

El futuro de la fachada marítima

El desafío portuario: tres administraciones y todo por hacer

Concello, Xunta y diversos entes del Estado se sentarán a trazar las líneas para abordar la deuda, la ordenación y la actividad industrial

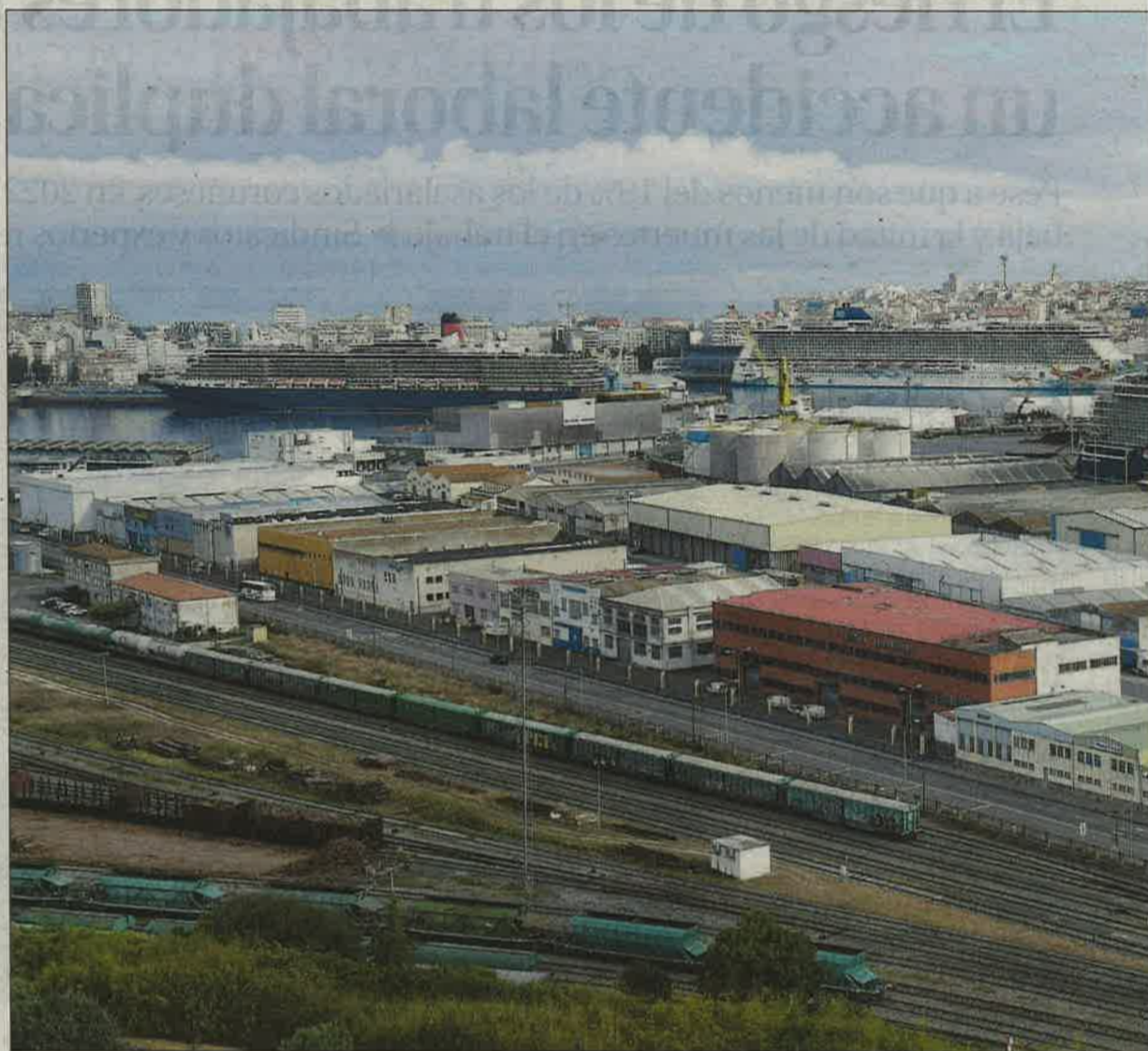
MARTA OTERO MAYÁN
A CORUÑA

Tres administraciones, un mapa en blanco para empezar a trabajar sobre el futuro de 800.000 metros cuadrados de superficie portuaria y una deuda por pagar. Es el nada fácil desafío que tienen por delante el Concello, la Autoridad Portuaria, la Xunta —que nombra al presidente de la anterior— Adif, el Ministerio de Transportes y Puertos del Estado —estos tres últimos, por parte del Gobierno central— que se sentarán este miércoles para trazar las primeras líneas. Dos colores políticos —PSOE y PP— que deberán entenderse para buscar una solución a la situación financiera de la Autoridad Portuaria, un plan de usos para los terrenos desafectados, un acuerdo sobre el volumen de industria que se trasladará al puerto exterior y el ente que gestionará el ambicioso proyecto.

► **La deuda.** Es la gran cuestión de la que se descuelgan todas las demás. La Autoridad Portuaria debe hacer frente a las amortizaciones del crédito de 200 millones que le concedió Puertos del Estado para construir la dársena de Langosteira. El pago de esas cantidades, sumadas a las del crédito del Banco Europeo de

Inversiones, dejarían las cuentas del Puerto comprometidas. Tanto la Autoridad Portuaria como la Xunta, que designa a su presidente, defienden la búsqueda de una solución que evite el bloqueo económico, con la condonación de la deuda como fórmula preferente; una posición reciente, ya que su anterior presidente, manifestó en numerosas ocasiones que el perdón no era posible. La Xunta promovió en 2018 un protocolo en el que se mostraba dispuesta a aportar hasta 30 millones de euros para financiar la deuda a cambio parte de los muelles liberados. La llegada de Marea Atlántica a la Alcaldía marcó un punto de inflexión, ya que rechazó desde un principio que la Autoridad Portuaria asumiese en solitario el pago de las amortizaciones, postura en la que se ha mantenido el actual Gobierno local. El Gobierno central siempre se cerró a la condonación de la deuda, aunque esta misma semana el ministro de Transportes, Óscar Puente, se abrió a estudiar su “reestructuración”, sin concretar en qué consistirá. El pleno se pronunció por unanimidad a favor de la condonación, ya con el PSOE en la Alcaldía.

