
2013	Plan de mobilidade urbana de Sant Cugat do Vallès.	Deputación de Barcelona e Concello de Sant Cugat do Vallès
2013	Estudo de mobilidade, accesibilidade, espazo público e estrutura do territorio do Distrito de Horta- Guinardó de Barcelona.	Barcelona d'Infraestructures Municipals SA (BIMSA)
2012	Estudo de mobilidade urbana da EMD de Valldoreix.	Deputación de Barcelona e Concello de l'EMD de Valldoreix
2011	Plan de Mobilidade Urbana de Santa Perpètua de Mogoda.	Concello de Santa Perpètua de Mogoda
2011	Plan Director de Mobilidade das Comarcas Centrais de Catalunya.	Generalitat de Catalunya
2011	Seguimento do Plan Municipal de Mobilidade Segura 2008-2013 de Bilbao.	Concello de Bilbao. Área de Circulación
2011	Plan de Mobilidade Urbana Sustentable do Municipio de Villaviciosa de Odón, Madrid. (Con Novotec Consultores).	Consorcio de Transportes de Madrid
2010	Plan de accesibilidade do municipio de Sallent.	Deputación de Barcelona
2009	Estudo de mobilidade. Modificación do PGM no ámbito de Les Corts-FCBarcelona.	F.C. Barcelona
2009	Estudo de mobilidade no ámbito Granvia - Hospitalet.	Consorcio para la Reforma da Granvia
2008	Plan de Mobilidade no municipio de Ribes de Freser.	Concello de Ribes e FGC
2007	Estudo de plan de tráfico e mobilidade para o municipio de Barbastro.	Asociación de Empresarios de Barbastro
2007	Estudo de plan de tráfico e mobilidade para o municipio de Alcañiz.	Asociación de Empresarios de Alcañiz
2007	Estudo de plan de tráfico e mobilidade para o municipio de Ejea de los Caballeros	Asociación de Empresarios de Comercio, Industria e Servicios da Comarca de Cinco Villas
2007	Estudo de tráfico e estudo de mobilidade. Novo barrio da Paz. Murcia.	López Rejas SL
2007	Plan de Mobilidade Urbana (PMU) do municipio de Xirona.	Concello de Girona
2006	Planificación e xestión da mobilidade na comarca de Urola Medio.	Iraurgi Lantzen
2005	Estudo sobre as directrices nacionais de mobilidade: coordinación e integración de los traballos específicos	Generalitat de Catalunya
2005	Redacción do estudo de vialidad en caso de incendio en varias urbanizacións. Caso tipo e aplicación ao T.M. Abrera	Deputación de Barcelona
2005	Asistencia técnica para o Plan de Mobilidade Urbana 2004-2010 de Barcelona.	Concello de Barcelona
2005	Estudo de vialidad en Torredembarra.	Concello de TorRedembarra
2005	Estudo de tráfico da Rede viaria básica do Oeste de Girona.	Concello de Girona
2005	Plan de Mobilidade Sustentable no municipio de Azpeitia.	Concello de Azpeitia
2005	Plan de Mobilidade Sustentable do municipio de Arrasate-Mondragón.	Concello de Arrasate-Mondragón
2003	Estudo de mobilidade no municipio de Amurrio.	Concello de Amurrio
2003	Plan de mobilidade urbana de Mataró.	Concello de Mataró
2002	Plan de Mobilidade en Súría	Concello de Súría.
2002	Plan de mobilidade integral e o seu diagnóstico na vila de Sant Boi de Llobregat.	Concello de Sant Boi de Llobregat
2001	Estudo de mobilidade e tráfico en Lepe.	Concello de Lepe

2002	Estudo de definición da rede comarcal de estradas de Catalunya.	Direcció General de Carreteres da Generalitat de Catalunya
2001	Plan de mobilidade do municipio de Olot. (En colaboración con RACC).	Concello de Olot
2001	Plan de melloras da rede viaria entre o Vallès e o Centro da Área Metropolitana.	Doegació do Govern a les Societats Concessionàries d'Autopistes
2000	Nova codificación da rede comarcal de estradas de Catalunya.	Direcció General de Carreteres da Generalitat de Catalunya
2000	Programazione e adeguamento delle Linee strategiche e piano generale della città di Salerno.	Ufficio di Piano di Salerno
2000	Plan de mobilidade no municipio de Castellef.	Concello de Castellef
1999	Actualisation du plan directeur de transportes de la ville de Túnez (en colaboración con medioam, SL).	Concello de Túnez
1999	Análise da mobilidade na rede viaria interna da cidade de Hospitalet de Llobregat.	Concello de l'Hospitalet de Llobregat
1999	Estudo de mobilidade e accesibilidade na cidade de Huelva.	Concello de Huova
1998	Estudo de mobilidade e accesibilidade en Matadepera.	Deputación de Barcelona
1997	Estudo de mobilidade e accesibilidade en Manlleu.	Deputación de Barcelona
1997	Estudo de mobilidade e accesibilidade en Cerdanyola.	Deputación de Barcelona
1997	Plan de Mobilidade do casco urbano de Viladecans (con Interland).	Concello de Viladecans
1996	Ordenación da rede viaria e do entorno urbano de Arenys de Mar.	Concello d'Arenys de Mar
1996	Estudo básico da mobilidade no núcleo de Molla.	Concello d'Olièrdola
1996	Estudo de detalle sobre a mobilidade dentro do ámbito xeográfico da Autoridade do Transporte Metropolitano de Barcelona.	Autoritat do Transport Metropolità
1995	Plan de infraestruturas no Alt Penedès.	D.G. de Urbanismo da Generalitat
1995	Estudo de mobilidade en Vilafranca do Penedès.	Concello de Vilafranca
1994	Estudo integral de mobilidade en Granollers.	Concello de Granollers
1993	Plan Intermodal do Transporte: plan de actuacións complementarias.	D.G. de Transports da Generalitat
1993	Plan Integral de mobilidade na cidade de Lugo.	Concello de Lugo
1991	Estudo de tráfico, transporte e aparcadoiro en Vilanova e la Geltrú.	Concello de Vilanova
1989	Estudo do esquema viario básico e do tráfico do municipio de Sabadell.	Concello de Sabadell

