

RESUMEN DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA DURANTE LA ELABORACIÓN DE LOS PLIEGOS

Con el fin de garantizar la socialización del proyecto a través de la **transparencia, apertura y participación social** en todo el proceso de desarrollo del proyecto de CORUÑA MARÍTIMA, la Comisión realizará acciones divulgativas y ofrecerá diferentes espacios abiertos, neutros, de consenso y confianza para la **participación ciudadana**, en los que las administraciones, instituciones y la ciudadanía puedan deliberar y hacer sus propias aportaciones.

Se pretende que este proceso de participación ciudadana acompañe todo el proceso de desarrollo del proyecto de CORUÑA MARÍTIMA, incluso desde las primeras etapas, por lo que se ha iniciado ya durante la fase de elaboración de los pliegos.

Los objetivos del proceso de participación ciudadana en esta primera etapa son:

- Dotar de **visibilidad y notoriedad** a la iniciativa
- Establecer **canales de comunicación** con los ciudadanos, agentes sociales y otros grupos de interés a lo largo de todo el proceso.
- Recoger las **sugerencias** que se presenten, analizarlas y valorarlas para su incorporación al Proyecto.

El proceso de participación ciudadana durante la elaboración de los pliegos se ha materializado en:

- **Remisión de las Bases Estratégicas para o desenvolvemento do Proxecto Coruña Marítima** a 1080 entidades:
 - Colegios profesionales (arquitectos, ingenieros, economistas, etc.)
 - Asociaciones de empresarios (Cámara de Comercio, Confederación de empresarios, asociaciones de comerciantes, etc.)
 - Clientes y usuarios del puerto (Asociación de consignatarios y estibadores, clientes específicos, organizaciones pesqueras, asociación de exportadores, concesionarios específicos, etc.)
 - Empresas y asociaciones del campo movilidad (empresas de transporte de viajeros urbano y metropolitano, Bicoloruña, asociaciones del taxi, etc.)
 - Asociaciones ciudadanas (partidos políticos, asociaciones vecinales, asociaciones ecologistas; etc.)
- **Este envío masivo se hizo el 5 de marzo de 2025, y se dio un plazo de un mes para recibir sugerencias y propuestas.**
- Publicación de la **página web** www.corunamaritima.com, con los siguientes contenidos:
 - Publicación del Protocolo General Reordenación Espacio Portuario.
 - Publicación de las Bases Estratégicas para o desenvolvemento do Proxecto Coruña Marítima.

- Publicación de noticias.
- Buzón de sugerencias.

La web se publicó el 6 de marzo de 2025, y seguirá activa durante todo el proceso de desarrollo del proyecto de CORUÑA MARÍTIMA

- Realización de **5 talleres temáticos** con expertos y ciudadanos, una iniciativa novedosa de debate abierto sobre el proyecto, y con resultados muy enriquecedores

El objetivo de los talleres ha sido:

- Promover un debate enriquecedor sobre el proyecto.
- Extraer y analizar sugerencias

El esquema de cada taller ha sido

- 10 min de presentación a cargo del Presidente de la APAC y el 1er Teniente de Alcalde del Ayto.
- 60 min de reflexiones y sugerencias de expertos.
- 50 min de debate con público.
- 120 min, aproximadamente de duración total

Durante esta primera etapa del proceso participativo, **el proyecto Coruña Marítima ha logrado captar la atención y fomentar la participación de la ciudadanía coruñesa.**

- ✓ **Cerca de 38.000 usuarios han visualizado la información sobre los talleres, el envío de las BBEE o las sugerencias del buzón Web.**
- ✓ **Se han publicado cerca de 50 noticias** relacionadas **en la prensa escrita**, además de numerosos artículos en prensa digital. También ha tenido una importante repercusión en la televisión y radios locales.
- ✓ El proceso también ha tenido una repercusión significativa en las redes sociales con **numerosas visualizaciones en X, en las cuentas de Coruña Marítima, el Puerto o el Ayuntamiento, o en Facebook.**

PRINCIPALES CIFRAS DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

PLATAFORMA DIGITAL

La actividad de página web, a fecha 5 de mayo de 2025, se resume como sigue:

- Número de visitas: 4.820
- Número Usuarios Activos: 3.224
- Consulta Bases Estratégicas:
 - Número de visitas: 551

- Número Usuarios activos: 367
- Buzón de sugerencias
- Número de visitas: 179
- Número Usuarios activos: 133

Durante este periodo se han recibido sugerencias de **81 personas o entidades**, divididas en:

- Particulares: 55 envíos
- Entidades y asociaciones: 26 envíos
- **Total: 81 envíos (*)**

NOTA: las personas o entidades que han realizado más de un envío se contabilizan solamente una vez.

