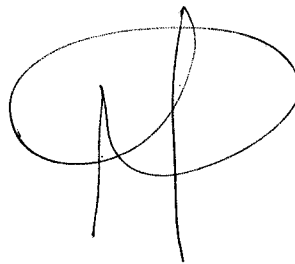


A LA MESA DEL CONGRESO

El diputado Antón Gómez-Reino Varela, perteneciente al Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos - En Comú Podem - En Marea, al amparo de lo establecido en el artículo 185 y siguientes del Reglamento, formula las siguientes preguntas para su respuesta por escrito relativas a la situación económico-financiera del Puerto de A Coruña.

Madrid, a 28 de agosto de 2018.



Antón Gómez-Reino Varela
Diputado. Portavoz GC UP-ECP-En Marea

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Autoridad Portuaria de A Coruña mantiene en la actualidad una deuda de 200 millones de euros con Puertos del Estado, por el préstamo otorgado en julio de 2011 para la construcción del puerto exterior de Punta Langosteira, puerto de interés general del Estado.

Dicho préstamo pretendía amortizarse con la venta de terrenos portuarios, según una operación que desembocó en la firma de unos Convenios urbanísticos en 2004 entre el Concello da Coruña, la Xunta de Galicia y el Ministerio de Fomento, que abrían la puerta a la venta de terrenos de la fachada marítima coruñesa para la financiación de las obras del puerto exterior de Punta Langosteira y recogida en el Convenio de Normalización Financiera asociado a dicho préstamo y en los correspondientes planes estratégicos de la APAC.

Dichos Convenios obedecían a un momento económico y político que no se corresponde con el actual. Fueron aprobados en un escenario marcado por la burbuja inmobiliaria directamente asociada a la especulación. A día de hoy el escenario que trazan los Convenios en vigor es insostenible tanto desde el punto de vista de la ordenación territorial y urbanística, como por el desajuste de sus estimaciones económicas y, por tanto, no pueden servir como argumento para dar cobertura al deterioro irreversible de bienes tan preciados para la ciudad de A Coruña como son su franja costera y su fachada portuaria.

En la actualidad existe un amplio consenso político, social y ciudadano en torno a la necesidad de someter a revisión dichos Convenios para garantizar la titularidad y el uso público de los terrenos y a evitar la especulación con los mismos, tal y como consta en sucesivos acuerdos plenarios de la Corporación Municipal de A Coruña y en los posicionamientos públicos de los distintos grupos

municipales, partidos políticos y organizaciones y entidades sociales representativas.

La situación económico-financiera de la Autoridad Portuaria de A Coruña se caracteriza por la elevada deuda y la carga financiera derivada de ella y la incapacidad de generar recursos suficientes para hacer frente a los vencimientos en los próximos años y reequilibrar la situación. Esta situación se verá agravada a partir del 2021, cuando la Autoridad Portuaria empiece a amortizar los 200 millones de euros del préstamo de Puertos del Estado; una amortización que se acumularía a la correspondiente al préstamo concertado con el Banco Europeo de Inversiones.

Ante esta situación, la Autoridad Portuaria y Puertos del Estado consideran que la obtención de recursos con los que hacer frente a la deuda pasa necesariamente por la venta de terrenos portuarios. Es necesario destacar que dichos terrenos proceden en muchos casos de rellenos ganados al mar y de la desaparición de prayas urbanas.

Estas ventas suponen la privatización de suelo público: terrenos ganados al mar en un caso, antiguos bienes comunales de la ciudad, en otro. Además, pretenden alterar el bien más preciado de la ciudad de A Coruña: su fachada marítima y su borde litoral, puesto que el PGOM contempla una ordenación urbanística (convenida en 2004) que proyecta la construcción de edificios de hasta nueve plantas de uso terciario, hotelero y de hasta 10 plantas de uso residencial en los muelles de Bateria/Calvo Sotelo y San Diego, a desafectar del actual dominio público portuario.

Por otro lado, estas ventas no servirían para solucionar la actual situación de endeudamiento del Puerto de A Coruña y reequilibrar sus cuentas. Dichas cuentas deberían reajustarse por la acción combinada de planes de ocupación del puerto exterior y del propio volumen de tráfico portuario y servicios

portuarios anexos y complementarios, así como por la renegociación y refinanciación de la deuda.