Proxectos e Sistemas ITS

Año	Estudo	Cliente
2017	Proxecto construtivo. Mellora da seguridade viaria e da mobilidade do corredor C-55 / C-16 / C-58. Implantación de sistemas de xestión da infraestrutura e do tráfico. Tramo: Terrassa-Abrera-Manresa. Clave: MB-15012.1 e MB-15012.2	Infraestructuras.cat e ACISA
2017	Proxecto construtivo de mellora local. Seguridade viaria. Estudo e implantación de melloras en seguridade viaria para motoristas na rede de estradas da Generalitat. Año 2014, Clave: MC-14006.	Infraestructuras.cat
2016	Redacción de tres proxectos executivos de semaforización en diferentes puntos da cidade de Terrassa: -Cruzamento entre avda. Abad Marcet e as rúas Badiella e Cistaré -Cruzamento entre paseo 22 de Xullo e Mare Déu dos Àngels e Miguel Àngel -Praza Països Catalans	Concello de Terrassa
2014	Estudo da rede viaria área industrial e incorporación da nova estrada de Maitenes-Confluencia, para Codoco Chile - División O Tenente	Codoco (Chile)
2013	Asistencia técnica ao Concello de Barcelona no proxecto SUPERHUB (<i>Sustainable and PERSuasive Human Users moBilite in future cities</i>) 2012-2014	Concello de Barcelona
2013	Redacción de proxecto e Dirección de Obras de mellora da seguridade viaria mediante ITS no cruzamento ferroviario da zona portuaria de Barcelona.	Puerto de Barcelona e Ferrocarriles da Generalitat de Catalunya
2012	Análise da calidade da información nos puntos de información ao	Área Metropolitana de Barcelona

	usuario (PIU) en paradas de bus da Área Metropolitana de Barcelona.	
2011	Proxecto SIMETRÍA: modelos de simulación para avaliación de escenarios multimodais de transporte globais e rexionais.	Ministerio de Fomento, dentro do Plan Nacional I+D+i 2008-2011, con CENIT, Universidad de A Coruña e Universidad de Sevilla
2011	Proxecto tecnolóxico, de deseño e localización de semáforos con prioridade para o transporte público en estradas da rexión metropolitana de Barcelona.	Autoridad do Transporte Metropolitano de Barcelona (ATM)
2010	Redacción de proxecto e Dirección de Obras e coordinación de seguridade e saúde. Creación dun carril bici, pacificación e ordenación do tráfico no Paseo Marítimo, creación dunha área con control de acceso de vehículos, centralización e control de semáforos, e implantación dun sistema de información variable aos condutores, en Lloret de Mar.	Concello de Lloret de Mar
2008	Redacción de proxecto e asistencia á Dirección de Obras da semaforización e centralización do tráfico na contorna do centro comercial Badalona Basket.	UTE Sacresa – Club Joventut de Badalona
2008	Proxecto de sinalización dinámica para os aparcadoiros públicos de Mataró..	Concello de Mataró
2007	Redacción de proxecto e Dirección de Obras da mellora mediante sistemas ITS das condicións de acceso e aparcadoiro á estación de esquí da Molina.	Ferrocarriles da Generalitat de Catalunya
1998	Estudo de estratexias e sistemas de control de accesos ao mercado almacenista de Barcelona, Mercabarna	Mercabarna
1995	Proxecto de regulación e xestión do tráfico en los accesos ao Moll de España do porto de Barcelona	Puerto de Barcelona

Seguridade viaria

Ano	Estudo	Cliente
2018	Auditoría de seguridade viaria en fase de proxecto para “Remodelación do ligazón e implantación de estación de peaxe en sistema pechado non ligazón de Martorell (fase 1). Autoestrada AP-7”. Clave 98- B-9001. Auditor auxiliar	Abertis
2018	Auditoría de seguridade viaria en fase de proxecto para “ Proxecto de modificacións executadas polo concesionario na “Remodelación do ligazón e implantación de estación de peaxe en sistema pechado non ligazón de Goida. Autoestrada AP-7”. Clave 98- B-9002. Auditor auxiliar	Abertis
2018	Plan estratéxico municipal de seguridade viaria e mobilidade sustentable de Vitoria- Gasteiz 2018-2023	Concello de Vitoria-Gasteiz
2018	Observatorio sobre o comportamento ao volante dos usuarios na rede de autoestradas de peaxe de Autoestradas España. Ano 2018	Abertis
2018	Informe de velocidades libres de circulación na rede de autopistas de peaxe Autopistas España. Año 2018	Abertis
2018	Auditoría de seguridade viaria en fase de proxecto para “ Proxecto de modificacións executadas polo concesionario na “Remodelación do ligazón e implantación de estación de peaxe en sistema pechado non ligazón de Sant Sadurní d' Anoia. Autoestrada AP-7”. Clave 98- B-9003. Auditor auxiliar	Abertis
2018	Auditoría de seguridade viaria en fase de proxecto para “ Proxecto de modificacións executadas polo concesionario na “Remodelación do ligazón e implantación de estación de peaxe en sistema pechado non ligazón de Vilafranca sur. Autoestrada AP-7”. Clave 98- B-9006. Auditor auxiliar	Abertis
2018	Auditoría de seguridade viaria en fase de proxecto para “ Proxecto de modificacións executadas polou concesionario na “Remodelación do ligazón e implantación de estación de peaxe en sistema pechado non ligazón de Vila-seca/ Salou. Autoestrada AP-7”. Clave 98- T-9913. Auditor auxiliar	Abertis
2018	Auditoría de seguridade viaria en fase de proxecto para “ Proxecto de modificacións executadas polo concesionario non “Terceiro e cuarto	Abertis

