


Área / Unidad GESTION ADMINISTRATIVA MEDIO AMBIENTE MA1000 FAG	Documento 54113108D4
Código de verificación  5Q37 226V 5B1B 072G 0SVM	Expediente 541/2018/2123 Fecha 21-10-2019

SOLICITUD DE AYUDA- FICHA IDENTIFICATIVA Y DESCRIPTIVA DE LA OPERACIÓN

PROGRAMA OPERATIVO	PO FEDER Plurirregional de España (POPE) 2014-2020 (antes POCS)
CCI	2014ES16RFOP002
Eje	12. Desarrollo Urbano
OBJETIVO TEMÁTICO	OT6: Conservar y proteger el medio ambiente y promover la eficiencia de los recursos
PRIORIDAD DE INVERSIÓN	6c: Conservación, protección, fomento y desarrollo del patrimonio natural y cultural.
OBJETIVO ESPECÍFICO	OES 6.3.4 (060c4). Promover la protección, fomento y desarrollo del patrimonio cultural y natural de las áreas urbanas, en particular las de interés turístico.
CAMPO DE INTERVENCIÓN	(CI090/CE092) Protección, desarrollo y promoción de los activos del turismo público.

	(CI092/CE094) Protección, desarrollo y promoción de los activos de la cultura y el patrimonio públicos.
LÍNEA DE ACTUACIÓN EDUSI EidusCORUÑA	LA 2: Memoria del borde litoral y fluvial: recuperación de enclaves de costa, fuentes, lavaderos y cursos fluviales del municipio.
TÍTULO DE LA OPERACIÓN	LA2-OP2.1 Memoria del borde litoral y fluvial: recuperación de enclaves de costa, fuentes, lavaderos y cursos fluviales del municipio.
UNIDAD EJECUTORA	Servicio de Medio Ambiente
Nombre de la CONCEJALÍA/UNIDAD de la cual depende el departamento que formula la solicitud de ayuda	Concejalía de Medio Ambiente
Nombre del DEPARTAMENTO municipal que formula la solicitud de ayuda	Servicio de Medio Ambiente
Nombre del responsable técnico RESPONSABLE de la LÍNEA DE ACTUACIÓN.	Angelika Lorenzen Ketterling
Nombre del responsable técnico RESPONSABLE de la OPERACIÓN.	Fernando Aradas García
Capacidad administrativa de la Unidad Ejecutora	<p>La capacidad administrativa de la Unidad Ejecutora viene avalada por la estructura orgánica y funcional de la misma con la suficiente experiencia y capacidad para gestionar y desarrollar la operación financiada.</p> <p>Entre los perfiles profesionales de la Unidad Ejecutora señalar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Director de Área - Jefe de Servicio - Jefa de Departamento de Gestión Administrativa - Jefa de Sección de Gestión Administrativa

	<ul style="list-style-type: none"> - Jefa de Unidad de Gestión Administrativa - Auxiliares administrativos - Gestora económica - Técnico Superior de Biología
Consignación presupuestaria:	<p>435.000,00 euros en las siguientes aplicaciones presupuestarias:</p> <ul style="list-style-type: none"> 180.000,00 euros en la aplicación presupuestaria 31.1729.60902 50.000,00 euros en la aplicación presupuestaria 31.1729.60902 25.000,00 euros en la aplicación presupuestaria 31.1722.62300 180.000,00 euros en la aplicación presupuestaria 31.1722.60900
Capacidad de cofinanciación:	<p>20% de fondos propios municipales (87.000,00 euros) incluido en la cuantía reflejada en el apartado de consignación presupuestaria; teniendo capacidad económica suficiente en nuestros presupuestos, con carácter plurianual.</p>
DESCRIPCIÓN DE LA OPERACIÓN	<p>La etapa de las grandes obras de recuperación del borde litoral de la ciudad dejó como déficit el olvido del patrimonio cultural ligado al mismo. Por tanto la meta será recobrar esta memoria a través de la recuperación de patrimonio con valor histórico-cultural de los barrios de la ciudad a la par que implementar acciones de recuperación de enclaves de la costa, desdibujados por las acciones infraestructurales de las pasadas décadas, compensando déficits de accesibilidad al agua litoral y de equipamientos vinculados a ésta.</p> <p>Finalmente se recuperará la densa memoria del mar en A Coruña como guía para las acciones de uso y contacto con el litoral.</p> <p>El gasto a realizar es un gasto de inversión.</p> <p>Se van a tener en cuenta en toda la operación y en su ejecución los principios transversales y horizontales como de igualdad de género y no discriminación, desarrollo sostenible, accesibilidad y participación, como se detalla en el apartado de</p>

	<p>participación y en el Anexo I.</p> <p>Se tendrán en cuenta el cumplimiento de las obligaciones en materia de contratación y publicidad, incluyendo la utilización de logos, emblemas y lemas; la publicidad de la cofinanciación de la Unión Europea; se dispondrá de una contabilidad separada, la publicitación de la operación en los perfiles del contratante y diarios oficiales y, en general, el cumplimiento del manual de comunicación e imagen EIDUS Coruña.</p> <p>La operación se incardina en el objetivo temático (OT6), prioridad de inversión (6c) y objetivo específico OE 6.3.4 (060c4), al tratarse de actuaciones dirigidas a la protección, fomento y desarrollo del patrimonio cultural y natural, de los activos turísticos de la ciudad, en beneficio de la conservación y protección del medio ambiente.</p> <p>Además, la operación está alineada con el OT 6 tal y como se indica en el análisis del marco competencial, en el artículo 25.2 atribuye competencias propias en medio ambiente urbano.</p>
Fecha de inicio (día/mes/año)	01 de diciembre de 2018
Plazo de ejecución (meses)	25 meses
Fecha estimada de finalización (día/mes/año)	31 de diciembre de 2020
OPERACIONES OBJETO DE UN PROCEDIMIENTO DE RECUPERACIÓN	La operación no incluye actividades que eran parte de una operación que ha sido, o tendría que haber sido, objeto de un procedimiento de recuperación conforme al artículo 71 RDC, a raíz de la relocalización de una actividad productiva fuera de la zona del Programa Operativo.
OPERACIONES GENERADORAS DE INGRESOS	La operación no es susceptible de generar ingresos una vez finalizada.
CRITERIOS DE SELECCIÓN DE OPERACIONES (CSPO) QUE CUMPLE	La operación planteada respeta los principios generales definidos en los artículos 7 y