► **El diseño de los muelles y la actividad industrial.** La urbaniza-



Vista general de los muelles de San Diego y Calvo Sotelo. // Carlos Pardellas

ción de los muelles que se desafecten suscita discrepancias entre las partes. La administración central sigue considerando válidos los acuerdos de 2004 que preveían financiar el puerto exterior mediante la venta de terrenos portuarios en la ciudad, una fórmula que ahora ya descartan todas las fuerzas del Concello. Tanto la Xunta como el Concello defienden que los muelles más céntricos, Batería y Calvo Sotelo, permanezcan como suelo público, y ven en ellos la oportunidad para corregir algunas carencias del espacio urbano, como zonas verdes. El punto de fric-

ción está en el muelle de San Diego. Los convenios de 2004 situaban una ambiciosa operación inmobiliaria en este muelle, que recoge el plan general de la ciudad. Con el rechazo unánime a esta operación, surge la discordancia sobre a qué destinar la superficie, donde Adif dispone de una terminal de mercancías. El traslado de la actividad industrial a Punta Langosteira es otro de los horizontes que genera debate. Algunas voces sostienen que no se debe confinar la actividad industrial en localizaciones periféricas ni permitir que pierda su carácter central —e iden-

titario— en el urbanismo de la ciudad. Una propuesta elaborada por la Universidade da Coruña defiende conservar la actividad industrial actual en el muelle y transformar la terminal en una de cercanías, lo que redundaría en las posibilidades de movilidad, pero la Autoridad Portuaria aboga por la continuidad de las empresas ligadas al sector pesquero. Otro punto caliente de industria portuaria es el muelle petrolero, donde Repsol dispone de una concesión hasta 2027, pero que trasladará sus instalaciones a Langosteira antes, tal y como acordó con el Puerto.