	carril por calzada entre ou nova ligazón de Fornols e ou nova ligazón de Vilademuls. Autoestrada AP-7, pk 66+300 ao pk 47+000". Clave 98- GI-9903. Auditor auxiliar	
2018	Estudo de seguridade viaria dá intersección a nivo da rúa Jiménez Fraud con bulevar Louis Pasteur dá liña 1 de Metro Málaga. Autor	Metro Málaga
2018	Auditoría de seguridade viaria en fase de proxecto para " Proxecto de modificacións executadas polo concesionario non proxecto complementario dá "Conexión do ligazón de Vilademuls dá autoestrada AP-7 coa estrada N-II ". Clave 98- GI-9906. C. Auditor auxiliar	Abertis
2018	Auditoría de seguridade viaria en fase de proxecto para " Proxecto de modificacións executadas polo concesionario non "Terceiro carril por calzada non tramo Vilademuls- Figueres sur. Autoestrada AP-7, do pk 47+000 ao pk 29+660". Clave 98- GI-9907. Auditor auxiliar	Abertis
2018	Dirección e supervisión dos Plans Locais de Seguridade Viaria 2019-2020.	Servei Català de Trànsit
2017	Dirección e supervisión dos Plans Locais de Seguridade Viaria 2018-2022.	Servei Català de Trànsit
2017	Auditoría de Seguridade Viaria. Fase previa á posta en servizo. Unha intersección e unha ligazón dá Estrada N-II non T.M. de Tordera. Clave 25- B-4860	Dirección General de Estradas, Ministerio de Fomento
2017	Manual de Auditorías de Seguridade Viaria para Colombia.	BID (Banco Interamericano de Desarrollo) e Ministerio de Transporte de Colombia
2016	Asistencia técnica en Seguridade Viaria do Avant- Projet- Sommaire (APS) das estradas RN-8 (FES- MARRAKECH) e RR-503 (entre a RN-8 e a RN-13), en Marrocos.	BEI (Banco Europeo de Inversiones) e la Direction des Routes do Ministère de l'Équipement, du Transport et da Logistique du Royaume du Maroc
2016	Auditoría de Seguridade Viaria da prolongación da autopista C-32 de Blanes a Lloret.	Abertis
2016	Informe de seguridade viaria pola instalación de publicidade dinámica en marquesiñas de transporte público de Madrid e a súa aplicación a 205 localizacións.	JCDecaux
2016	Auditoría de Seguridade Viaria de proxectos de mellora das estradas C-16, C-35, C-352 e la autopista B-23.	Infraestructures.cat
2016	Manual de Seguridade Viaria da República do Perú.	Ministerio de Transportes e Comunicaciones do Perú
2016	Estudo de Seguridade Viaria do proxecto de modificación na estación de peaxe da Roca, Autopista AP-7, PK 128,7	Abertis
2016	Dirección e supervisión dos Plans Locais de Seguridade Viaria 2017-2020.	Servei Català de Trànsit
2015	Estudios de seguridade viaria e de tráfico do Principado de Asturias. Años 2012, 2013 e 2014.	Principado de Asturias
2015	Auditoría de Seguridade Viaria. Fase previa á posta en servizo. Autovía A-21 Tramo: Ligazón con ctra. A-1601 – Ligazón de Sigüés (Zaragoza).	Dirección General de Estradas, Ministerio de Fomento
2015	Inspeccións de Seguridade Viaria nas estradas BP-1432, BV-5224, B-502, BV-5001 e BV-1221.	Deputación de Barcelona
2015	Informe de seguridade viaria pola instalación de publicidade dinámica en marquesiñas de transporte público de Madrid e a súa aplicación a 30 localizacións.	JCDecaux
2014	Manual de Dispositivos de control de tránsito automotor de rúas e estradas.	Ministerio de Transportes e Comunicaciones do Perú
2015	Dirección e supervisión dos Plans Locais de Seguridade Viaria 2016-2019.	Servei Català de Trànsit
2015-2018	In-Depth Understanding of Accident Causation for Vulnerable Road Users. Horizon 2020.	European Commission
2014	Consultoría para o deseño e implementación dunha base de datos para a investigación da accidentabilidade da rede viaria nacional do Perú.	Consello Nacional de seguridade Viaria (CNSV) e Ministerio de Transportes e Comunicaciones do Perú

