



Proposta de Declaración da Comisión Especial do Bordo Litoral

Os peiraos interiores da cidade, dende Calvo Sotelo e Batería até San Diego, suman arredor de 450.000 metros cadrados en pleno corazón da Coruña e poderían ir quedando libres de actividades portuarias cando estas se trasladen a Punta Langosteira. O seu futuro, o seu uso e a súa titularidade son obxecto de debate e preocupación no eido institucional, académico, nas asociacións veciñais e entre toda a cidadanía coruñesa.

A preocupación ten un motivo claro: os convenios asinados en 2004 pola Xunta de Galicia, o Ministerio de Fomento e o Concello, que foron incorporados ao PXOM de 2013 e que aínda sentenzan o destino urbanístico deste amplo segmento do bordo litoral da cidade. Un destino que pasa pola súa venda e máximo aproveitamento lucrativo, para financiar así obras do porto exterior de Punta Langosteira. Unhas obras que o Estado considera de interese xeral pero que se nega a financiar cun só euro.

A día de hoxe, o escenario que trazan estes convenios é insostible tanto dende o punto de vista da ordenación territorial e urbanística, como desde a total falta de realismo das súas estimacións económicas. O acordo asinado en 2004 non ten xa razón de ser. Non hai ningún motivo que xustifique comerciar cun ben público como son os peiraos e o bordo litoral da Coruña. Milleiros de persoas defenderon a recuperación do porto na rúa, con mobilizacións como a manifestación de maio de 2017, e acordos do Concello da Coruña, a Deputación Provincial e o Parlamento de Galicia tamén rexeitan a vía especulativa.

De executarse as previsións deses convenios, a cidade sacrificaría ademais unha ampla superficie urbana vital para incrementar os espazos libres, camiñar cara unha mobilidade máis sostible, promover un desenvolvemento limpo e innovador arredor da economía do mar e achegar equipamentos, servizos e conexións co Atlántico a barrios xa moi densamente poboados. Para adaptarse, en definitiva, aos retos que as cidades teñen que afrontar neste século.

A débeda duns 300 millóns contraída pola Autoridade Portuaria para financiar o Porto Exterior, á que se lle suma a inexplicable falta de conexión ferroviaria para Punta Langosteira, pesa coma unha lousa á hora de que A Coruña poda deseñar e dispoñer dos terreos vacantes nos peiraos interiores para as necesidades que esixe o futuro.



A falta de implicación do Estado coa Coruña, a diferenza do que acontece no Levante, leva a Autoridade Portuaria a unha situación financeira moi delicada, o que pode contribuír a que se restauren modelos obsoletos e a a tentación de poñer á venda os peiraos interiores.

Mentres o Estado condona a débeda portuaria de Valencia, derivada da celebración de grandes eventos coma a Fórmula 1 ou a Copa América, A Coruña queda soa para financiar un porto de interese xeral do Estado. Mentres o Estado financia a conexión ferroviaria ao Porto de Castellón, esquece o enlace a Punta Langosteira.

O Goberno do Estado vén de publicar o seu proxecto de Orzamentos Xerais, nos que o seu compromiso coa cidade da Coruña é moi escaso. Mais están a tempo de rectificar e incluír na súa previsión de investimentos para os vindeiros anos as partidas precisas para que A Coruña poda dispoñer dun uso público dos peiraos interiores acorde coas necesidades do século XXI.

Por todo o exposto, a Comisión Especial do Borde Litoral do Concello da Coruña adopta os seguintes ACORDOS

1. Instar o Goberno do Estado a condonar, ou conceder unha axuda equivalente, a débeda contraída pola Autoridade Portuaria da Coruña con Puertos del Estado para a construción do Porto Exterior de Punta Langosteira, acordando para isto as medidas normativas e orzamentarias que correspondan para o exercicio 2021.
2. Instar o Ministerio de Fomento-Puertos del Estado a impulsar e financiar a conexión ferroviaria do Porto Exterior de Punta Langosteira, e ao conxunto das administracións competentes a incrementar os esforzos na súa plena operatividade, conectividade e promoción internacionais. A tal efecto, instase ao Goberno central a que, máis alá de anuncios a respecto do investimento, este se reflecta de forma concreta e suficiente nos orzamentos do Estado para 2021.
3. Instar a Autoridade Portuaria da Coruña, Puertos del Estado, o Ministerio de Fomento e a Xunta de Galicia, así como a ADIF, a constituír xunto co Concello da Coruña un consorcio ou ente público como forma de participación e xestión dese novo horizonte litoral, no que o Concello da Coruña teña garantida a participación



suficiente para a súa execución.

4. Abordar o proceso de deseño dos usos dos peiraos interiores da Coruña, especificamente as zonas 1 e 2 previstas nos convenios de 2004, a través dunha participación ampla da cidadanía e dos actores implicados no futuro da cidade: entidades veciñais, axentes sociais e económicos, sectores produtivos, en especial os relacionados coas economías do mar e a innovación, partidos políticos, etc. E todo iso en base ao principio xeral do mantemento da titularidade pública dos terreos das zonas 1 e 2, con independencia da forma xurídica de xestión dos mesmos.
5. Definir os criterios xerais de reordenación dos terreos portuarios tendo en conta a súa dimensión metropolitana e as necesidades actuais da cidade: a protección da fachada histórica e o patrimonio público da cidade, o aumento de espazo libre público e equipamentos públicos en ámbitos singularmente infradotados e a mellora da mobilidade viaria, ciclista, ferroviaria e peonil, así como a potenciación de usos produtivos e terciarios relacionados coas economías do mar e orientados á integración porto-cidade.

María García

Presidenta da Comisión Especial do Bordo Litoral do Concello da Coruña

A Coruña, a 18 de novembro de 2020