REDACCIÓN
A CORUÑA

Reunir diecisiete años después en el Palacio Municipal a todas las administraciones implicadas en la firma de los convenios de 2004 fue calificado de “histórico” antes y después del encuentro celebrado el 23 de febrero de 2021. El Gobierno central rechazó una vez más de plano la condonación de la deuda de la Autoridad Portuaria y se opuso a financiar el tren al puerto exterior hasta comprobar su viabilidad, que después garantizó. También mantuvo su postura favorable a la venta de los muelles y sobre su transformación se fijó un plazo de seis meses para firmar un nuevo protocolo que finalmente no se elaboró. Solo un acuerdo entre los entonces presidente de la Xunta, Alberto Núñez Feijóo, y ministro de Transportes, José Luis Ábalos, hizo po-

El Gobierno defendió la venta de los muelles y rechazó condonar la deuda en la anterior cita

El Ejecutivo mantuvo en 2021 su postura sobre los créditos, el tren y los muelles



Participantes en la reunión del 23 de febrero de 2021 en el Palacio Municipal de María Pita sobre el futuro del puerto de A Coruña. // Víctor Echáve

sible meses después que el Ejecutivo central diese el visto bueno al enlace ferroviario de punta Langosteira.

La falta de apoyo al perdón de la deuda llevó al Gobierno gallego a insistir en su propuesta de adquirir los muelles de la Batería y Calvo Sotelo en colaboración con el Concello y el Puerto para aliviar la situación financiera de esa última institución. Pero el Gobierno local defendió sustituir al autonómico como el que realizase una mayor aportación y por lo tanto tuviese el control de esos terrenos, pero sin aportar en la misma proporción los fondos necesarios para su urbanización.

Eso provocó un parón en las negociaciones que se prolongó desde el otoño de 2021 hasta el pasado día 10, en el que la alcaldesa, Inés Rey, y el presidente gallego, Alfonso Rueda, acordaron una nueva reunión a tres bandas en la que volverá a estar el Gobierno.

Mareando la perdiz

TRIBUNA

María Carreiro y Cándido López
Profesores e investigadores en la Escuela de Arquitectura de la Universidade da Coruña

Transcurridas dos décadas desde la firma de los convenios de 2004, que asignaban una elevada edificabilidad en el espacio portuario de A Coruña, y tras numerosos comunicados y noticias, tanto en la prensa como en los medios radiofónicos, especialmente en estos últimos meses, resulta difícil acallar a las meningis, mareadas por un paseo informativo en bucle.

La expresión cinégetica marear la perdiz posee un significado de mera táctica dilatoria: hacer perder, intencionadamente, el tiempo con rodeos, circunloquios o dilaciones para retrasar u obstaculizar la resolución de un problema. Pues esto es lo que sucede con las actuaciones de las diversas administraciones implicadas en el uso y aprovechamiento de los terrenos del puerto ubicados en el centro de nuestra urbe: Concello de A Coruña, Xunta de Galicia, Autoridad Portuaria y Puertos del Estado.

Por un lado, el Concello de A Coruña desafía la posible reconversión y la utilización de un edificio, el centro comercial Los Cantones Village, en el borde costero. Para más inri, alimenta la idea de crear un nuevo edificio emblemático, estilo Fundación Botín de Santander. Así mismo, se entretiene en acciones desconcertantes, desde acoger exposiciones de arquitectura en la planta alta del mercado de San Agustín —que languidece comercialmente— hasta lanzar la idea de ampliación del estadio de Riazor para dar cabida a

40.000 personas con el fin de postularse como sede para el Mundial de fútbol de 2030.

Por otro, la Xunta de Galicia se propone concentrar sus inversiones económicas en la reforma y ampliación del Chuac en su ubicación actual, así como en la construcción de la intermodal en el barrio de Os Mallos. En el primero de los casos, acumulando tantos retrasos como la llegada de los trenes Avril a Galicia. En el segundo, obviando los problemas de tráfico que se derivan de una concentración de movimientos peatonales y de vehículos en un entorno que no dispone de una adecuada estructura vial.