2014	Auditoría de Seguridade Viaria. Fase previa á posta en servizo. Autopista AP-7. Ligazón de Vilademuls.	Dirección General de Estradas, Ministerio de Fomento
2014	Auditoría de Seguridade Viaria. Fase inicial en servizo. Autovía A-8 do Cantábrico, tramo: Otur-Villapedre.	Dirección General de Estradas, Ministerio de Fomento
2014	Proxecto "Semiseparación de calzadas en estrada convencional: análise de diferentes sistemas e avaliación de intervencións xa realizadas".	Dirección General de Tráfico (en colaboración con la Agencia de Salud Pública de Barcelona)
2014	Auditoría de Seguridade Viaria. Fase previa á posta en servizo. Autovía A-49. Tramo: ligazón de Gines-Bormujos - ligazón de Sanlúcar-Benacazón.	Dirección General de Estradas, Ministerio de Fomento
2014	Auditoría de Seguridade Viaria. Fase previa á posta en servizo. Autovía V-21, tramo Puçol - Carraixet.	Dirección General de Estradas, Ministerio de Fomento
2014	Auditoría de Seguridade Viaria. Fase previa á posta en servizo. Autopista AP-7. Ligazón de Figueres Norte.	Dirección General de Estradas, Ministerio de Fomento
2014	Auditoría de Seguridade Viaria: Expediente Técnico e Execución das Obras Cívicas e Electromecánicas do Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima e Callao, Liña 1, Tramo 2: Avenida Grau – San Juan de Lurigancho (Perú)	AATE, Autoridad Autónoma do Tronco eléctrico, Ministerio de Transportes e Comunicaciones do Perú
2014	Inspección de seguridade viaria nas estradas BV-5001, BV-2002 e BV-1462	Deputación de Barcelona
2014	Informe das afeccións de seguridade viaria de 10 pantallas LED provisionais en diferentes localizacións da rede viaria de Madrid.	Clear Channel
2014	Estudo de accidentalidade de camiións na rede de autoestradas Abertis. Estudo de accidentalidade en peaxes na rede de autoestradas Abertis.	Abertis Autopistas España SA
2014	Seguimento do Plan Municipal de Mobilidade Segura de Bilbao.	Concello de Bilbao
2014	Informe de seguridade viaria. Afeccións de carteis con tecnoloxía LED na praza Callao (Madrid).	Callao Cite Lights
2014	Dirección e supervisión dos Plans Locais de Seguridade Viaria 2015-2018.	Servei Català de Trànsit
2013	Estudo de comparativa de diferentes métodos de análise de TCA's e propostas para un novo modelo.	Deputación de Barcelona
2013	Estudo de identificación dos TCA's 2008-2012 da rede de estradas da Generalitat de Catalunya.	DG Estradas da Generalitat
2009-2013	Seguimento do Plan Municipal de Mobilidade Segura de Bilbao 2008-2013.	Concello de Bilbao
2009-2013	Colaboración técnica en materia de seguridade viaria. Rede de autoestradas Abertis. Para Abertis. Inclúe: informe de velocidades e estudo de tramos de concentración de accidentes, anuarios de accidentes, cursos de formación e outros estudos específicos.	Abertis Autopistas España SA
2013	Dirección e supervisión dos Plans Locais de Seguridade Viaria 2014-2017.	Servei Català de Trànsit
2012	Dirección e supervisión dos Plans Locais de Seguridade Viaria 2013-2016.	Servei Català de Trànsit
2011	Dirección e supervisión dos Plans Locais de Seguridade Viaria 2012-2015.	Servei Català de Trànsit
2011	Realización dun análise dos tramos da rede viaria de Menorca con maior perigosidade para os condutores ingleses.	Consello Insular de Menorca
2010	Dirección e supervisión dos Plans Locais de Seguridade Viaria 2011-2014.	Servei Català de Trànsit
2010	Asistencia técnica para a realización da avaliación do Plan de Seguridade Viaria 2008-2010.	Servei Català de Trànsit
2010	Estudo EuroRAP 2010 en Catalunya. Trienio 2007-2009.	Fundación RACC
2010	Anuario estatístico de accidentes en Catalunya, 2009.	Servei Català de Trànsit
2010	Toma de velocidades a 50 tramos urbanos da rede de estradas xestionada pola Deputación de Barcelona e súa gravación e presentación.	Deputación de Barcelona
2010	Análise da evolución da accidentalidade nas vías de alta capacidade da	Fundación RACC

	zona 1, en relación á diminución do límite de velocidade a 80 Km / h.	
2009	Estudo EuroRAP 2009 en Catalunya. Trienio 2006-2008.	Fundación RACC
2009	Estudo de accidentalidade EuroRAP nas estradas xestionadas pola Deputación de Lleida.	Fundación RACC
2009	Estudo de seguridade viaria do cruzamento ferroviario non límite sur dá zona portuaria de Barcelona.	Autoridad Portuaria de Barcelona e Ferrocarrils da Generalitat de Catalunya
2009	Anuario estadístico de accidentes en Catalunya, 2008.	Servei Català de Trànsit.
2009	Análise dos Accidentes Potencialmente evitables (APE), ou a relación entre o mapa de risco e o RPS na Comunidad Autónoma de Murcia.	Fundación RACC
2009	Estudo EuroRAP 2008 en Catalunya. Trienio 2005-2007.	Fundación RACC
2008	Colaboración técnica en materia de seguridade viaria 2008.	Autopistes, Concesionaria Española SA
2008	Estudo cuantitativo sobre a exposición ao risco na rede viaria de Catalunya.	Servei Català de Trànsit
2009	Estudo velocidades Iberpistas e Castolana.	Abertis Autopistas España SA
2008	Estudo EURO-RAP 2007 na Comunidad Autónoma de Murcia.	Acaservi SA
2007	Estudo cuantitativo sobre a exposición ao risco na rede viaria de Catalunya.	Servei Català de Trànsit
2007	Colaboración técnica en materia de seguridade viaria 2007.	Autopistas, Concesionaria Española SA
2007	Diagnosis das (50) travesías con mayor accidentalidad da rede viaria xestionada pola Generalitat de Catalunya.	Dirección General de Estradas
2007	Elaboración do estudo Euro-RAP 2007 en Catalunya.	Acaservi SA
2007	Avaliación do Plan de Seguridade Viaria 2005-2007.	Servei Català de Trànsit
2007	Colaboración técnica en materia de seguridade viaria. ACESA. 2006.	Autopistas, Concesionaria Española, S.A (ACESA)
2006	Análise das actuaciónes para diminuír a incidencia dos accidentes de tráfico en los desprazamentos en días laborables en itinere e en misión.	Fundación Universal
2006	Exposición al risco na rede viaria catalana. Año 2005.	Servei Català de Trànsit
2006	Estudo EuroRAP 2005.	Acaservi SA