	<p>8 de Reglamento (UE) nº1303/2013 (no discriminación, igualdad de género y desarrollo sostenible) y cumple la legislación de la Unión y Nacional, así como de la norma de subvencionabilidad para los PO FEDER 2014-20 (HFP/1979/2016).</p> <p>La operación está regida por los principios de igualdad entre beneficiarios, eficiencia, eficacia y sostenibilidad de las operaciones, capacidad de los beneficiarios para implementar y estrategia por alineamiento con otras operaciones e instrumentos.</p> <p>Además, la presente operación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contribuye a la estrategia desarrollo urbano sostenible e integrado. - Contribuye al programa operativo vigente. - Aborda los problemas de una forma integrada. - Los gestores tienen experiencia y capacidad desarrollando obras similares. <p>Se adecua a los principios rectores específicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Siendo coherente con la planificación urbana general y de usos del suelo de la ciudad. <p>La definición de la presente operación se ha realizado atendiendo a los siguientes criterios de priorización:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mejor adecuación a los objetivos perseguidos por la EDUSI y al plan de implementación integral objeto de cofinanciación. - Solidez técnica de la propuesta de operación y madurez de la misma para garantizar su ejecución en forma y plazo con los mínimos riesgos. - Mejor contribución al cumplimiento de indicadores de productividad de la PI 6e. - Grado de integración de principios horizontales de igualdad, sostenibilidad, medioambientales y de adaptación al cambio climático.
LOCALIZACIÓN DE LA OPERACIÓN (Ámbito)	Ayuntamiento de A Coruña.
BENEFICIARIOS/AS DE LA OPERACIÓN	En primer término el Servicio de Medio Ambiente del Ayuntamiento y, en general, la

	ciudadanía en su conjunto pues son los destinatarios y beneficiarios de la puesta en valor del borde litoral del término municipal así como de los espacios naturales de especial interés.																																				
COSTE TOTAL	435.000 euros																																				
COSTE TOTAL SUBVENCIONABLE ESTIMADO DE LA OPERACIÓN	<p>Senda financiera aprobada</p> <p>Dada la previsión estimada de ejecución del gasto, se prevé que el gasto puede llegar a realizarse también en 2021.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="6">Plan de Implementación</th> </tr> <tr> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>50.000</td> <td>385.000</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <th colspan="6">Gasto no incluido en el Pdl (estrategia global EidusCoruña)</th> </tr> <tr> <th>2018</th> <th>2019</th> <th>2020</th> <th>2021</th> <th>2022</th> <th>2023</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Plan de Implementación						2018	2019	2020	2021	2022	2023		50.000	385.000				Gasto no incluido en el Pdl (estrategia global EidusCoruña)						2018	2019	2020	2021	2022	2023						
Plan de Implementación																																					
2018	2019	2020	2021	2022	2023																																
	50.000	385.000																																			
Gasto no incluido en el Pdl (estrategia global EidusCoruña)																																					
2018	2019	2020	2021	2022	2023																																
FORMA DE GESTIÓN DE LA OPERACIÓN	<p><input checked="" type="checkbox"/> Actuación directa de la administración mediante contratación pública</p> <p><input type="checkbox"/> Actuación directa de la administración a través de gastos de personal y, en su caso, costes indirectos.</p>																																				
Norma aplicable sobre los gastos subvencionables	Orden HFP/1979/2016, de 29 de diciembre (BOE nº 315 de 30-dic- 2016), por la que se aprueban las normas sobre los gastos subvencionables de los programas operativos del FEDER para el período 2014-2020																																				
Norma aplicable sobre contratación pública	Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.																																				
INDICADORES DE PRODUCTIVIDAD	<p>C009. Aumento del número de visitas previstas a lugares pertenecientes al patrimonio cultural y natural y atracciones subvencionados</p> <p>E064 Superficie de edificios o lugares pertenecientes al patrimonio cultural, de uso</p>																																				

	principal no turístico, rehabilitados o mejorados. En el anexo se detalla el sistema de medición de ambos indicadores.	
Unidad de medida	Número de visitas/año Metros cuadrados	
Valor estimado	2.083 visitas 2.000 metros cuadrados	
NIVEL DE IMPACTO ESTIMADO EN EL INDICADOR DE RESULTADO	Medio	- R063L: Número de visitantes atraídos por las ciudades que cuentan con estrategias DUSI. La operación se entiende que va a incidir en el número de visitantes a la ciudad sin llegar a tener una gran incidencia en los mismos, teniendo una influencia media. El impacto se medirá mediante la realización de un muestreo con carácter previo y posterior a la realización de la operación.
GRADO DE PARTICIPACIÓN/CONSENSO DE LA INICIATIVA	Medio	Ya se presentaron borradores, de las actuaciones a ejecutar con cargo a la operación (y se continuarán presentando con cargo a actuaciones de esta operación), a los vecinos, a las asociaciones de vecinos, a organizaciones sin ánimo de lucro o a otras entidades, según cada caso, con el propósito de recoger aportaciones o sugerencias que serán tenidos en cuenta en la posterior redacción de los proyectos de obras. De algunas reuniones ya realizadas se extendió la correspondiente acta (anexo 2)
Fecha , firma y sello de la persona titular de la	En A Coruña, en la fecha de firma digital que consta en este documento	

concejalía de la que depende la unidad administrativa/ departamento responsable de la ejecución de la operación