En total se han recibido **422 sugerencias**, repartidas como sigue:

- Particulares: 262 sugerencias
- Entidades y asociaciones: 166 sugerencias
- **Total: 428 sugerencias**

TALLERES TEMÁTICOS

Los talleres temáticos se celebraron entre los días 23 de marzo y el 3 de abril de 2025:

- Taller de Economía e Innovación – 23 de marzo de 2025
- Taller de Movilidad – 24 de marzo de 2025
- Taller de Equipamiento y Usos - 1 de abril de 2025
- Taller de Actividad Portuaria - 2 de abril de 2025
- Taller de Medio Ambiente, Agua y Energía - 3 de abril de 2025

Participaron 63 expertos y asistieron unas 230 personas como público, 22 de las cuales intervinieron activamente durante las sesiones.

Se recabaron 286 reflexiones, opiniones y sugerencia, todas ellas relacionadas con las Bases Estratégicas.

CONCLUSIONES

Del total de reflexiones, sugerencias y aportaciones recibidas, el 14 % han sido realizadas por los expertos a través de los talleres temáticos, mientras que **el 86 % han sido propuestas por el público (particulares entidades y asociaciones)** tanto a través de los talleres como de la plataforma digital (buzón).

Las reflexiones y sugerencias de los expertos se centraron, básicamente, en los acuerdos estratégicos (el 85 % de las aportaciones hacían referencia a ellos), Por el contrario, las reflexiones y sugerencias del público se repartieron entre aportaciones relacionadas con los acuerdos estratégicos (44 %) y no relacionadas con ellos (.66 %).

De manera global, del análisis de las aportaciones realizadas, se puede extraer lo siguiente:

TEMÁTICA PORTUARIA

Existe una amplia conciencia de la importancia del puerto de A Coruña para la economía y la identidad de la ciudad por lo que se apoya de manera amplia la conveniencia de **mantener algunos tráficos comerciales portuarios en la dársena interior del puerto de A Coruña**, reservando el espacio necesario para los tráficos de mercancía general y para posibles tráficos futuros regulares de contenedores, Ro-Ro y Ro-Pax. Los espacios para acoger estos tráficos en el puerto interior se plantearán, preferiblemente, en el entorno del Centenario.

De manera general, los operadores valoran positivamente ese mantenimiento del Puerto interior, ya que es la única dársena que actualmente cuenta con acceso ferroviario, el cual en caso de desaparecer sería muy difícil recuperar a futuro. En este sentido, y en línea con la idea de reforzar la competitividad de las actividades portuarias, se detecta un importante apoyo **al mantenimiento y mejora de la conectividad viaria y ferroviaria del puerto comercial de la dársena interior**, minimizando y resolviendo interferencias con la movilidad urbana del ámbito: tráfico rodado, transporte público, movilidad peatonal y ciclista.

Se recoge un **importante apoyo a la actividad pesquera del puerto interior** tanto por su importancia económica como por su valor identitario de en la imagen de la ciudad. En consecuencia, es deseable que cualquier intervención que se desarrolle en este sector respete y perpetúe la vinculación con la ciudadanía. Es bien recibida la conveniencia de que **el uso pesquero industrial (venta, procesado y transformación) se traslade, siempre que sea posible, al entorno Oza-Repsol**, unificando los usos pesqueros en el entorno de Oza, ampliando la superficie en tierra y agua hacia las actuales instalaciones de Repsol. Será necesario analizar la mejor solución para que los actuales espacios pesqueros de la dársena de la Palloza se conviertan en la memoria de la ciudad, colaboren en la difusión de la actividad pesquera y continúe siendo una señal de identidad de la A Coruña.

Por su especial relación con la ciudadanía, **el tráfico de cruceros y la náutica deportiva son usos portuarios estratégicos del proyecto Coruña Marítima**. El Master Plan debe considerar los espacios necesarios para su mantenimiento y desarrollo. En este sentido han sido varias las sugerencias de estudiar la posibilidad de ubicar el muelle de Trasatlánticos en otro lugar, que no incida tanto en el paisaje de la ciudad, ya que es una barrera.

TEMÁTICA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE

Uno de los temas más abordados durante el proceso de participación ciudadana ha sido la necesidad de **estudiar la posibilidad de implementar un servicio ferroviario de Cercanías en el ámbito del proyecto**, aprovechando la infraestructura existente en el corredor de la Ría del Burgo (algunas aportaciones sugerían otros corredores). En este sentido, las aportaciones de los expertos incidían en la necesidad de analizar tanto la demanda potencial como las posibles obras necesarias en la línea para garantizar un servicio atractivo.