Estudos de tráfico e proección de demanda

Año	Estudo	Cliente
2019	Estudo de tráfico e ingresos na C-16	AUTEMA
2016	Explotación do modelo de tráfico TRANSMOBAL años 2014-2015	Deputación de Barcelona
2016	Estudo de mobilidade de mellora local. Rotonda na estrada C-152, PK 44+250. Tramo: la Vall d'en Bas – les Preses. Clave: EM-MG-13068	Infraestructures.cat
2015	Modoización do tráfico. Corte previsto na estrada BV-2002	Deputación de Barcelona
2015	Estudo de tráfico con microsimulación AIMSUN, da nova GranVía e sus conexiones con la B-10 e o nudo do Llobregat.	Consorci per a la Reforma da GranVía a l' Hospitalet do Llobregat
2012	Estudo do impacto viaria do Gran Mercado Mayorista de Lima - Santa Anita (Perú).	Municipalidad de Lima, Perú
2011	Análise de tráfico. Entrada al Hipercor, en Girona.	Hipercor SA
2011	Estudo de tráfico na rotonda da A-2 con la N-IIa e la C-1412, en Jorba.	Corporación Alimentaria Guissona SA
2010	Estudo de mobilidade. Estrada BV-2002. Tramo: Sant Vicenç dos Horts - Sant Boi de Llobregat.	Deputación de Barcelona

2010	Estudo de tráfico Eje C-25 Cervera - Manresa - Vic-Girona.	CEDINSA
2009	Informe de tráfico, análise de capacidade e niveos de servizo. Nova estrada costera Stora (Skikda) - la Grand Plage. Argoia.	TEC-CUATRO SA
2008	Estudo de Tráfico, Variante de Sant Quirze do Vallés. Ctra. C-1413a. Inicio PK 17 +800, da C-1413a e final na C-58, PK 12 +600.	GISA
2008	Estudo de Tráfico correspondiente al Estudio Informativo "Mellora general. Variante de Coll de Nargó".	TEC-CUATRO SA
2007	Estudo de tráfico. Diferentes corredeores nas autovías A-1, A-2, A-3, A-31 e A-4.	Construccions Llorente, Gea 21, Construccions Pavasal i Acsa Obras e infraestructuras
2006	Estudo de tráfico. Desdoblamiento da RN 01 entre La Chiffre e Boughzou. Argoia.e tráfico AP-53 Corredeor Santiago-Ourense.	Autopista Central Gallega, C.E.S.A
2005	Estudo de tráfico da C-15. Tramo: Vilanova e la Gotrú-Caneoles.	GISA
2004	Estudo de tráfico. Ligazón entre las estradas N-IIa e C-244a. Tramo: Òdena-Igualada.	GISA
2003	Análise da rede viaria de Andalucía.	Junta de Andalucía
2003	Estudo de tráfico Eje Llobregat. C-16. (Tramo Sant Fruitós do Bages - Berga).	GISA
2003	Estudo de tráfico na autopista A-7.	ACESA
2003	Análise do peaxe soectivo na autopista C-32.	Doegación do goberno nas sociedades concesionarias de autopistas
2003	Política tarifaria no Túnel de Envalira.	Túnel de Envalira
2003	Informe técnico, Travesía da Jonquera.	Concello da Jonquera
2001	Análise crítico das prognosis de tráfico para las vías radiales de Madrid.	Banco Europeo de Inversiones
2001	Estudo de tráfico no corredoer do Baix Maresme. Previsión de crecimentos e sensibilidade al peaxe.	Doegación do goberno nas sociedades concesionarias de autopistas
2000	Prognosis de tráfico polo Túnel de Envalira.	Túnel de Envalira
2000	Estudo de mobilidade do Eje Horta-Cerdanyola. (En colaboración con DOEMO e ALG).	Túños de Vallvidrera-TABASA
1999	Prognosis de tráfico por la autopista de peaxe León-Astorga.	Fomento de Construcciones e Contratas
1997	Estudo de tráfico no centro comercial Las Rozas Factore Shops.	Value Retail, SL
1997	Estudo dos factores determinantes do tráfico no Eje do Llobregat.	Túnel do Cadí, SA
1996	Estudo de tráfico na estrada N-152. Variante de Sant Quirze de Besora e Montesquiú. (con PROSER)	GISA
1996	Estudo de tráfico na estrada C-250.	GISA
1996	Estudo de tráfico no eje Pirenaico. Ctra. N-260 de Colera en Portbou. (Con CICSA)	Ministerio de Fomento
1996	Estudo de tráfico no Túnel de Envalira e accesos.	Fomento de Construcciones e Contratas
1996	Estudo das intensidades de tráfico na rotonda de acceso a Empuriabrava.	GISA
1996	Estudo das intensidades de tráfico das rotondas de acceso a Mont-ras.	GISA
1995	Estudo de tráfico no Pueblo de Fabricantes da Roca do Vallés.	Value Retail, SA
1995	Estudo de tráfico no Túnel de Sóller.	Fomento de Construcciones e Contratas
1994	Previsión do efecto dunha vía entre Vic e Olot.	GISA

1994	Estudo de impacto e viabilidade da estrada Tor-Pal entre Andorra e o Pallars Sobirà.	MOPTMA
1992	Estudo de tráfico na autopista E-9 Rubí - Terrassa.	AUTEMA, SA
1989	Previsión de tráfico no Eix Macià, Sabadell.	Concello de Sabadell

XAVIER MAYOR ET AL SL, SOSTENIBILIDAD

ESTUDI XAVIER MAYOR ET AL S.L. é un estudo profesional especializado en ecoloxía aplicada ao territorio, que desenvolve a súa actividade como empresa realizando estudos e consultoría en materia ambiental e de sustentabilidade.

O noso estudo profesional, a través da ecoloxía territorial aplicada, que serve de base científico- técnica para desenvolver os nosos encargos profesionais, nace como unha iniciativa especializada para abordar con criterio e solidez un novo ámbito do coñecemento, o da planificación ambiental estratéxica.