El pasado mes de abril, la Xunta de Galicia, la Autoridad Portuaria de A Coruña y el Ministerio de Fomento firmaron un Protocolo para un futuro convenio que revalida –con ciertas modificaciones– los términos de los Convenios de 2004. Dicho Protocolo, que excluye al *Concello da Coruña* y a su ciudadanía, que reclama participar de una decisión trascendental para su futuro, es fruto de la improvisación, la opacidad y de una concepción patrimonial y partidista de las administraciones públicas. A dicho Protocolo se anexa un convenio que, a pesar de tener por objeto determinadas condiciones de gestión del espacio portuario a desafectar y, por tanto, ser un convenio de carácter urbanístico, no va a ser objeto de participación ni de información pública, evitando en todo momento que la ciudadanía, legítima propietaria de ese patrimonio material y simbólico de A Coruña, pueda opinar sobre su futuro. Dicho Protocolo no respeta los deseos mayoritarios de la ciudadanía de Coruña de eliminar los intereses especulativos e inmobiliarios de la definición y gestión de los terrenos y mantiene la previsión de privatización del espacio portuario para financiar la deuda de la Autoridad Portuaria, sin tener en cuenta otras alternativas que permite el nuevo marco europeo de financiación y gestión económico-financiera de los puertos.

En el contexto actual, la solución que se revela como idónea para la debida solución de la situación económico-financiera de la Autoridad Portuaria de A Coruña es la condonación de la deuda de 200 millones de euros por parte de Puertos del Estado.

La condonación de dicha deuda es una cuestión de mera voluntad política como acaba de evidenciarse tras el reciente anuncio de condonación por parte del Gobierno, en el marco de las negociaciones en el Consejo de Política Fiscal y Financiera, de la deuda del Consorcio Valencia 2007, por importe de unos 350 millones de euros, derivada de la organización de la Copa América, de la

Fórmula 1 y de instalaciones para deportes náuticos, que fue formalizada en aquel momento a través de un préstamo ICO.

El Consorcio Valencia 2007 es una entidad de derecho público, en la que participa el Estado, a quien está adscrito de acuerdo con sus Estatutos, y la Autoridad Portuaria de A Coruña es un organismo público dependiente de Ministerio de Fomento a través de Puertos del Estado; por tanto, ambas entidades son integrantes del sector público estatal y están sometidas al mismo régimen económico-financiero y presupuestario). En la medida en que el Gobierno ha manifestado su intención de condonar un préstamo al Consorcio Valencia 2007, negarse a hacerlo en el caso del préstamo en su día concedido a la Autoridad Portuaria de A Coruña supondría una arbitrariedad inadmisibles, al dispensar un trato desigual, injustificado e injusto, en la medida en que el caso del préstamo cuya condonación se solicita ha tenido por objeto la construcción de una infraestructura portuaria de interés general del Estado, como es el puerto exterior de Punta Langosteira.

Por todo ello se formulan las siguientes

PREGUNTAS PARA SU RESPUESTA POR ESCRITO

1. ¿Tiene previsto el Gobierno condonar el préstamo de 200 millones de euros otorgado por Puertos del Estado a la Autoridad Portuaria de A Coruña para la construcción del puerto exterior de Punta Langosteira?
2. ¿Tiene previsto el Gobierno dejar sin efecto el Protocolo firmado entre Ministerio de Fomento, Xunta de Galicia, Puertos del Estado y Autoridad Portuaria de A Coruña el 18 de abril de 2018 y no tramitar y perfeccionar el Convenio anexo a dicho Protocolo, en atención a las legítimas demandas del *Concello de A Coruña* o tiene previsto seguir adelante con dicho acuerdo?

3. ¿Qué opinión le merece al Gobierno la propuesta de diálogo y cooperación realizada por el *Concello da Coruña* para la constitución de un consorcio público para la gestión de los terrenos portuarios de A Coruña, junto con el Ministerio de Fomento-Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de A Coruña y, en su caso, otras administraciones públicas para impulsar una nueva ordenación basada en equipamientos dotacionales espacios libres, públicos, así como en usos productivos portuarios y complementarios, asegurando la titularidad y la gestión públicas del conjunto del litoral portuario? ¿Tiene previsto responder positivamente a dicha propuesta?
4. ¿Qué opinión le merece al Gobierno la demanda del *Concello de A Coruña* de convocar en el menor plazo posible la Comisión de Seguimiento de los convenios de 2004 para proceder a su imprescindible revisión y con ella al subsiguiente ajuste del Convenio de Normalización Financiera de la Autoridad Portuaria de A Coruña para acomodarlo al nuevo escenario económico-financiero de la misma.
5. ¿Qué medidas tiene previsto adoptar el Gobierno para garantizar la plena operatividad del puerto exterior de Punta Langosteira, su conectividad y promoción internacionales, en especial en lo referido al Corredor del Cantábrico?
6. ¿Tiene previsto el Gobierno impulsar y financiar la conexión ferroviaria del puerto exterior de Punta Langosteira?
7. ¿Qué dotación presupuestaria tiene previsto incluir el Gobierno en los próximos Presupuestos Generales del Estado para cubrir las anteriores necesidades?