Esther Fontán Prado
Concejala delegada de Medio Ambiente y Sostenibilidad

CUMPLIMIENTO DE REQUISITOS PARA SER CONSIDERADA BUENA PRÁCTICA

Título de la buena práctica	Accesibilidad urbana en las playas y arenasles.
Problema o debilidad a cuya resolución contribuye la operación	Falta de accesibilidad a las playas del municipio, lo que limita o incluso impide el acceso a las playas del municipio.
Elementos innovadores que incorpora	Sillas y muletas anfibias; Paneles de información de puntos accesibles con contenido braille y pictogramas de fácil comprensión.
Grado de cobertura sobre la población a la que se dirige	Se dirige a las personas del municipio, así como a los turistas, que quieran disfrutar de las playas del municipio y tengan alguna discapacidad física.
Grado de adecuación de los resultados que se esperan obtener a los objetivos iniciales previstos	El objetivo es hacer accesibles las playas por lo que con las actuaciones a realizar, de acuerdo con la Orden VIV/561/2010 por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, se considera un alto grado de adecuación en los resultados a obtener.
Consideración de los principios horizontales que contempla	Igualdad y accesibilidad
Otras políticas o instrumentos de intervención pública con las que tiene sinergias	Salvamento y socorrismo. Bandera Azul. Programa de atención a las personas con discapacidad del Concello de A Coruña: http://www.coruna.gal/serviciosociales/es/centros-y-entidades/centros-de-atencion-social/unidades-

	de-atencion-social/programa-de-atencion-a-personas-con-discapacidad/contenido/1352772997897?argIdioma=es
Difusión de la operación	A través de su presentación y consulta a asociaciones de usuarios con discapacidad. Se realizará así mismo un registro de la buena práctica, analizando su transferibilidad a otros ámbitos y territorios.

Título de la buena práctica	Accesibilidad a la información.
Problema o debilidad a cuya resolución contribuye la operación	Falta o deficiencia de información a la población, incluyendo como un principio rector de la operación la accesibilidad de la información a la población de un modo inclusivo, paneles informativos y sistema braille.
Elementos innovadores que incorpora	Se instalarán paneles informativos y didácticos que incorporarán lenguaje braille.
Grado de cobertura sobre la población a la que se dirige	Se dirige al conjunto de la población visitante de los enclaves litorales recuperados. La buena práctica será accesible a todos los visitantes, incluyendo a las personas con discapacidad visual.
Grado de adecuación de los resultados que se esperan obtener a los objetivos iniciales previstos	El objetivo es la accesibilidad de la información a todas las personas, por lo que con la incorporación en los paneles del lenguaje braille se considera un alto grado de adecuación en los resultados a obtener.
Consideración de los principios horizontales que contempla	Igualdad y accesibilidad, al facilitar a toda la población el acceso a la información, incluyendo a las personas con discapacidad visual.
Otras políticas o instrumentos de intervención pública con las que tiene sinergias	Conservación y mantenimiento de los parques y jardines municipales. Salvamento y socorrismo. Programa de atención a las personas con discapacidad del Concello de A Coruña: http://www.coruna.gal/serviciosociales/es/centros-y-entidades/centros-de-atencion-social/unidades-

	de-atencion-social/programa-de-atencion-a-personas-con-discapacidad/contenido/1352772997897?argIdioma=es
Difusión de la operación	A través de su presentación y consulta a los vecinos. Se realizará así mismo un registro de la buena práctica, analizando su transferibilidad a otros ámbitos y territorios.

MEDIDAS ANTIFRAUDE

Control de doble financiación:	La unidad ejecutora NO ha obtenido otras ayudas para la misma operación. La Unidad Ejecutora se compromete a declarar en el futuro otras ayudas para verificar su compatibilidad.
Conflicto de intereses	Para esta operación, las personas pertenecientes a la unidad ejecutora no incurrir en conflicto de intereses a la hora de participar en el procedimiento de contratación pública, en cuanto a la valoración técnica de las ofertas. Las personas que participen en dicho procedimiento, se someterán a la cumplimentación de una declaración de ausencia de conflicto de intereses.

ANEXO 1

Para la medición del indicador C009: Aumento del número de visitas previstas a lugares pertenecientes al patrimonio cultural y natural y atracciones subvencionados (así como el indicador de resultado R063L), el impacto podrá medirse mediante la realización de un muestreo con carácter previo y posterior a la realización de la operación, apoyado por la información proporcionada por las empresas adjudicatarias, en el caso de espacios o lugares de acceso libre, o mediante un informe realizado al efecto en el que se realice la estimación oportuna con la descripción de la metodología empleada. En otro caso, se sustentará en un informe en el que se cuantifique el aumento del número de visitas. Los valores del indicador se incluirán en un informe que se enviará por el sistema Opercertiac a la Unidad de Gestión cada vez que se disponga de un nuevo valor del indicador.