Así pois, o Estudo desenvolve a súa actividade no sector coñecido como de consultoría ambiental, aínda que nunha rama do coñecemento innovadora e sen tradición, como é a da planificación ambiental ou a de dar contido ambiental á planificación e proxección territorial a diferentes escalas de aproximación.

Consecuentemente, o Estudo tivo unha especial dedicación en apoiar e dar contido ambiental e de sustentabilidade ás administracións públicas competentes sobre os diferentes territorios nos que se traballou, sexa cal for o seu ámbito administrativo territorial.

A empresa mantén desde a súa formalización 3 liñas estratéxicas de traballo: sustentabilidade, planificación e definición do espazo público; e unha liña adicional relacionada coa difusión, formación e comunicación desta nova especialidade, deste novo campo de coñecemento e de traballo para os especialistas ambientais.

EQUIPO HUMANO

DIRECCIÓN DO ESTUDO

XAVIER MAYOR FARGUELL

Especialista en Ecoloxía Aplicada e Planificación Estratéxica da Contorna

Nacido en Barcelona en 1960, é Doutor en Bioloxía (tamén Máster en Ecoloxía pola UAB e Máster en Tecnoloxía e Xestión Ambiental pola UPC). Profesionalmente é especialista en Ecoloxía Aplicada e Sustentabilidade. No ámbito académico, foi investigador do Centro de Investigación Ecolóxica e de Aplicación Forestais (CREAM) da Universidade Autónoma de Barcelona. Foi técnico do Servizo de Planificación da Contorna Natural no Departamento de Medio Ambiente da Generalitat de Cataluña. Desde o ano 1999 dirixe un estudo e consultoría profesional (Estudio Xavier Mayor et al. SL) especializada na ecoloxía aplicada ao urbanismo e ao territorio, así como a sustentabilidade, desde o que realizou unha prolífica e a miúdo innovadora traxectoria profesional. Tamén desenvolveu unha profusa actividade como docente especialista en Másteres, posgraus e outros cursos especializados, así como relatorios e conferencias.



E realizou unha apreciable contribución escrita en varias publicacións científicas, técnicas e tamén de opinión especializada na prensa escrita, radio e televisión. Finalmente, ao longo da súa carreira profesional, contribuíu de maneira activa e altruísta en diferentes institucións

LEMA: CIDADE PORTO

vinculadas coa profesión. Así, foi vicepresidente da Sociedade Catalá de Ordenación do Territorio (Instituto de Estudos Cataláns) e formou parte das Xuntas Directivas do Colexio de Biólogos de Cataluña e do Colexio de Ambientólogos de Cataluña. Actualmente é membro do Consello de Protección da Natureza de Cataluña.

EQUIPO TÉCNICO

1 JÚLIA BARBA I MIRALPEIX

Nada en Barcelona en 1979, é Licenciada en Ciencias Ambientais pola Universidade Autónoma de Barcelona e Diplomada no Posgrao de Análise e Intervención Social e Ambiental pola Universidade de Barcelona e a Universidade de Autónoma de Barcelona. Fixo o seu proxecto de final de carreira sobre o Cambio Ambiental Global no Montseny, dirixido polo Dr. Martí Boada, co que colaborou no Instituto de Ciencia e Tecnoloxía Ambiental da UAB. En febreiro de 2004 comeza o programa de Doutoramento Interuniversitario en Educación Ambiental na UAB. Incorpórase ao equipo técnico do Estudo en 2004 onde colabora como técnica experta no desenvolvemento de plans e proxectos habituais. Actualmente está a realizar tarefas de coordinadora de estudos e responsable dos traballos de Avaliación Ambiental de Plans e Programas, e de técnica en SIG..



CLARA MONTANER AUGÉ

Nada en Barcelona en 1989, é Licenciada en Ciencias Ambientais pola Universidade de Barcelona e Máster en Planificación Urbana e Sustentabilidade pola Universidade Politécnica de Catalunya. Realizou o proxecto de final de máster no Estudo colaborando no proxecto Cálculo da pegada Ecolóxica da área Metropolitana de Barcelona e desenvolvemento dun método estándar para o cálculo municipal. Colabora no Estudo desde 2013 como técnica no medio ambiente e sustentabilidade.



JOAN ALEMANY LLOVERA, ECONOMISTA

RESUMEN CURRICULUM VITAE EN RELACIÓN AOS ESTUDOS PORTUARIOS

LIBROS PUBLICADOS SOBRE TEMÁTICA PORTUARIA

- * "O porto de Barcelona. Historia e Actualidade" (L' Avenç-Porto Autónomo de Barcelona, 1984).
- * "O Porto de Tarragona" (L' Avenç-Porto de Tarragona,1986).
- * "Guía do Turismo Náutico en Catalunya. A costa e os portos deportivos" (Generalitat de Catalunya,1985).
- * "A navegació a Catalunya" (Deputación de Barcelona-Museo Marítimo,1987).
- * "Os portos españois no século XIX" (Centro de Estudos Históricos de Obras Públicas e Urbanismo, Ministerio de Obras Públicas e Transportes,1991).
- * "O Plan Delta III. Análise económica das grandes infraestruturas". (Concello de Barcelona, 1995).
- * "O Porto de Barcelona". (Autoritat Portuaria de Barcelona- Lunweg,1998).
- * "Os grandes portos das Balears. Palma, Alcúdia, Mahón, Eivissa e A Sabina" (Autoridade Portuaria de Baleares – Lunweg, 2001)
- * "O porto de Barcelona, un pasado, unha futuro" Edición actualizada. Editorial Lunweg-Porto de Barcelona, 2002.
- * "Entre dous mares e dous continentes, 100 anos de historia" Porto Baía de Alxeciras, Porto Baía de Alxeciras-Concello de Alxeciras-Portos do Estado. Editorial Lunweg, 2004-2005
- * "Evolución da costa de Barcelona". Transformación da mesma ata o ano 2005. Ministerio de Medio Ambiente, Madrid, 2005.
- * " Els fars de Catalunya". Autoritat Portuària de Barcelona, Port de Tarragona. Editorial Rosa Esteve i Asociados, 2006
- * " Stratégies de transformation deas sites portuaires délaissés, interfaces et intermédiaires entre a ville et le port" Elaboración dunha guía de « boas prácticas en materia de reordenación dos espazos de interface cidade-porto ». Designáronse dous científicos da rede de expertos da AIVP, Joan Alemany, economista e Roberto Convertín, arquitecto-urbanista para a elaboración deste documento. Publicada pola cidade de Marsella (Francia), dentro do Programa URBAL, directora do proxecto, abril, 2006.
- * " Expo Auga Zaragoza, 2008" Co-dirección do Catálogo da Exposición. Zaragoza, 2007-2008.
- * Co-editor e autor dun capítulo do libro "A cidade portuaria do século XXI" editado con motivo do 10º aniversario de RETE, 2011
- * Co-editor da Revista " PORTUS". Editada por RETE, Asociación para a colaboración de cidades e portos. Edítase semestralmente desde 2001.
- * "Os grandes portos das Balears no século XXI. Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa, A Savina" Autoridade Portuaria de Baleares-Editorial Lunweg, 2016
- * "Construción e reparación naval na Barcelona Industrial: os Talleres Novo Vulcano" Libro en curso de publicación polo Museo Marítimo de Barcelona, Xaneiro 2019

