



Proposta de Declaración Institucional sobre o futuro dos peiraos interiores da Coruña

O pasado 23 de febreiro, representantes das administracións que poden contribuír a resolver o problema portuario da Coruña reuníronse no Pazo de María Pita para revisar o que algunhas delas acordaran en 2004: os convenios urbanísticos que prevén, aínda a día de hoxe, a venda e reurbanización dos peiraos interiores para construír 4.000 vivendas, hoteis e centros comerciais, e sufragar así a construción da dársena exterior de Punta Langosteira.

Os resultados da xuntanza evidencian a falta de compromiso do Estado coa cidade, tanto da administración portuaria como da ferroviaria, que non só bloquean o desenvolvemento do porto a través da conexión por tren, senón que continúan prescribindo a venda de solo na fachada litoral para financiar unha obra de interese xeral. Ao contrario do obxectivo co que se convocou, as conclusións da reunión confirman a vixencia do planteamento de 2004.

A negativa a concretar prazos e recursos para o tren a Langosteira é difícil de comprender despois de ter gastado arredor de 1.000 millóns de euros na nova dársena. A escusa para non investir é a fin do carbón e o peche das térmicas, cando ese precisamente debería ser un dos principais motores do tren: promover unha transición enerxética xusta. O porto e a comarca, como o presidente de Puertos del Estado recoñece, están nunha situación xeoestratéxica envexable. Por iso deben explorar outras vías alternativas ao carbón, que existen, e o Estado debe responsabilizarse de que isto aconteza. Precisamente con ese cometido foron concebidos os fondos europeos de recuperación Next Generation.

A Autoridade Portuaria da Coruña aporta a maior parte dos ingresos financeiros de Puertos del Estado. Na última década, o noso porto pagou xa máis de 36 millóns de euros en intereses ao Estado, o seu principal acreedor, sen que comezase a amortizarse nin un só euro do préstamo de 200 millóns. Condonar a débeda non é imposible, é unha cuestión de vontade política, pero mantela segue a ser un negocio moi lucrativo para a Administración do Estado.



A débeda é inxusta porque hipoteca a cidade e a súa fachada marítima para construír infraestruturas portuarias. É inxusta polas condicións abusivas do crédito, suxeito a un tipo de interese do 1,75%, que é dez veces máis do que cobra o Banco Europeo de Investimentos polo mesmo concepto. E é inxusta ademáis porque esa débeda se contraeu para afastar da cidade tránsitos perigosos despois de padecer tres desastres ecolóxicos. Na Coruña lembrámonos ben: foron o do *Urkiola*, o do *Mar Exeo* e o do *Prestige*.

Unha moratoria no pago da débeda só adiaría o problema e encarecería o préstamo. Puertos del Estado seguiría lucrándose á custa da Coruña. As declaracións do seu presidente, Francisco Toledo, non poden ser mais desafortunadas, e merecen a protesta unánime do conxunto da Corporación da Coruña, por enriba de calquera diferenza política. O caso valenciano demostra que todo é cuestión de vontade: o Estado financiará o tren do porto de Castellón e condonará a débeda da Marina de Valencia, contraída para celebrar a Copa América e os campionatos de Fórmula 1.

O futuro dos peiraos non pode volver a deseñarse a porta pechada. Tendo o Concello atribuídas las competencias urbanísticas sobre as potenciais transformacións dos peiraos, que ademáis precisan de aprobación plenaria cos votos das diversas forzas políticas, as decisións desta índole deben ser trasladadas para a súa deliberación á Comisión Informativa de Pleno correspondente, neste caso a do Borde Litoral, atendendo al principio de transparencia e participación da administración local.

Estamos a tempo de que o Estado rectifique escoite á cidade da Coruña. Por iso instamos a todas as administracións a deseñar unha senda de entendemento que recolla os acordos aos que a cidade chegou por unanimidade: a condonación da débeda, a conexión ferroviaria a Langosteira, a titularidade pública de todos terreos portuarios, a potenciación dos usos produtivos vinculados á pesca e á economía do mar, a mellora da calidade urbana nos terreos portuarios en desuso, a mobilidade sostible, a dotación de espazos libres e equipamentos públicos, a transparencia e a participación cidadá.