En el caso del indicador E064: Superficie de edificios o lugares pertenecientes al patrimonio cultural, de uso principal no turístico, rehabilitados o mejorados, el impacto se medirá tanto en el proyecto de obra, o en los pliegos técnicos, como en un informe de la dirección de obra, o informe del técnico municipal responsable, tras la ejecución de la operación. Este informe se reemitirá por el sistema Opencertiac a la Unidad de Gestión con frecuencia trimestral.

Se van a tener en cuenta en toda la operación y en su ejecución los principios horizontales:

- Igualdad de género y no discriminación: incorporado en el diseño de las actuaciones y en la gestión y accesibilidad de la información. La cartelería y señalética a emplear utilizarán un lenguaje no sexista y que cumpla con la instrucción municipal para la transversalidad de género.
- Desarrollo sostenible: Contribuyendo a la promoción de un modelo de desarrollo de la ciudad más sostenible con la realización de centros de observación y acciones sobre el borde litoral de la ciudad.
- Accesibilidad: tanto física como a la información (Códigos QR y sistema Braille). Se desarrollará una actuación específica de accesibilidad en las playas de la ciudad.
- Participación: Ya se presentaron borradores de las actuaciones a ejecutar con cargo a la operación (y se continuarán presentando con cargo a actuaciones de esta operación), a los vecinos, a las asociaciones de vecinos, a organizaciones sin ánimo de lucro o a otras entidades, según cada caso, con el propósito de recoger aportaciones o sugerencias que serán tenidos en cuenta en la posterior redacción de los proyectos de obras. De algunas reuniones ya realizadas se extendió la correspondiente acta (anexo 2)
- Desarrollo sostenible: recuperación de patrimonio con valor histórico-cultural de los barrios de la ciudad a la par que implementar acciones de recuperación de enclaves de la costa, desdibujados por las acciones infraestructurales de las pasadas décadas, compensando déficits de accesibilidad al agua litoral y de equipamientos vinculados a ésta.

Se hace constar expresamente la revisión de la presente EdI por Angelika Lorenzen Ketterling como coordinadora del Objetivo Temático

ANEXO 2. Acta de participación

ACTA DE LA REUNIÓN DE PARTICIPACIÓN SOBRE EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE UN CENTRO DE OBSERVACIÓN EN EL ENTORNO DE LAS ISLAS DE SAN PEDRO (A CORUÑA).

Expte.- 541/2018/1249
Día: 26.06.2018
Hora de inicio: 10:00 h.
Hora de finalización: 11:00 h.

ASISTENTES:

Concejalía de Medio Ambiente: Antón Pérez Cribeiro, Biólogo.
Empresa redactora del proyecto: Oscar Rosende Abrodos (Soluciones Técnicas de Ocio S.L.)
Grupo Naturalista Habitat: Andrés Pereira y Rocío Montes

ASUNTOS TRATADOS:

1. El ingeniero redactor del proyecto explicó de modo pormenorizado los detalles constructivos a los presentes.
2. Tras un análisis minucioso, se acordó que la solución 2 del anteproyecto era la más oportuna, al ser más compacta, versátil y polivalente.
3. Se propusieron cambios en la distribución interior con el fin de poder acceder a las diferentes dependencias sin tener que molestar a otras actividades (área de observación, sala didáctica, baños y almacén).
4. Se asumieron determinados cambios para facilitar el acceso y la observación de personas con movilidad reducida y sillas de ruedas.
5. El Grupo Naturalista Habitat quedó en enviar, en los próximos días, una propuesta por escrito sobre aspectos constructivos, posibles emplazamientos y, de cara a una fase posterior, equipamiento y modelo de interpretación ambiental.

A Coruña, 26 de junio de 2018



Biólogo de Medio Ambiente

Antón Pérez Cribeiro

ANEXO FOTOGRÁFICO





COPIA AUTÉNTICA. El documento electrónico ha sido aprobado. Este documento ha sido firmado por Concelleira Delegada de Medio Ambiente e Sostenibilidade (MARIA ESTHER DOLORES FONTAN PRADO) a las 13:07 del día 24/10/2019. Mediante el código de verificación 5Q37Z26V5B1B072G0SVM puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web <https://sede.coruna.gob.es/>

ACTA DE LA REUNIÓN DE PARTICIPACIÓN SOBRE EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE UN CENTRO DE OBSERVACIÓN EN EL ENTORNO DE LAS ISLAS DE SAN PEDRO (A CORUÑA).

Expte.- 541/2018/1249
Día: 10.07.2018
Hora de inicio: 9:00 h.
Hora de finalización: 11:00 h.

ASISTENTES:

Concejalía de Medio Ambiente: Antón Pérez Cribeiro, Biólogo.
Puertas Afuera Educación Ambiental: Antonio Sandoval, Manuel Martínez, Antonia Forno (educadores y ornitólogos)

ASUNTOS TRATADOS:

1. El biólogo municipal explicó los detalles del proyecto, sus objetivos, posibilidades de ubicación y la necesidad de tener presente los aspectos logísticos y de seguridad en la fase de funcionamiento.
2. Se acordó buscar la polivalencia máxima del espacio interior, evitando tabiques fijos, instalando en su lugar elementos móviles. También se sugirió aumentar los ventanales de observación, ya que al haber una distancia importante entre el observatorio y las islas, no tiene sentido implemententar troneras de camuflaje.
3. Se realizó una nueva propuesta de ubicación en un lugar donde se favorecería la observación da las colonias de aves, tanto por su elevación como por su proximidad a las islas más frecuentadas por éstas.
4. Se consideró en todo caso el cumplimiento de criterios de accesibilidad y no discriminación para personas con movilidad reducida y sillas de ruedas.
5. Puertas Afuera quedó en enviar de forma inminente una propuesta por escrito sobre aspectos constructivos, posibles emplazamientos y, de cara a una fase posterior, equipamiento y modelo de interpretación ambiental.