Se ha recogido una importante preocupación sobre los problemas de movilidad en el entorno, especialmente en los accesos a la ciudad central. En este sentido, se recoge un amplio consenso en la necesidad de que el Máster Plan **estudie la movilidad viaria** del ámbito, considerando distintas opciones

de **soterramiento parcial del viario** estructurante de la zona, facilitando la permeabilidad peatonal hacia el mar.

El transporte público y sus necesidades también ha sido un tema recurrente, así como la necesidad de que el Máster Plan **contemple como uno de sus principales objetivos la mejora y potenciación del transporte público urbano y metropolitano**. En este sentido se han repetido sugerencias sobre la necesidad recogida en las BBEE de plantear **un nuevo intercambiador** que ordene las terminales de autobuses interurbanos y mejore su conexión con los autobuses urbanos y sobre la necesidad de incluir **plataformas reservadas para el transporte público** en los principales ejes de acceso a la ciudad central.

También se desprende de las aportaciones recibidas la necesidad de que el Master Plan **analice el sistema de transporte de forma integral**, considerando todos los modos de forma coordinada. En este sentido se apunta la necesidad de analizar las **necesidades de aparcamiento**, espacialmente en la periferia del ámbito. También se apunta la necesidad de analizar posibles servicios de **transporte de ría**.

Asimismo, se ha detectado una importante preocupación por que el Master Plan contemple la movilidad blanda, **mejorando y potenciando los itinerarios peatonales y ciclistas** y asegurando la **permeabilidad peatonal entre la ciudad y la lámina de agua**. Todo ello en el marco de una **movilidad sostenible**, tomando como base la pirámide de la movilidad sostenible donde los modos blandos tienen prioridad sobre el transporte público y este sobre la movilidad en vehículo privado. En este sentido, **el master plan deberá contemplar la movilidad ciclista como una opción prioritaria**. Para ello, un itinerario longitudinal, compatible con la creación de un corredor verde, en plataforma específica, puede ser una solución sostenible y armónica con el uso peatonal y ciudadano del ámbito.

TEMÁTICA URBANÍSTICA

Entre las reflexiones y sugerencias se ha indicado repetidamente en la necesidad de **reivindicación del alma coruñesa y su identidad propia** y su reflejo en el proyecto, así como la consideración del **paisaje litoral** en la ordenación.

Uno de los principales temas señalados por los participantes en el proceso de participación ciudadana ha sido la conveniencia de **implantar diferentes equipamientos para ciudad**, pudiéndose considerar que uno de ellos sea de escala de ciudad y con carácter icónico o simbólico que caracterice la intervención. Considerando su centralidad en el ámbito y en la ciudad como, se considera que el espacio ideal es el **entorno Batería y Calvo Sotelo y Linares Rivas**,

En este sentido, **el entorno de Batería y Calvo Sotelo podrá desarrollarse a una velocidad distinta del resto del ámbito**, dado que está liberado parcialmente de actividad portuaria. Además, existe un consenso entre los Organismos que componen la Comisión Coruña Marítima en que los usos en esta zona se desarrollen mediante un **modelo concesional**.

Existe una gran preocupación sobre la calidad urbana de los espacios urbanos resultantes de la operación. En este sentido abundan las sugerencias que abogan por una adecuada mezcla de usos que genere un espacio de calidad, vivo y atractivo para la ciudadanía. En este sentido, **para garantizar la sostenibilidad** de la actuación **el Master Plan deberá estudiar en el ámbito el parámetro de densidad poblacional** deseable que garantice una compatibilidad óptima y una mezcla de usos adecuada.

Varias aportaciones han hecho referencia a la importancia de contemplar vivienda protegida en el proyecto. En este sentido, cuando se desarrollen urbanísticamente los distintos ámbitos, habrá que

considerar y **estudiar el porcentaje de vivienda protegida óptimo** en función de la situación económica y social del momento.

En este sentido, para el desarrollo de los usos **residenciales, terciarios, dotacionales y equipamientos** que garanticen la creación de un barrio moderno, joven y lleno de actividad a todas se señala **el entorno de San Diego** que, por sus dimensiones, **ofrece mayores alternativas de ordenación de usos**.

En el entorno de San Diego, teniendo en cuenta la vocación del espacio, **se debe considerar el desarrollo e instalación de diferentes equipamientos de ciudad** (ya sean estos culturales, sanitarios, deportivos, sociales, etc.). Entre los múltiples usos alternativos, dadas las dimensiones del espacio, **sería conveniente el establecimiento de un equipamiento multiusos cubierto de gran capacidad**.

