



6.1. Obras en curso de ejecución iniciadas con anterioridad a 2014	134
6.2. Obras iniciadas en el año 2014	136
6.3. Obras iniciadas y terminadas en el año 2014	136

06. Breve descripción de las obras más importantes



06 Breve descripción de las obras más importantes



6.1. Obras en curso de ejecución iniciadas con anterioridad a 2014

NOMBRE DE LA OBRA	PRESUPUESTO TOTAL CONTRATADO	CERTIFICADO EN EL AÑO	CERTIFICADO AL ORIGEN	SITUACIÓN
Ejecución de las obras de un vial subterráneo en la Dársena de la Marina	10.889.000,00	5.409.841,77	5.502.849,36	En ejecución
Actuaciones complementarias y medidas protectoras o correctoras de la D.I.A. puerto exterior	2.872.808,85	885.808,85	2.705.808,85	En ejecución
Obras de pequeño presupuesto en puerto interior	1.224.931,48	817.994,74	1.203.660,05	En ejecución
Asistencias técnicas puerto exterior	847.904,50	362.979,84	518.652,66	En ejecución
Inmovilizado inmaterial	368.722,24	180.913,16	316.972,24	En ejecución
Equipos informáticos	211.827,20	140.119,81	211.827,20	En ejecución
Asistencias técnicas puerto interior	331.511,40	128.960,09	301.827,82	En ejecución
Habilitaciones puerto exterior	3.143.323,41	95.719,67	166.833,03	En ejecución
Proyecto de obras ordinarias de urbanización de la Dársena de la Marina	3.805.841,78	88.284,12	88.284,12	En ejecución
Señales marítimas	109.561,18	65.146,18	101.511,18	En ejecución
Reordenación de espacios portuarios de la concesión de Repsol	23.959.000,00	54.889,14	54.889,14	En ejecución
Actuaciones en materia de seguridad	51.691,45	18.091,45	18.091,45	En ejecución



<i>NOMBRE DE LA OBRA</i>	<i>PRESUPUESTO TOTAL CONTRATADO</i>	<i>CERTIFICADO EN EL AÑO</i>	<i>CERTIFICADO AL ORIGEN</i>	<i>SITUACIÓN</i>
Proyecto constructivo de galería para tuberías y canal de desagüe en las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira	2.468.999,99	2.235.986,05	2.468.999,99	Terminada
Urbanización y puesta en valor de la zona del Parrote	1.079.240,06	934.339,03	1.079.240,06	Terminada
Proyecto de pavimentación del relleno de San Diego (Fase I. zona almacenamiento ligada al muelle del Centenario Sur)	243.896,57	234.253,60	243.896,57	Terminada
Expropiaciones puerto exterior fase III	1.175.202,66	225.664,75	1.175.202,66	Terminada
Expropiaciones puerto exterior fase I y I	7.062.704,14	62.966,47	7.062.704,14	Terminada
Iluminación general del puerto 2ª fase	61.082,98	61.082,98	61.082,98	Terminada
Proyecto de protección de la toma GNF y mejora de la utilización de las infraestructuras en Punta Langosteira	17.492.838,16	39.562,77	17.492.838,16	Terminada
Otras inversiones	4.878,43	3.151,39	4.878,43	Terminada
TOTALES ACUMULADOS	77.404.966,48	12.045.755,86	40.780.050,09	

6.2. Obras iniciadas en el año 2014

Proyecto de obras ordinarias de urbanización de la Dársena de la Marina

La urbanización de la Dársena de La Marina se extiende sobre una superficie total de más de 28.000 m², y comprende toda el espacio central de la Dársena de La Marina (actual Avenida de Montoto, jardines centrales y frente marítimo).

Asimismo, de cara a dotar al área de un carácter unitario, la urbanización abarca la actual Avenida de Alférez Provisional, incluyendo el entorno del edificio de la Autoridad Portuaria y el acceso al Muelle de Trasatlánticos, y el espacio existente en Puerta Real donde se sitúa actualmente una ventana arqueológica.

El criterio básico para el desarrollo de la urbanización es el mantenimiento de una cota única en todo el pavimento, de tal forma que se genera una total permeabilidad entre los distintos espacios. En este sentido, la urbanización se desarrolla a través de una trama geométrica que sirve de base a la zonificación propuesta que comprende áreas de estancia y ocio así como áreas de circulaciones y comunicaciones.