A Coruña, 11 de julio de 2018



Biólogo de Medio Ambiente

Antón Pérez Cribeiro

ANEXO FOTOGRÁFICO





ACTA DE LA REUNIÓN 22/06/2018 ACCESIBILIDAD PLAYAS DE A CORUÑA.

Fecha: 22.06.2018

Hora de inicio: 11.00 h

Hora de finalización: 13.00 h

Asistentes:

- Fernando Roade. Jefe de departamento de Gestión Energética y Residuos Urbanos (**FR** en adelante)
- Representantes asociaciones:
 - Grumico. Fran Carreira. (**FC** en adelante).
 - Cogami. (Belén Vaz). (**B** en adelante).
- Raquel Vázquez. Serye Ingenieros. Empresa redactora proyectos. **R** en adelante.
- Ángeles Barallobre, secretaria

Reunión:

FR da comienzo a la reunión presentando a los asistentes, e indica a R que haga un resumen del estudio realizado.

R, de la empresa redactora del informe técnico relativo a la accesibilidad de las playas del término municipal de A Coruña, comenta que el estudio lo ha realizado Marta Alcoba, pero por no poder asistir hoy, asiste ella en su lugar. Procede posteriormente a hacer un breve resumen del estudio realizado, en el que se concluye que ninguna de las playas del término municipal es accesible actualmente y que para solucionarlo se actuará únicamente sobre las 5 playas urbanas: Riazor, Orzán-Matadero, As Lapas, San Amaro y Oza. En cada una de las playas se propone un único punto accesible.

Seguidamente R pasa a comentar las propuestas iniciales de actuación para estas 5 playas, sujetas a las modificaciones y comentarios que realicen los asistentes.

RIAZOR.

R expone que la idea inicial propuesta para esta playa es instalar la plataforma para instalaciones y equipamiento próxima a las casetas de socorrismo actuales, y aprovechar las pasarelas de madera de 1,8 metros de ancho de las que dispone el ayuntamiento para facilitar el acceso hasta la zona de baño, así como la de una estancia al final de la misma con las pasarelas de ancho 1,6 metros. Para llegar a la zona de baño en bajamar se propone inicialmente un sistema tipo Seatrac, que por su coste y operatividad se sustituye en caso de que sea necesario, por una pasarela ligera de poliéster, enrollable.

ORZÁN.

R expone la idea propuesta para esta playa, similar a la anterior, pero dado que la rampa existente cuenta con una pendiente superior al 20% y se descarta su prolongación para disminuir la pendiente, se propuso la instalación de una plataforma salva escaleras en la rampa. Descartada esta solución por el ayuntamiento, dado que impediría la maniobra de los vehículos de mantenimiento de la playa que usan esta rampa, se propone el empleo de una máquina tipo MRI.1 de Novaf, que trasladaría a las personas que lo necesiten desde el paseo hasta la pasarela de madera del arenal a través de la rampa. Esta máquina debe ser pilotada por un auxiliar de baño.

FR insiste en la imposibilidad de disminuir el ancho de esta rampa, instalando un sistema salva escaleras o similar, ya que los vehículos de mantenimiento necesitan todo el espacio disponible para maniobrar. También comentó que el empleo de la máquina Novaf le parece buena idea.

FC apunta que para emplear este sistema debe de haber un timbre, avisador o interfono para que los usuarios sean asistidos por el conductor de la máquina.

FR afirma que será así. Y que esta máquina, al ser anfibia, puede desplazar al usuario hasta el borde del agua, en la zona de baño, sin necesidad de emplear el sistema Seatrac u otra alternativa. También comenta que el ayuntamiento está dispuesto a comprar varias de estas máquinas y hacer cursos de formación del personal que vaya a manejarlas.

B apunta que estas máquinas no podrán ser usadas por todos los usuarios, por ejemplo, en el caso de personas de peso elevado y movilidad muy reducida, lesiones medulares de alta discapacidad, etc...

En este sentido, FR comenta que antes de proceder a la compra de las máquinas se hablará con la casa que las distribuye para hacer pruebas de su empleo en las que también estén presentes las diferentes asociaciones que representan a los futuros usuarios de las mismas.

Posteriormente B propone hacer actuaciones mas concretas y remarca algunos problemas:

- En la playa de Riazor, aunque la rampa tiene una pendiente adaptada, el pavimento es muy incómodo para una silla de ruedas, con la presencia de arena que dificulta el movimiento.
- Aunque no se modifique la rampa, insiste en la importancia de que todas las barandillas sean accesibles (actualmente no lo son). En este sentido remarca que existen en muchos casos papeleras ancladas a las barandillas, que impiden un uso continuo de las mismas por los usuarios. Además, estas papeleras no se detectan por el bastón de las personas ciegas y tienen un color muy parecido al de la arena para las personas de visión reducida. A este aspecto FR responde que no se puede cambiar el color de las papeleras, pero que se eliminarán de las barandillas.
- En el caso de las pasarelas de madera, de color similar a la arena y que dificultan el paso a personas de visión reducida, propone que tengan un color que permita que se diferencien más de la arena, por ejemplo, pintando los bordes de azul para indicar su presencia, lo que delimita el itinerario, y hace que sean visibles para personas con visión parcial. FR responde que así se hará en estas pasarelas, se pintarán.
- Apunta B que, en el caso de empleo de la pasarela ligera de poliéster enrollable en caso de marea baja, debe existir una persona encargada de que esté siempre instalada en buenas condiciones, sin que se arruguen, sin baches que haga la arena, de recogerlas cuando suba la marea, etc... FR responde que se creará un protocolo de actuación de los socorristas en estos casos, o auxiliar de baño. B insiste en que, si se ocupa de estas tareas un socorrista, dejará desatendidas otras labores igualmente importantes. R añade que, en el estudio, salvo en Riazor que ya existe.
- Respecto a las pasarelas de madera, B comentó que deberá comprobarse si la separación entre los tablones cumple la máxima permitida en al orden VIV, ya que en caso contrario ocasionaría problemas a los usuarios con bastones. FR responde que se comprobará si cumplen estas condiciones las pasarelas existentes, y de no ser así, se comprarán otras nuevas adaptadas.
- B comenta que en el caso de la playa del Orzán no existen plazas próximas de aparcamiento para personas con movilidad reducida (plazas PMR en adelante). R añade que en el estudio se propone su creación en la calle Sol, cercana al acceso que será adaptado. B añade que le parece mejor idea, existiendo dos playas adaptadas muy cercanas como Riazor y Orzán, centrar los esfuerzos en la playa de Riazor, donde el acceso es más fácil para estos usuarios, ya que en el Orzán el empleo de una máquina tipo Novaf como la propuesta puede disuadir a ciertos usuarios de ir a ella (la gente mayor está menos predispuesta a su uso), por lo que le parece mejor idea crear más plazas PMR en Riazor, más cercanas al acceso que las existentes.
- FC, al igual que B, también opina que, existiendo dos playas relativamente cercanas adaptadas, Riazor y Orzán, la que presenta mejores condiciones para el acceso es la de Riazor y la que preferirán los usuarios con alguna dificultad (con

menor oleaje también), por lo que sería preferible dotar a la playa de Riazor de más medidas, y en la del Orzán realizar ajustes más económicos sin entrar en grandes gastos (como la adquisición de una máquina Novaf, por ejemplo).

- FC y B comentan que los usuarios con alguna discapacidad suelen llegar a la playa en su vehículo propio y no a través del transporte urbano, por lo que remarcan la importancia de disponer de plazas PMR.
- FR responde que para la playa de Riazor se incluirán en los proyectos la creación del mayor número de plazas PMR como sea posible, en el entorno del Playa Club, próximas a los aseos adaptados. Y que para la playa del Orzán se elimina el uso de la máquina Novaf.
- B comenta que habría que asegurarse que los baños de Riazor efectivamente están adaptados, ya que tiene dudas al respecto. R añade que durante la redacción del informe de accesibilidad no se pudo acceder al interior de los baños para comprobarlo, pero que se hará ahora, durante la redacción de los proyectos. FR dice que se revisará que están adaptados y de no ser así, se incluirán las modificaciones necesarias en estos aseos en los proyectos que se están redactando.
- B comenta que en el caso de la rampa del Orzán, si se instala una plataforma salva escaleras, ésta se puede plegar cuando no se esté utilizando, lo que deja libre casi todo el ancho de la rampa. FR añade que, en este caso, aunque se reduzca muy poco el ancho, es necesario todo el disponible para el uso por parte de los vehículos de mantenimiento, no siendo posible la instalación de este sistema.

AS LAPAS y SAN AMARO.

R expone la propuesta de adaptación para la playa de As Lapas, que consiste principalmente, dado que los itinerarios existentes no son accesibles y sería muy costosa su modificación, en el empleo de un vehículo tipo Novaf para el desplazamiento de los usuarios que lo necesiten, desde el parking más cercano, el de la torre de Hércules, donde se crearán plazas PMR y se instalaría un timbre con interfono para avisar al personal que maneje esta máquina.

En el caso de San Amaro, el acceso podría adaptarse desde la zona en la que se encuentra el quiosco, que ya dispone de aseos adaptados, a través de una rampa con pendiente adaptada, la instalación de pasarelas de madera y una pasarela de poliéster enrollable para acceder a la zona de baño en caso de bajamar.

En el caso de As Lapas, B comenta que sería mejor opción crear un itinerario accesible, porque desde el parking existe mucha distancia hasta la playa, y que el empleo de una máquina tipo Novaf no es un sistema muy del agrado de las personas que puedan necesitarlo, sobre todo personas mayores, ya que la accesibilidad tiene que ser para todos. FR apunta a que estas soluciones no están dirigidas a personas mayores en sí, sino personas con alguna discapacidad reconocida por el SERGAS.

FC comenta sobre el aspecto de la distancia a recorrer en As Lapas sobre el vehículo Novaf hasta la llegada al arenal, cual sería la velocidad de esta máquina, para conocer cuánto sería el tiempo del trayecto aproximadamente, ya que, si es muy largo, puede disuadir a los usuarios de su empleo.

R responde que todavía se desconoce, que se ha intentado contactar con la casa comercializadora para pedir más detalles de su funcionamiento, pero que no han respondido a sus llamadas por el momento. Se consultará este dato con la casa que lo distribuye.

FR responde también que antes de realizar la compra de estos vehículos se realizará una prueba in-situ de cómo funcionan en las playas, para ver si van bien o no. Y que las asociaciones de usuarios darán su visto bueno a su empleo antes de realizar la compra. De no ser así, se descartaría su compra. Así, insta a R a concertar esta prueba con urgencia.