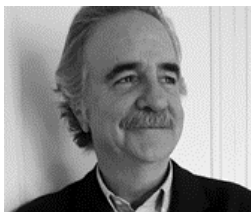
TRABALLOS REALIZADOS NOS 5 ÚLTIMOS ANOS

- * "O patrimonio do porto de Barcelona". Relatorio presentado no Curso sobre Patrimonio "Barrios con porto, portos con cidade" do Colexio de Arquitectos de Barcelona, 2012.
- * Organización e coordinación das Xornadas de Traballo da " Association Internationale Viles et Ports" sobre o Porto de Barcelona, decembro 2012
- * Elaboración do guion como comisario da exposición do Port Center Barcelona, para a Autoridade Portuaria de Barcelona (2013-2014)

- * Elaboración do guion do Proxecto Básico da exposición do Port Center Barcelona (2013-2014)
 - * “A nova Canle de Panamá e as cidades portuarias da súa contorna”. Portus 30. (www.portusonline.org), Outubro 2015
 - * “Incidencia do porto na cidade. A experiencia latinoamericana de renovación do waterfronts”. Revista Transporte e Territorio, num. 12 Universidade de Buenos Aires, 2015
 - * “Patrimonio e paisaxe industrial na reconversión do porto da Habana”. Portus 31, (www.portusonline.org), xuño 2016
 - * “As experiencias internacionais de revitalización do patrimonio e o porto de Mahón”. Relatorio das VI Xornadas de Arquitectura e Urbanismo de Mólaa, Mahón, setembro 2016
 - * Capítulo do “Plan de Usos e Estudo de Viabilidade das instalacións do Lazareto de Mahón” da Sociedade Consultora “Mediterraneum, Cultura, Turismo e Medio Ambiente” para o Consell Insular de Menorca, novembro 2016
 - * “Visión estratéxica, propostas e liñas de actuación en relación ás instalacións náuticas do litoral da cidade de Barcelona”. Informe para o Concello de Barcelona, novembro 2016
 - * “Avances na rehabilitación do porto da Habana”. Portus 32, (www.portusonline.org), decembro 2016
 - * “Os grandes portos das Baleares no século XXI. Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa, A Savina” Estudo e libro editado por Autoridade Portuaria de Baleares-Editorial Lunwerg, decembro 2016
 - * “Visión estratéxica, propostas e liñas de actuación en relación ás instalacións náuticas do litoral da cidade de Barcelona”. Informe para o Concello de Barcelona, novembro 2016
 - * “A transformación do Port Vell: Plans Urbanísticos, Convenios, Concesións e Administración”. Informe para a Xerencia Urbanística Port 2000 da Autoridade Portuaria de Barcelona, febreiro, 2017
- Actualmente está a traballar no “Proxecto de Centro de Interpretación do Porto de Mahón, Menorca” para a Autoridade Portuaria de Baleares
- * “Tematización dos espazos exteriores do Proxecto da instalación náutica Mariña #Ver” Informe e Proxecto realizado conxuntamente coa Sociedade SCOB, Arquitectura e Paisaxe, para a Autoridade Portuaria de Barcelona, abril 2017
 - * Relatorio “Transformación e continuidade da paisaxe industrial do porto de Barcelona” presentada ao Congreso Internacional de Arqueoloxía Industrial, organizado por TICCIH, Santiago de Chile, Setembro 2018
 - * “Construción e reparación naval na Barcelona Industrial: os Talleres Novo Vulcano” Libro en curso de publicación polo Museo Marítimo de Barcelona, Xaneiro 2019

MOMENTUM CO, PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Momentum^{co} Equipo



Xavier Estivill

Enxeñeiro Industrial (UPC, 1976) e Economista (UB, 1982). Post-Graduado en ESADE “Dirección Estratéxica da Comunicación na Empresa”. Especialista en urbanismo e participación cidadá. 20 anos de experiencia en procesos participativos urbanísticos.

Foi responsable en varias Administracións Públicas (Generalitat de Catalunya- Política Territorial, Corporación Metropolitana de Barcelona- Promoción Económica, Concello de Barcelona-Urbanismo) e Vicegerente da Universidade de Barcelona baixo o mandato do Reitor Dr Bricall. É fundador (1997) e socio – Director de Momentumco e está especializado en Análise Estratéxica e Organizativa, Mellora de Procesos e Xestión de Proxectos con metodoloxía Agile, en Universidades, Fundacións, Empresas Públicas e Administracións, Museos, e en Redes de Organizacións.