Se diseñan dos zonas de circulación con distinto carácter.

En el borde marítimo se genera un paseo peatonal que enlaza el inicio de la zona peatonal, a la altura de los Cantones Village, con el Muelle del Parrote, con una trama única.

El segundo espacio de circulación se sitúa en la zona más próxima a las fachadas, aunque con mayor separación que la actual, generando una senda destinada a tráfico rodado, si bien se prevé que el mismo sea restringido y controlado (residentes, transporte público...).

En la zona central de la Dársena se desarrolla la plaza pública en la que se dispone de espacios arbolados en convivencia con espacios infantiles y zonas de estancia.

El resto de espacios adyacentes, como el entorno de la Autoridad Portuaria, el acceso al Muelle de Trasatlánticos o Puerta Real, se diseñan bajo la premisa de carácter unitario de urbanización, con acabados acordes con el resto de espacios.

El proyecto contempla también una propuesta de restauración de la valla del cierre perimetral del Puerto que es objeto de demolición en las obras del vial subterráneo. Se pretende reconstruir el edificio-puerta situado en el acceso hacia Palexco, así como un tramo central de valla, que sin embargo dota a la zona de una mayor permeabilidad entre el puerto y el espacio urbano exterior.

6.3. Obras en ejecución o terminadas en el año 2014

Proyecto de galería para tuberías y canal de desagüe en las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira

Este proyecto recoge la construcción de un muro y canal de hormigón armado que discurrirá adosado al talud interior del dique de abrigo desde el PK 0+912 hasta el cantil del muelle transversal, con objeto de proteger la explanada frente a los rebases y conducir el agua de manera controlada para que desagüe a través del talud interior del dique y del extremo en el Muelle Transversal.

El canal se proyecta adosado a la escollera interior del dique, mediante una losa de hormigón armado, con pendiente transversal hacia el dique del 1%, y un muro, también de hormigón armado, de 8 m de altura, que corona a la cota +14.00.

Proyecto de un vial subterráneo en la Dársena de La Marina

El objeto del presente proyecto es la definición de las obras necesarias para la ejecución de un Vial Subterráneo en la dársena de la Marina.

En líneas generales, la actuación consiste en el soterramiento del vial que en la actualidad discurre junto al muelle de la Dársena de la Marina, en la fachada marítima de A Coruña. Para ello se construirá un vial subterráneo, de aproximadamente 530 metros de longitud, que se inicia en la Avenida Alférez Provisional, en las proximidades del centro comercial Los Cantones Village y el hotel NH Atlántico y entronca con el Vial Subterráneo de O Parrote, actualmente en ejecución, y con el Túnel de María Pita.

La construcción del vial subterráneo se llevará a cabo mediante la ejecución de pantallas de hormigón, la construcción de la losa superior del túnel y el posterior vaciado del material de relleno. Finalmente se ejecutará la losa inferior del vial. Una vez finalizada la estructura se dotará al vial subterráneo de todos los elementos e instalaciones necesarias para su puesta en servicio.

El perfil longitudinal presenta una rampa de descenso con pendiente del 9,5% (consiguiéndose mejorar la pendiente máxima prevista), un tramo prácticamente horizontal, y alineaciones para la conexión con el Túnel de María Pita (ascendente del 7%) y Vial Subterráneo de O Parrote (descendentes del 5,75% y 6,5%).



El túnel consta de una sección tipo de 4 carriles (2 en cada sentido) de 3,25 metros de anchura, arcones de 0,50 m y aceras de 0,75 m. La altura libre será de 5,00 m, disponiéndose 1 metro adicional de gálibo en el interior del cajón para la incorporación de las instalaciones para el equipamiento del túnel y de otros elementos de seguridad.

Proyecto de pavimentación del relleno de San Diego fase I

El objeto fundamental de las obras es la pavimentación de siete mil quinientos metros cuadrados del relleno de la Dársena de San Diego y su habilitación para su funcionamiento como área de explotación portuaria de uso no específico.

Las unidades de obra más importantes son:

- RED DE DRENAJE.- La red de drenaje perimetral se proyecta apoyada en la red existente, de manera que se aprovechan los sumideros y pozos existentes., algunos de los cuales deberán ser puestos a la cota correspondiente mediante recrecido.
- RED DE ALUMBRADO.- La iluminación de la parcela se resuelve mediante la instalación perimetral de 2 torres de alumbrado de 25 m. de altura, con proyectores de 1.000 w, de manera que garantizan un iluminancia de 20 luxes, mínima exigibles para zonas portuarias de aparcamiento de vehículos y almacenamiento de contenedores.