B añade, al igual que sucede en el caso Riazor-Orzán, que existiendo dos playas adaptadas relativamente cercanas como son As Lapas y San Amaro, merece la pena centrar los esfuerzos en adaptar San Amaro, ya que presenta unas condiciones naturales mas favorables para el acceso, sin que merezca la pena realizar grandes inversiones en As Lapas, aunque sí algunos ajustes razonables económicamente. Por ejemplo, San Amaro no tendría el problema del tiempo de espera del uso del vehículo Novaf.

B añade que el acceso a As Lapas, a través del itinerario existente, es muy problemático para las personas con visión reducida, ya que no está adaptado. Y que para las personas que lo usen en la máquina Novaf no será muy confortable, debido a lo irregular del pavimento, que generará muchos movimientos.

FR responde que se considera necesario mejorar o acondicionar este pavimento, de cara a tener en cuenta para la redacción de los proyectos.

B también recuerda que es importante, para todas las playas, el disponer de un sistema de inducción portátil para personas con problemas de audición, y de señales luminosas para sordos, a demás de la megafonía. R añade que estas medidas ya están contempladas en el informe realizado y se plasmarán también en los proyectos.

B recuerda la importancia de disponer de más plazas de PMR, ya que el vehículo propio es mas empleado por estos usuarios que el bus urbano. Así se acuerda con FR, en el caso de San Amaro, al igual que sucedía con Riazor, crear nuevas plazas PMR en el entorno del punto accesible, ya que las existentes se localizan próximas al Club del Mar, pero lejos del acceso propuesto desde el quiosco.

R comenta la existencia de bancos en el paseo que bordea la playa de San Amaro que interrumpen el itinerario accesible, a lo que FR responde que se modifique en los proyectos correspondientes la ubicación del mobiliario urbano que sea necesario, tanto en esta como en las otras playas.

OZA.

R expone la solución propuesta para esta playa: estabilización de un tramo de paseo de arena hasta llegar a la actual zona de instalaciones y socorristas, luego continuar hacia al arenal con una rampa adaptada y posteriormente pasarelas de madera con estancias hasta la zona de baño. En bajamar, se propone la instalación de una pasarela ligera enrollable de poliéster. También se propone la creación de nuevas plazas PMR en la zona más cercana posible a la playa, ya que las existentes están bastante alejadas. Estos terrenos pertenecen a la Autoridad Portuaria, por lo que sería necesario pedirles autorización.

FR dice que se hablará con la Autoridad Portuaria para que facilite la instalación de plazas PMR en la zona más cercana a la playa, para lo que puede ser necesario pedirles algunas llaves de acceso al sistema de cierre con pivotes de los que dispone esa zona.

B comenta que es importante la creación de un protocolo de actuación de los socorristas o personal auxiliar de baño para mantener en buen estado para su funcionamiento las pasarelas ligeras de poliéster.

Para finalizar, y a modo de resumen para todas las playas, FR comenta que se probarán las máquinas Novaf y se decidirá conjuntamente con las asociaciones de usuarios si es aconsejable su compra por el ayuntamiento.

FC apunta que existen unas plataformas y pasarelas de caucho realizados con neumáticos reciclados, bajo la que se pueden localizar instalaciones incluso, y que ya recibieron algún premio en Gran Canaria, por lo que puede ser una alternativa interesante frente a las pasarelas de madera. R responde que se tendrá en cuenta esta alternativa para los proyectos.

FR remarca la importancia de eliminar las papeleras que obstaculizan las barandillas y adaptar éstas en el proyecto.

B apunta a que, si en una playa existen, por ejemplo 5 plazas PMR cercanas, en esa playa deberían existir, al menos, 5 pares de muletas anfibias, ya que puede ser el número de usuarios que simultáneamente las necesiten. En el informe realizado sobre la

accesibilidad se disponían, en principio, un par o dos de muletas por playa. R responde que se tendrá en cuenta a la hora de redactar los proyectos.

FR dice que habrá una reunión de nuevo cuando los proyectos estén más avanzados, para comentar su contenido.

Ya al finalizar la reunión FC recomienda a R que se ponga en contacto con la asociación ASPRONAGA para recibir asesoramiento en cuanto a las señales a instalar en los carteles que se pondrán en los proyectos y B aconseja también asesorarse con CEAPAT (Centro de Referencia Estatal de Autonomía Personal y Ayudas Técnicas) sobre este aspecto (colores, texturas, materiales a emplear para mensajes en Braille, ya que una superficie metálica en verano alcanza temperaturas que impiden realizar la lectura en braille). R toma nota para contactar con ellos durante la redacción de los proyectos.



COPIA AUTÉNTICA. El documento electrónico ha sido aprobado. Este documento ha sido firmado por Concelleira Delegada de Medio Ambiente e Sostenibilidade (MARIA ESTHER DOLORES FONTAN PRADO) a las 13:07 del día 24/10/2019. Mediante el código de verificación 5Q37Z26V5B1B072G0SVM puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web <https://sede.coruna.gob.es/>

ACTA DE LA PRUEBA VEHÍCULO NOVAF 03/08/2018 ACCESIBILIDAD PLAYAS (A CORUÑA).

Expte.- 541/2018/1250

Día: 03.08.2018

Hora de inicio: 9:30 h.

Hora de finalización: 11:00 h.