[Linkedin Xavier Estivill](#)



Joan Casals, PhD

Doutor en Ciencias Químicas (UB, 2005) e pianista hai 10 anos que desenvolve proxectos relacionados coa definición da estratexia, melloras organizativas, a estruturación e impulso de proxectos crave ou a análise de procesos internos. Especialista en participación cidadá e o deseño e análise de enquisas online. 20 anos de experiencia en procesos participativos. Desde o ano 2012 leva tamén a xestión da

Fundación Barcelona Respiratory Network (BRN), entidade orientada a potenciar a investigación en saúde respiratoria.

[Linkedin Joan Casals](#)



Irene Humet

Licenciada en Economía pola UAB (2008) e Máster de Globalización, desenvolvemento e cooperación pola Fundación Món3 – UB (2012). Traballou coordinando proxectos no Terceiro Sector. Recentemente traballou en temas de mediación en vivenda social, concretamente, no sector de ocupación ilegal. Estivo vinculada a ONG’ s de cooperación e solidariedade internacional en diferentes áreas, desde a Xunta directiva

ata equipos de formación ou outros proxectos. No ano 2016, incorpórase como consultora no equipo de Momentumco. Actualmente leva máis de tres anos deseñando e desenvolvendo procesos de participación cidadá.

[Linkedin Irene Humet](#)



Maria Moreno

Politóloga pola UPF (2017) con especialización en Política Internacional. Actualmente cursando Máster en Problemas Sociais pola UNED. Como formación complementaria, curso “Integrated Márketing Communications” pola IE Business School. Máis de 3 anos de experiencia participando en proxectos estreitamente relacionados coa cidadanía. Como consultora en Momentumco, leva a cabo tarefas de documentación, análise de datos e realización de informes, entre outras. Actualmente leva máis de tres anos desenvolvendo procesos de participación cidadá.

[Linkedin Maria Moreno](#)



Martí Segura

Politólogo pola UAB (2014) e MSC Crise and Security Management per a Universiteit Leiden (2017). Experiencia en Relacións Internacionais, elaboración de informes para diferentes organismos e colaboración en proxectos de participación cidadá coa administración pública. En Momentumco desenvolve tarefas de consultor.

[Linkedin Martí Segura.](#)

X.3 Principais proxectos de participación cidadá desenvoltos no últimos tres anos

Ano 2018

Proyecto	Cliente
Servizos de deseño, asistencia técnica, divulgación e execución do Proceso de Participación do Plan Especial de Protección do Medio Natural e da Paisaxe (PEPNat) e a Modificación Puntual do Plan Xeral Metropolitano no ámbito do Parque Natural da Serra de Collserola (MPGMCo), en Aprobación Inicial. PEPNat - Avance de Plan.	Área Metropolitana de Barcelona
Apoio ao deseño e desenvolvemento do proceso de participación cidadá correspondente á modificación do PGM Sector Prim A Sagrera	Concello de Barcelona
Apoio á concreción do Programa de Participación Cidadá do PDU: identificación axentes crave implicados e redacción da memoria participativa. Área Metropolitana de Barcelona.	Área Metropolitana de Barcelona
Desenvolvemento do proceso participativo no marco da elaboración da Estratexia de Márketing Turístico da Destinación Barcelona.	Consortio Turismo de Barcelona
Workshop participativo sobre os procesos de tratamento de residuos sólidos urbanos	Cabido de Gran Canaria
Deseño e execución do proceso de participación cidadá para a elaboración do novo Regulamento Municipal de Participación	Concello de Sant

Cidadá	Adrià de Besòs
--------	----------------

Ano 2017

Proyecto	Cliente
Servizos de asistencia técnica e loxística para desenvolver os procesos participativos relativos ao seguimento e implementación do plan estratéxico de turismo 2020, os plans directores anuais do consello municipal turismo e cidade	Concello de Barcelona
Deseño estruturación e facilitación dos talleres de participación cidadá “Sesións Operativas Metadecidim” para a construción colaborativa da plataforma de participación cidadá decidim. barcelona	Concello de Barcelona
Proceso participativo para o seguimento e avaliación das actuacións do orzamento participativo do Concello de Badalona	Concello de Barcelona
Servizo de soporte e asesoramento pola realización de sesións de Traballo participativo cos principais axentes implicados no marco da redacción das novas ordenacións singulares de terrazas e das disposicións previas. Ano 2017.	Concello de Barcelona
Dinamización das reunións dos órganos territoriais formais de participación: Consellos de Barrio do Distrito de Horta.	Concello de Barcelona

Ano 2016

Proxecto	Cliente
Servizo de asistencia técnica para o desenvolvemento dos procesos participativos vinculados ao consello municipal turismo e cidade e a elaboración do plan estratéxico de turismo 2015-2020	Barcelona Activa – Concello de Barcelona
Servizo de asistencia técnica para o desenvolvemento do proceso de participación do Programa de Actuación Municipal PAM (2016-2020) de Barcelona	Concello de Barcelona
Servizo de soporte e asesoramento pola realización de sesións de Traballo participativo cos principais axentes implicados no marco da redacción das novas ordenacións singulares de terrazas e das disposicións previas. Ano 2016.	Concello de Barcelona
Dinamización das reunións dos órganos territoriais formais de participación: Consellos de Barrio do Distrito de Sants – Montjuic.	Concello de Barcelona
Soporte para levar a cabo o Proceso Participativo previo ao plan urbanístico no ámbito das Tres Chemineas, de Sant Adrià de Besòs - Badalona	Consorcio do Besòs

Apoio na preparación e dinamización do proceso de definición estratéxica participativa sobre o futuro da administración dixital e a súa transformación	Consorcio da Administración Aberta de Cataluña
---	---



LEMA: CIDADE PORTO