Por su parte, la Autoridad Portuaria —el nombramiento de su presidencia recae en el Gobierno autonómico— pone a disposición de una fundación privada la concesión, durante un significativo período de tiempo, de una parte de los terrenos del muelle de Batería, comprometiéndose con ello su destino. A la vez destina una parte de sus recursos a la creación de una playa artificial, de madera, en O Parrote. El mantenimiento de esta instalación, incluso aun cuando se gestione a través de una concesión administrativa, seguramente distraerá medios para enfrentarse a necesidades más perentorias. En cualquier caso, las actuales instalaciones construidas en ese borde marítimo, desocupadas, evidencian que algo no funciona adecuadamente.

Y qué decir de Puertos del Estado, que mantiene contra viento

y marea una petición económica inasumible, desoyendo las solicitudes de una condonación de la deuda y la reversión a la ciudad de un suelo que le es afecto desde tiempos... ¿inmemoriales? Pero lo que parece más cierto es que el parné escasea o, quizás, que no se quiere disponer de él para liberar los terrenos portuarios y que, manteniendo su titularidad pública, puedan ser usadas por la ciudadanía.

A este conjunto de organismos públicos, han de sumarse los numerosos expertos consultados. Unos, eruditos universitarios que asesoran con informes remunerados, reclamando prudentemente todo tipo de planes, desde estratégicos a urbanizadores. Las conclusiones que alcanzan, en forma de propuestas y determinaciones, muestran una actitud equidistante, no vaya a ser que molesten a sus comitentes. Entretanto, en su cotidianeidad muestran preocupación por el paisaje. Incluso proponen titulaciones. Otros, versados profesionales, se postulan como defensores de la legalidad y la normativa urbanística, que actúan en representación de la ciudadanía y/u otros técnicos. Desde ahí, ofrecen cobertura a la inacción.

Mientras, el tiempo avanza. Todos estos actores que semejan desplegar biempensantes ideas e intenciones —nosotros también las tenemos— y que parecen atender al interés colectivo, nos sitúan en el punto de partida inicial. Sin duda, se anclan en pretextos, despejan a córner y marean la perdiz esperando mejor ocasión o, tal vez, a que pasen los tiempos electorales —los cuales, por cierto, nunca terminan de pasar—. Sin embargo, A Coruña reclama ese espacio. Lo necesita.

Este muelle formaba parte en 2004 de la operación de San Diego, y su uso futuro es objeto de disputa.

► **Un mecanismo para gestionar.** El ministro de Transportes manifestó esta semana en A Coruña su intención de consensuar un "instrumento jurídico integrador de las tres administraciones" para trazar esta ordenación, que podría traducirse en un consorcio, una sociedad instrumental o incluso una sociedad anónima, tal y como se ha propues-

to en ocasiones pasadas para comandar esta transformación, en la que muchos actores implicados sitúan la elaboración de un plan director como primer paso. No obstante, colectivos sociales y políticos reclaman también que se dé participación real a la ciudadanía en la planificación y que se implique a la vecindad en la ordenación a través de procesos participativos, debido al peso que tendrán las transformaciones que se aprueben en el futuro de la ciudad.

Con azulmarino lo que me gusta del verano es sentir **TODO** lo que me das

Hasta **500€** de descuento por reserva*

Para VIAJAR:

- Grandes Viajes
- Caribe
- Zanzibar
- Uzbekistán
- Albania
- Cabo Verde
- Circuitos
- Egipto
- Túnez
- Canarias y Baleares
- Costas
- Hoteles de ciudad

¡Mañana último día!

Promoción válida del 6 al 20 de mayo.

*Descuento aplicado según importe de compra. Consulte condiciones en nuestra web. WORLD 2 MEET CORPORATE S.L.U. c/ General Riera, 154 07010 Palma de Maior. NIF: B01694579 LICENCIA: AVBAL 772



Siéntelo



EROSKI viajes

Se une a

azulmarino

A Coruña

C/ Posse, 32, Local 2
981.175.189

C/ Montero Rios 48
981.562.952