ASISTENTES:

- Antón Pérez Cribeiro. Director del Proyecto. Concellería de Medio Ambiente.
- Representantes asociaciones:
 - Grumico. Javier Mouriño. Presidente.
 - Grumico. Laura Presedo.
 - Grumico. Lucía Medelas.
 - Cogami. Belén Vaz.
- Raquel Vázquez. Serye Ingenieros. Empresa redactora proyecto.
- Jesús Peña. Responsable comercial Novaf (empresa comercializadora vehículo).
- Fernando. Operario vehículo Novaf.

ASUNTO:

Prueba vehículo:

A las 9:30 horas aproximadamente del viernes 3 de agosto, se comenzó la prueba del vehículo Novaf MRI.1 en la playa del Orzán.



Antes de comenzar con la prueba, Antón P Cribeiro informó a los representantes de las asociaciones que el objetivo de los proyectos, tras el informe realizado previamente, era centrarse en tres playas, las que tienen unas mejores condiciones para su acceso, y conseguir así que éstas fuesen lo más accesible posible (Riazor, San Amaro y Oza), y en el resto de playas mejorar la accesibilidad en lo posible, con medidas de menor envergadura. Con lo que estuvieron de acuerdo los representantes de las asociaciones.

La prueba consistió en desplazar con este vehículo, desde el pasero marítimo hasta el arenal y la zona de baño, a Javier Mouriño, usuario de silla de ruedas.

Para subir al vehículo Novaf es necesario desplegar dos rampas metálicas que van integradas en el propio vehículo.



Para el descenso de la rampa del Orzán (no accesible), de elevada pendiente, Javier comentó que se sentía más seguro realizando este trayecto en sentido contrario a la marcha, para no tener sensación de caerse hacia delante por la elevada pendiente.



Al llegar a la playa, se realizó un recorrido por el arenal hasta la zona de baño y vuelta hasta la rampa de acceso.

El desplazamiento se realizó a una velocidad similar a la de una persona caminando, a paso moderado. Aunque el vehículo puede alcanzar los 6 km/h, tanto Javier como el resto de los representantes de las asociaciones estaban de acuerdo en realizar los desplazamientos a una velocidad menor, para dar más seguridad al usuario y al resto de personas que se encontrasen en la playa, ya que el vehículo circularía próximo a ellas.



El vehículo se desplaza mediante un sistema de orugas. Esto genera una leve vibración sobre todo en los pavimentos más duros, asfaltados o con adoquines, y casi imperceptible en la arena, ya que es absorbida por ésta. Javier comentó que en los pavimentos duros se percibe ligeramente la vibración, pero que no es molesta, y que en la arena no se percibe ésta.

Laura Presedo comentó que sería necesario un sistema para avisar o ponerse en contacto con la persona que opere este vehículo, cuando esté desplazando a alguien por el arenal y haya otro usuario esperando en el paseo marítimo para poder acceder.

En este sentido, Antón P. Criberiro comentó que sería adecuado balizar o delimitar una zona de recorrido máxima en la que desplazar a estos usuarios, próxima al punto accesible, ya que en caso de ser necesaria una rápida evacuación de la playa, por ejemplo, por una subida de marea u otra emergencia, el tener que realizar grandes recorridos dificultaría la maniobra, además de aumentar el tiempo de espera para otros usuarios.

En el caso de que haya mucha gente en la playa, también será necesario balizar una zona para el desplazamiento de este vehículo, para que disponga de un espacio libre para su desplazamiento.

También comentó, que, aunque en general existe desconocimiento de este aspecto, que las personas dedicadas al salvamento y socorrismo también están obligadas por el pliego de este servicio, a dar asistencia a las personas con movilidad reducida u otras circunstancias especiales. En este sentido Belén Vaz apuntó que sería interesante que este personal dispusiese de la formación adecuada para tratar con estos usuarios y manejar este vehículo en caso de su adquisición (a pesar de que el personal de socorrismo ya dispone de unos conocimientos básicos de primeros auxilios).

Posteriormente se realizó el ascenso al paseo marítimo por la rampa de acceso. Aunque en el vehículo la silla de ruedas va anclada por 4 puntos, Javier señaló que sería bueno disponer de un cinturón de seguridad que vaya a la cintura, lo que aumentaría la sensación de seguridad del usuario. Los representantes de la casa comercial Novaf dijeron que no había problema en ese sentido en disponer de ese cinturón.

Posteriormente se desplazó el vehículo hasta la playa de Riazor, para realizar la prueba también en una playa con otras condiciones más favorables en este caso, con menor pendiente tanto en la rampa de acceso (ya accesible) como en el arenal.

En este segundo caso la prueba del vehículo también resultó satisfactoria.



El vehículo también puede desplazar a personas de movilidad reducida o personas mayores que no dispongan de silla de ruedas, ya que tiene un asiento para este fin. En caso de emplearse de esta forma, Belén Vaz apuntó que sería útil para aumentar el confort y seguridad en este caso el disponer en el vehículo de un respaldo de unos 40 cm. Los representantes de la casa comercial Novaf dijeron que no había problema en instalar un respaldo.

Se comentó también que, en el caso de realizar la compra de estos vehículos por parte del ayuntamiento, sería conveniente el publicitar y anunciar este hecho, también a través de las propias asociaciones de usuarios, para que éstos estén informados de que se dispone de este servicio y puedan usarlo y acudir a las playas.

Además de la posible adquisición de estos vehículos, Belén Vaz insistió en la necesidad de aumentar la rugosidad de ciertos pavimentos, eliminar resaltos, remarcar los bordes de las pasarelas de madera en la playa con colores más llamativos, etc...

A Coruña, 7 de agosto de 2018



Biólogo de Medio Ambiente

Antón Pérez Cribeiro