



María García Gómez, voceira do Grupo Municipal da Marea Atlántica, ao abeiro do disposto no Regulamento Orgánico Municipal (ROM) do Concello da Coruña, presenta a seguinte **EMENDA AO ASUNTO 2 INCLUÍDO NA ORDE DO DÍA DO PLENO ORDINARIO CO SEGUINTE ENUNCIADO: “APROBAR INICIALMENTE O DOCUMENTO TÉCNICO DENOMINADO ‘MODIFICACIÓN PUNTUAL DO PXOM NO POLÍGONO POL O30.1 E NO PE O29. DOCUMENTO PARA APROBACIÓN INICIAL. MARZO 2021’”.**

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

O goberno municipal traslada ao Pleno da Corporación, órgano competente a teor do disposto no art. 123 da Lei 7/1985, do 2 de abril, de bases de réxime local (LRBRL), así como no 47.1 da Lei 2/2016, do 10 de febreiro, do solo de Galicia (LSG), **“PROPOSTA PARA A APROBACIÓN INICIAL DA MODIFICACIÓN PUNTUAL DO PXOM NO POLÍGONO POL O30.1 E PE O29”**. O expediente fundaméntase na necesidade de fixar as determinacións de planeamento que permitan a execución e desenvolvemento dunha nova Estación Intermodal, configurando un nó de intercambio modal con outros medios de transporte de viaxeiros e unha axeitada inserción na morfoloxía urbana da cidade.

**1.-** A proposta do goberno municipal supón un **incremento substancial da edificabilidade en favor de ADIF para a implantación de usos terciarios** na futura estación. Un cambio que nin está debidamente xustificado no expediente nin responde ao ben común da cidade, senón ás demandas do propio administrador ferroviario, trasladadas ao Concello ao longo do ano pasado co argumento de que deste xeito se aliviaría o seu esforzo financeiro no proxecto. **Nin o Concello recibe contraprestacións por esta modificación nin se avalía impacto desta no conxunto do proxecto ou no comercio de proximidade da contorna.** Como tampouco a previsión de maior superficie construída destinada a usos non propiamente ferroviarios vai acompañada do correlativo e necesario incremento de superficies dotacionais públicas.

**2.-** En febreiro de 2020, tal e como figura no expediente, ADIF demandou do Concello unha mellora das súas condicións no proxecto da intermodal. A través de dous escritos, **o administrador ferroviario, o máis atrasado a día de hoxe no cumprimento das súas obrigas, pide que se lle incremente a edificabilidade para usos asociados (comerciais, industriais e de servizos), sen que computen como lucrativos, até o 50% da edificabilidade materializada no ámbito, o que suporía na actualidade uns 7.400 m<sup>2</sup> (o**

50% da superficie construída no proxecto para a nova estación, segundo os propios datos de ADIF) e **que no futuro, de ampliarse o complexo, serían máis. A isto sumaríanselle outros 5.100 m<sup>2</sup> de aproveitamentos lucrativos tamén de carácter terciario.**

En realidade, o que ADIF demandou, e así se incorporou polo goberno local, tanto ao convenio como a contido substantivo e normativo da modificación, foi superficie edificable non ferroviaria, tanto lucrativa, 5.100 m<sup>2</sup>, como, especialmente, terciaria, “compatible” e complementaria co uso ferroviario, e ata un 50% da “edificabilidade ferroviaria existente”. E dado que nin no convenio nin na modificación (fichas e normativa) se establece límite ou teito cuantitativo á edificabilidade de uso ferroviario a materializar (“o necesario”, di apenas a ficha PE-O29), en realidade o que se autoriza é que ADIF poida destinar a usos terciarios (e outros), non ferroviarios, o 50% do que chegue a materializar nesta superficie, ademais, claro está, dos 5.100 m<sup>2</sup> de aproveitamento lucrativo. **Ou, o que é o mesmo, coa proposta que se somete a Pleno, ADIF sempre poderá destinar a uso non ferroviario o 50% do que exista ou constrúa no Sistema Xeral Ferroviario, xa que nin na normativa nin na ficha se establece máis límite cuantitativo ca esa porcentaxe.**

Ao respecto resulta significativo que ADIF, nos mencionados escritos, invoque a normativa de usos do PXOM (art. 5.2.1) e a previsión que nesta se fai dos usos compatibles, cando o PXOM da Coruña ten seu propio réxime de usos para o Sistema Xeral Ferroviario, que tamén é agora obxecto de modificación neste expediente, precisamente para incorporar esa previsión de usos non propiamente ferroviarios (tanto lucrativos como, tecnicamente, non lucrativos), suprimindo, claro está, a zona terciaria ferroviaria.