- PAVIMENTACIÓN.- Se concibe el pavimento de la explanada como un firme provisional y se opta por un paquete de firme flexible, formado por una capa de zahorra artificial de 25 cm y sendas capas de aglomerado asfáltico, una capa de 9cm de AC 22 bin S (antigua S-20) y una capa de rodadura de 6cm de AC 16 Surf D (antigua D-12), con los correspondientes riegos de imprimación y adherencia.

Proyecto de puesta en valor de las estructuras históricas del Parrote

Las obras consistieron en una actuación de restauración de parte de las estructuras defensivas del Parrote, en la zona de entronque entre la cortina de la muralla de la ciudad y el baluarte del siglo XVIII, generando un espacio visitable que permite ver la estructura en origen, así como la propia restauración.

También se ejecutó una actuación de conservación en el resto del trazado del baluarte, realizando una reinterpretación del mismo, generando una plaza interior sobreelevada sobre el resto de la urbanización.

Por último, este proyecto ha contemplado también un acondicionamiento de los locales situados en los bajos del Paseo del Parrote, que incluye un reforzamiento estructural de los mismos.

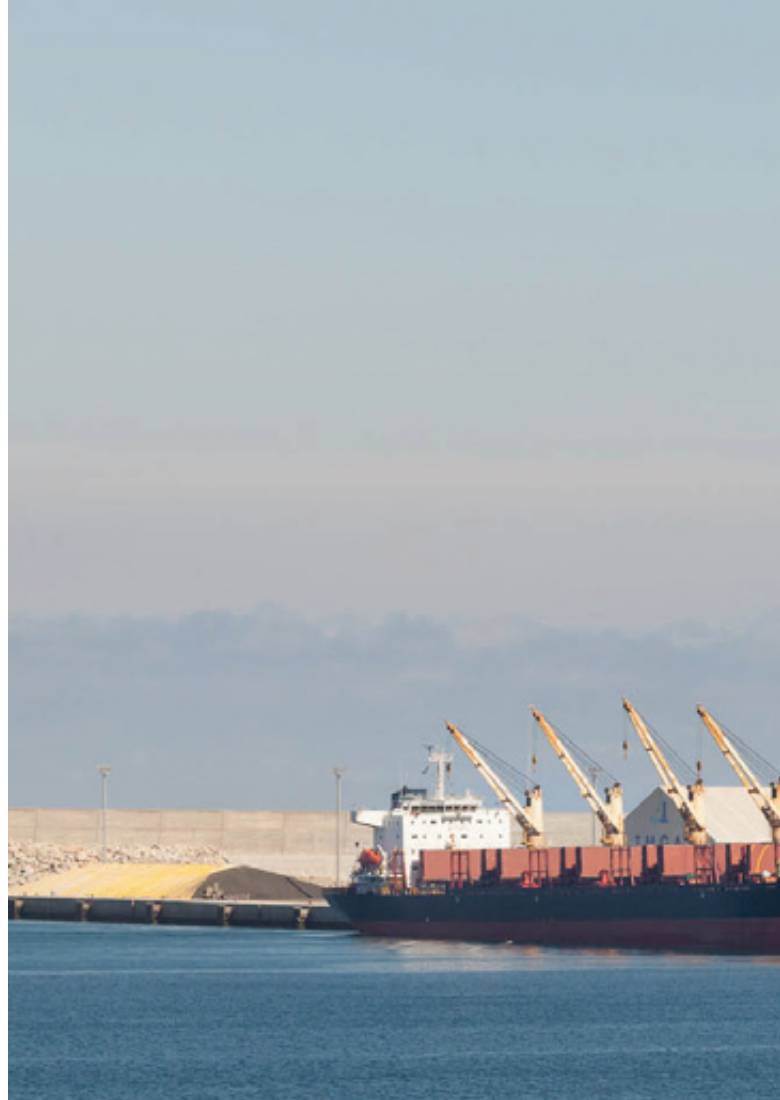
Puerto Exterior

Durante el ejercicio de 2014 se desarrolló una intensa actividad en el Puerto Exterior, donde el avance de las obras de la tercera fase constructiva, así como el inicio del traslado de la actividad desde el puerto interior fueron las dos actuaciones más destacadas. A ellas se suman la consolidación del tráfico regular de mercancías y la ejecución y planificación de los accesos, así como el plan de comercialización para captar inversores internacionales.

