



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO GENERAL

16 MAR. 2021 15:38:39

Entrada **100894**

Pregunta sobre la conexión ferroviaria con el puerto exterior de
A Coruña en Punta Langosteira

Competencia	Competencias de la Cámara
Subcompetencia	Control e información
Tipo Expediente	184-Pregunta al Gobierno con respuesta escrita.

Fdo.: Néstor REGO CANDAMIL

Diputado



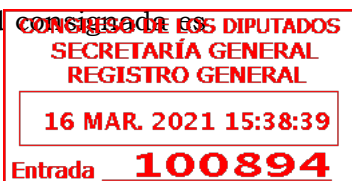
A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo establecido en el artículo 185 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, el diputado del **BLOQUE NACIONALISTA GALEGO (BNG)**, Néstor Rego Candamil, adscrito al **GRUPO PLURAL**, formula las siguientes **preguntas dirigidas al Gobierno para su respuesta escrita**.

La construcción del Puerto exterior de A Coruña en Punta Langosteria (Arteixo) supuso una inversión de millones de euros y estaba destinada a ser una infraestructura puntera y motor de la economía pero, debido al fuerte endeudamiento asumido para su realización, a la falta de planificación y a su actual infrautilización, su futuro no es nada halagüeño. En este sentido, uno de los grandes problemas a los que se enfrenta el Puerto exterior y que lastra su viabilidad, es la falta de conexión ferroviaria, imprescindible para mejorar su competitividad y perspectivas de negocio en tráfico marítimo.

El enlace ferroviario del Puerto exterior es imprescindible para operativizar esta infraestructura portuaria y asegurar así su futura conexión con el corredor atlántico de mercancías. Además supone apostar por una alternativa verde, que encaja en la agenda de descarbonización y que reduce las emisiones de gases de efecto invernadero a la atmósfera. Tras el compromiso inicial, han pasado años sin que se den pasos efectivos para acometer las obras, cuando el proyecto para la construcción está ya redactado y se han realizado también los trámites previos, como la Declaración de Impacto Ambiental, que precisamente está a punto de caducar. De seguir retrasándose el inicio de los trabajos será obligatorio iniciar de nuevo los trámites y ello supondrá un retraso de varios años para que pudieran iniciarse las obras.

Aunque aparece recogida partida en los Presupuestos Generales del Estado de 2021 para la conexión ferroviaria al Puerto exterior, la cantidad





tan sólo de 100.000 euros, lo que apenas alcanzaría para la asistencia técnica. El Gobierno no quiso en aquel momento manifestar un compromiso firme con esta conexión y, a pesar de las enmiendas presentadas por el BNG, no se incrementó esa partida. Se advertía de la necesidad de incorporar una previsión plurianual y que esta obra debería incluir también el traslado de la estación de mercancías desde su ubicación actual en el Puerto interior y, para ello sería necesario iniciar la realización de los estudios y la redacción del proyecto correspondiente. Resultaba aún más incomprensible la negativa del Gobierno español a incorporar esta partida en los Presupuestos cuando, al mismo tiempo, ADIF anunciaba que asumiría la financiación del acceso sur al Puerto de Castellón, una actuación que solo puede calificarse de agravio comparativo a los intereses de A Coruña y de nuestro País.

Finalmente, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha hecho público que asume, tal y como defendía el BNG, que el Puerto exterior no será viable sin conexión ferroviaria y ha anunciado su compromiso con la realización de las obras. Sin embargo, esta manifestación ha quedado en una total inconcreción, pues se desconocen los plazos que maneja el Ministerio, y además, no existe compromiso para que, en caso de que no pueda financiarse accediendo a los fondos europeos, el Gobierno del Estado asuma igualmente la realización de las obras.

Por otra parte, para conseguir la viabilidad futura de la infraestructura también debe abordarse la cuestión de la deuda contraída por la Autoridad Portuaria de A Coruña con Puertos del Estado para financiar su construcción. Esta deuda representa una hipoteca que lastra el futuro de la ciudad, pues se ha intentado buscar una solución en la venta para la promoción inmobiliaria de los terrenos que van a quedar libres dentro del Puerto interior. Esta opción es totalmente inaceptable pues se estaría avalando la especulación urbanística con esos terrenos que deben revertir al patrimonio público de la ciudad y que deben servir para la reordenación de la fachada marítima de A Coruña y la dotación de espacios de uso público.

Sin embargo, el Ministerio sigue negándose a asumir esa deuda diciendo que no es posible en el caso de A Coruña, mientras en los Presupuestos Generales



del Estado se incluyó la futura condonación de los 400 millones de euros adeudados por el Puerto de Valencia por las obras realizadas para la adecuación de los espacios y poder así albergar la Copa América de Vela, lo que supone una nueva discriminación de Galiza.

Es inaudito que, mientras se asume una deuda generada por una actuación que nada tiene que ver con las actividades productivas, se pretenda hipotecar el futuro de la fachada litoral de A Coruña por la deuda generada por la construcción de una infraestructura de alto valor para la economía como el Puerto exterior. Es por eso necesario que la Administración General del Estado contribuya a la transformación de los terrenos del Puerto interior de A Coruña -de titularidad estatal- por una cantidad equivalente a la deuda de la Autoridad portuaria con Puertos del Estado, para acometer su transformación urbana en colaboración con el Concello y el resto de administraciones implicadas, asegurando el mantenimiento de la titularidad y usos públicos de los terrenos.

Sin embargo, el Gobierno del Estado, sigue sin asumir en absoluto la necesidad de condonación de la deuda, considerando sólo una flexibilización en el plan de amortización, para facilitar la situación financiera del puerto. Así, el Ministerio sigue sin considerar la condonación, a diferencia de lo que sí hizo en Valencia, ni tampoco está dispuesto a, tal y como propuso el BNG a través de una enmienda parcial a los Presupuestos Generales del Estado, realizar una inversión equivalente al montante del débito para acometer la transformación de los terrenos portuarios liberados. La flexibilización de la deuda o su reestructuración no haría desaparecer la amenaza de la especulación urbanística cuando la entidad deba afrontar el pago del principal y los intereses.

Por los motivos expuestos, el BNG formula las siguientes preguntas al Gobierno:

1. ¿El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana iniciará los trámites administrativos necesarios para dar comienzo a las obras para



la conexión ferroviaria con el Puerto exterior de A Coruña a la mayor brevedad?

2. ¿En qué plazo prevé el Ministerio de Transportes que se iniciará la construcción del acceso ferroviario?
3. ¿Se podrá utilizar la Declaración de Impacto Ambiental ya realizada y el resto de trámites previos o será necesario realizar una nueva? ¿En este caso cuanto calcula el Ministerio que se tardará?
4. ¿Se incluirá el traslado de la estación de mercancías desde su ubicación actual en el Puerto interior dentro de las obras comprometidas? ¿Se iniciarán para ello la realización de los estudios y la redacción del proyecto correspondiente?
5. ¿Existe el compromiso de asumir el coste de las obras para la conexión con el puerto exterior aunque finalmente no se logre financiamiento con cargo a los fondos europeos?

Madrid, a 16 de marzo de 2021

Néstor Rego Candamil

Diputado del BNG en el Congreso