Como tamén é igual de significativo, e especialmente relevante, que a normativa do PXOM que agora se modifica mencione os instrumentos de ordenación de usos e urbanísticos a aplicar ao Sistema Xeral Ferroviario, proxecto de delimitación e utilización de espazos ferroviarios e o plan especial (que opera sobre o anterior; arts. 9 e 10 da Lei 38/2015), respectivamente, mentres é o propio documento da modificación puntual o que non só regula o réxime de usos senón tamén súa distribución porcentual. ADIF quixo así asegurar neste convenio e nesta modificación do PXOM o futuro uso comercial na intermodal e a incorporación dos usos comerciais e terciarios ao proxecto. Lamentablemente, contou coa plena submisión do goberno municipal aos seus intereses.

**3.-** Este aumento de edificabilidade para uso non ferroviario, que non se compensa con melloras para os intereses municipais, foi incorporado polo goberno local, sen a debida xustificación, na cláusula oitava do convenio que agora se trae ao Pleno acompañando a modificación do PXOM:

*“La modificación puntual permitirá la implantación y desarrollo de las construcciones y usos propios del administrador de infraestructuras ferroviarias que sean necesarios para su funcionamiento, incorporando en su normativa la posibilidad de implantación de usos asociados relacionados con el ferroviario de carácter industrial, comercial y de servicios cuya localización esté justificada, y cuya edificabilidad máxima no podrá superar el 50% de la edificabilidad ferroviaria computable materializada, así como de 5.100 m<sup>2</sup> edificables con usos complementarios de carácter lucrativo, de acuerdo con la ley del sector ferroviario”.*

Ao respecto, tamén é preciso lembrar que a previsión dese 50% tampouco figuraba no documento da modificación puntual aprobado pola Xunta de Goberno Local o pasado 4 de decembro de 2019, e que foi remitido para trámite ambiental. Outro cambiazo.

Esta modificación que o goberno de Inés Rey concede a petición de ADIF **non está, a xuízo deste grupo municipal, nin xustificada nin argumentada, existindo aproveitamentos terciarios máis ca suficientes xa previstos no desenvolvemento dunha infraestrutura destas características**. Tal e como se incorporan, supoñen de feito un beneficio unilateral para ADIF en detrimento dos intereses da cidade e da súa administración local. Nin melloran a estación intermodal nin se ven compensadas por unha execución máis áxil dos compromisos que lle corresponden ao Estado.

Este incremento da edificabilidade para usos terciarios non responde, como xa se dixo, ao interese xeral. Crea, polo contrario, un **beneficio inxustificado sobre uns solos de titularidade pública**, e pode supoñer unha competencia non desexable para o comercio de proximidade. Debemos lembrar que a estación se insire nun tecido urbano de elevada densidade con carencias importantes relativas a espazos libres e dotacionais. Barrios, ademais, moi afectados polas sucesivas crisis económicas, para os que a estación intermodal debe significar unha mellora nas condicións urbanas e ambientais.

**4.-** Por último, debe subsanarse un erro na normativa: o apartado b.3) de “Condiciones de desarrollo” que remite ao apartado b.2), cando en realidade debe referirse ao apartado b.1), que é o que se refire á zona de servizo.

En definitiva, para a Marea Atlántica, **o prioritario é centrar os esforzos na execución de tan importante infraestrutura atendendo ao seu interese como peza central da intermodalidade na Coruña e a súa área metropolitana**, nunha colaboración solidaria e equitativa entre administracións.

Por todo o antedito, propónse a adopción do seguinte

## **ACORDO**

**1.-** Substituír o **punto primeiro da proposta** de acordo polo seguinte

“Aprobar inicialmente o documento técnico denominado ‘Modificación puntual do PXOM no polígono POL O30.1 e no PE O29. Documento para aprobación inicial. Marzo 2021’, redactado polo arquitecto Julián B. López Saenz, por encargo do Concello de A Coruña”, **suprimindo do contido normativo da modificación, así como do convenio (cláusula 8.1), a previsión de edificabilidade dos 5.100 m<sup>2</sup> de aproveitamento lucrativo e do 50% da edificabilidade existente para usos complementarios compatibles, quedando dita porcentaxe limitada á actualmente existente na Estación de San Cristobal**”.

**2.- Subsanao o erro na normativa** indicado no apartado 4 da exposición de motivos da presente emenda.

A Coruña, 7 de abril de 2021

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a horizontal line extending to the left.

María García Gómez

Voceira do Grupo Municipal da Marea Atlántica