Consolidación de tráficos

A lo largo del ejercicio de 2014 se alcanzó un movimiento de 237.000 toneladas, fundamentalmente de clinker, pontonas y avituallamiento a buques, un nuevo servicio que consiste fundamentalmente en el suministro de combustible, para el que la dársena de Langosteira se posiciona como un punto estratégico por su ubicación y por la seguridad de las operaciones. También se ha consolidado el tráfico de cemento, que opera la empresa Hormigones Carral, e incluso se ha recibido una escala de un buque militar de Estados Unidos.

La diversificación progresiva de las mercancías, que incluye durante este ejercicio de 2015 el carbón, coque y los graneles agroalimentarios, ha puesto de manifiesto las adecuadas condiciones de operatividad del Puerto Exterior para el movimiento de productos de diferentes características y con cierta complejidad en su estiba. Se refrendan así los resultados de los estudios sobre accesibilidad y maniobrabilidad de buques, sobre todo el realizado por el Centro de Estudios de Experimentación de Obras Públicas del Ministerio de Fomento, CEDEX, que sitúa en el 97% el porcentaje de operatividad anual de Punta Langosteira, y al mismo tiempo se refuerza su posicionamiento como un puerto versátil y apto para el movimiento de todo tipo de mercancías.



Además de su operatividad, el Puerto Exterior ha demostrado su resistencia y buen comportamiento ante situaciones meteorológicas extremas, ya que no se observó daño alguno en las estructuras tras los diversos episodios de ciclógenésis ocurridos en el otoño e invierno del pasado año.

Traslado de operadores

Uno de los aspectos más destacados del ejercicio de 2014 ha sido el impulso al proceso de traslado de operadores del puerto interior, lo que pone de manifiesto la adecuación de la oferta de Punta Langosteira a las necesidades comerciales de los actuales clientes portuarios. Entre las empresas que ya han solicitado, canalizado y abordado la construcción de sus instalaciones concesionadas figuran algunos de los principales operadores del Puerto coruñés. La primera empresa que empezó a operar en Punta Langosteira fue Pérez Torres Marítima, con la estiba de clinker y pontonas. En 2014 fue adjudicada a esta compañía la concesión para ejecutar una nave de 10.000 metros cuadrados para el almacenamiento y



gestión de mercancía, y en 2015 ha solicitado una ampliación a 20.000 metros cuadrados. La nave se encuentra actualmente en la fase final de su construcción, con la previsión de empezar a operar en el segundo semestre de 2015. En similar situación se encuentra el proceso para Galigrain, perteneciente al grupo Nogar y principal operador de graneles agroalimentarios del puerto coruñés, que obtuvo una concesión para construir unas instalaciones de 10.000 metros cuadrados, con la previsión también de ampliaciones futuras.

La primera nave que se ha puesto en funcionamiento en Punta Langosteira es la de Terminales Marítimas de Galicia, tras iniciar las obras en 2014, y ya está operando cargas de coque y graneles agroalimentarios en unas instalaciones concesionadas por un plazo de 35 años. La empresa ya ha solicitado una ampliación para alcanzar 10.000 metros cuadrados y una segunda concesión para una nave de 2.500 metros cuadrados en el nuevo muelle que se ejecutará en el marco del proyecto constructivo del contradique.

En 2014 se otorgó también la concesión a la petrolera Repsol para la ocupación de terrenos y construcción de su terminal exclusiva para el movimiento de graneles energéticos, dando

servicio a la Refinería. La compañía invertirá 125 millones de euros para empezar a operar en las nuevas instalaciones antes del 14 de abril de 2018. Repsol tiene previsto trasladar en una primera fase el 60% de sus tráficos (petróleo, coque y azufre), lo que pone de manifiesto su apuesta a largo plazo por el puerto y la ciudad de A Coruña y supone un paso adelante importante en materia medioambiental, alejando del centro urbano uno de los tráficos más sensibles.