Un buen número de sugerencias hacen referencia a la necesidad de **mejorar el espacio público** y a la conveniencia de **desarrollar nuevos espacios verdes**, integrando los existentes. En este sentido, **los espacios verdes y el agua, como elemento protagonista**, deben convertirse en **el núcleo atractor del proyecto**, conformado una **sucesión de usos en el espacio y en el tiempo**, desarrollados mediante un programa complementario que potencie y mantenga la actividad urbana.

Como se ha señalado en el apartado de movilidad, se ha detectado una importante preocupación en **garantizar el acceso de la ciudad a la lámina de agua**. La permeabilidad desde la ciudad hasta el borde de agua, tanto en el aspecto visual como en el aspecto de accesibilidad por parte de los ciudadanos, debe constituirse en una cuestión fundamental del Máster Plan.

También han sido frecuentes las sugerencias para que el Máster Plan, más allá de los propios usos náuticos portuarios, tenga en cuenta las opciones de **utilización de la lámina de agua para acoger actividades culturales, deportivas y recreativas**, explotando su potencial como elemento de comunicación y esparcimiento.

TEMÁTICA MEDIOAMBIENTAL

Han sido múltiples las aportaciones que proponen la utilización del agua como elemento nuclear del proyecto. **la relación con el agua de las actuaciones y usos ciudadanos programados debe ser un referente** para el desarrollo y elaboración del master plan. En este sentido, se podrá plantear la **introducción de láminas de agua** en los terrenos hoy rellenados y que dejen de tener uso portuario.

En este sentido, ha sido bien acogida la idea de que el Máster Plan contemple **la integración del río Monelos y su desembocadura en el diseño del ámbito**, si bien, para que esta integración sea posible, será necesario analizar el curso natural y la calidad de las aguas en el mismo.

Han sido numerosas las sugerencias relacionadas con la necesidad de mejorar y potenciar los espacios verdes, la vegetación y la fauna. Se refuerza la intención de que el Master Plan plantee **nuevos espacios verdes** y la conexión con los existentes, creando una malla integrada que equilibre la ciudad, así como la **creación de una infraestructura verde a nivel de ciudad**, que no solo implica la creación de nuevas zonas verdes independientes, sino que se encuentren conectadas entre sí, para lo que también será necesario el desarrollo del arbolado. Es importante señalar que el proyecto **constituye una gran oportunidad para distribuir más equitativamente los espacios**, mejorando así el paisaje urbano.

Se ha detectado la preocupación de la ciudadanía por **el impacto del proyecto en el cambio climático**, aspecto que debe ser clave en el desarrollo del Master Plan. Por ello, se deben analizar tanto los riesgos

de inundación como la subida del nivel del mar que puede afectar al ámbito y condicionar los usos y su intensidad a implantar

Asimismo, el Master Plan debe incorporar **criterios de sostenibilidad en la edificación y la urbanización del ámbito**, no solamente en la fase de diseño donde cobra especial relevancia la adaptación a los diferentes eventos derivados del cambio climático, sino también en el desarrollo de soluciones que permitan minimizar sus efectos. Así, el uso racional del agua, la mejora de la calidad energética de los edificios y el uso de materiales que cumplan estándares de sostenibilidad, deben ser estudiados y analizados.

TEMÁTICA ECONÓMICA

Varias aportaciones inciden en la gran **oportunidad que el proyecto supone para A Coruña** en el aspecto urbano, pero también **en el aspecto económico y empresarial**. En este sentido, el Master Plan debe ser una **pieza clave de crecimiento económico de la ciudad**.

Además de contemplar la conservación de la identidad portuaria de la ciudad mediante el **mantenimiento y potenciación de las actividades productivas actuales** alrededor de la actividad portuaria (pesca, cruceros, tráficos comerciales y náutica deportiva), el proyecto debe ser una oportunidad para **atraer actividades económicas relacionadas con la innovación y tecnología** en campos variados como pueden ser el sanitario, la economía circular, la economía azul, la universidad, la logística, el textil o el naval.

Son varias las voces que señalan que **la calidad del proyecto será fundamental para atraer actividad**.

También se señala la conveniencia de añadir a la visión del proyecto la puesta en valor los recursos que se van a generar y es una oportunidad para dar un papel más relevante a la economía circular.

Asimismo, algunas sugerencias señalan la necesidad de reforzar las exigencias del análisis económico-financiera del Master Plan.