Obras en marcha: el contradique y los accesos

En el apartado constructivo, durante el año 2014 se prosiguió con la ejecución del contradique, abordando la segunda fase de esta infraestructura de 1.350 metros, que resulta de vital importancia para alcanzar la plena operatividad, ya que no sólo completará el abrigo de la lámina de agua sino que también permitirá ampliar la longitud de muelles y la



superficie de explanadas, hasta alcanzar 250 hectáreas. La primera piedra para la ejecución de esta fase se colocó en un acto celebrado el 26 de noviembre de 2014, en el que estuvo presente la ministra de Fomento, Ana Pastor, además de otras autoridades del gobierno central, autonómico y municipal.

Durante el año 2014 también se ha acelerado la ejecución de las conexiones viarias con la autovía AG-55. Con respecto a la conectividad ferroviaria, se trata de una infraestructura irrenunciable para garantizar la máxima operatividad del Puerto Exterior, de la que ya se ha aprobado el trazado definitivo.

Teniendo en cuenta las inversiones pública y privada en el Puerto Exterior, el crecimiento de la actividad queda garantizado para los próximos ejercicios y ya se está empezando a percibir el retorno y el impacto en el desarrollo económico e industrial de A Coruña y su área de influencia.

Valoración de terrenos y lámina de agua

Durante el año 2014 se dio otro paso importante para delimitar la actividad futura en el Puerto Exterior: la valoración de los terrenos y lámina de agua de la zona de

servicio, que es necesaria para calcular la cuantía de la tasa de ocupación de los ámbitos de dominio público portuario. El valor de los terrenos se determina sobre la base de criterios de mercado, y para ello la Autoridad Portuaria ha establecido precios altamente competitivos dentro de los márgenes existentes, con el fin de favorecer la implantación de concesiones y actividades en el recinto. Los valores de los terrenos abarcan desde los 90,60 euros por metro cuadrado en la zona del dique de abrigo y el contradique hasta los 153,70 euros por metro cuadrado en la franja de 400 metros de anchura junto al cantil del muelle. En cuanto a los valores en la lámina de agua, oscilan entre los 33,20 euros por metro cuadrado de la zona abrigada por el contradique y los 39,30 euros por metro cuadrado de la zona con mayores calados, situada en el entorno del dique exterior.

Intensa actividad comercial

Durante el año 2014 la Autoridad Portuaria ha proseguido con su intensa actividad comercial con el fin de dar a conocer en los principales mercados mundiales y en los países punteros en transporte marítimo el potencial de futuro del Puerto Exterior como oportunidad de negocio e inversión



empresarial. De nuevo se desarrollaron misiones comerciales internacionales, celebrando numerosas reuniones no sólo con empresas, sino también con entes portuarios, con los que se han establecido alianzas de colaboración. La Autoridad Portuaria estuvo presente asimismo en diversas ferias sectoriales en Alemania o Gran Bretaña, con el fin de presentar las ventajas competitivas de la nueva dársena. Entre ellas figuran su ubicación estratégica en las rutas del comercio marítimo internacional, así como sus condiciones en cuanto a calados, que alcanzan los 24 metros, permitiendo el acceso y maniobrabilidad de grandes buques VLCC. Estos elementos, unidos a la conectividad viaria y ferroviaria, la amplia superficie logística del recinto y la gran bolsa de suelo industrial de su entorno son los aspectos más valorados por los potenciales inversores internacionales con los que se mantiene contacto.

No existe ningún puerto en la fachada atlántica entre Rotterdam y Sudáfrica que reúna las condiciones de Punta Langosteira tanto a nivel técnico como dotacional, lo que permite convertir al Puerto Exterior en puerto hub de graneles energéticos o agroalimentarios y dar cabida al desarrollo de nuevos negocios e implantación de industria a largo plazo, además de la ya iniciada ampliación de las instalaciones de los clientes con los que ya cuenta el puerto coruñés.

Además de los graneles líquidos y sólidos existen otros sectores estratégicos como el eólico, ya que Punta Langosteira cuenta con superficies adecuadas para la manipulación de estructuras de gran envergadura como son los aerogeneradores. Las instalaciones también resultan atractivas para el sector químico y medioambiental, con un valor añadido, que es la seguridad que implica la ubicación del Puerto Exterior, alejado de núcleos habitados y con una protección natural formada por taludes de hasta 120 metros de altura.

A lo largo de 2014 numerosos expertos, empresarios y responsables de grupos inversores, grandes operadores o autoridades de entes portuarios tuvieron la oportunidad de constatar estas ventajas competitivas y conocer las instalaciones.