



**SESIÓN EXTRAORDINARIA DO  
EXCELENTÍSIMO CONCELLO  
PLENO DE DATA TRES DE  
MARZO DE DOUS MIL VINTE E  
UN**

No Salón de Sesiões da Casa do Concello da cidade da Coruña, a 3 de marzo de 2021. Baixo a presidencia da **Excma. Sra. Alcaldesa, dona Inés Rey García**, e coa asistencia dos edís **D. José Manuel Lage Tuñas, D.<sup>a</sup> Eudoxia María Neira Fernández, D. Juan Manuel Díaz Villoslada, D. Jesús Javier Celemín Santos, D.<sup>a</sup> María Esther Dolores Fontán Prado, D. Juan Ignacio Borrego Vázquez, D.<sup>a</sup> Diana María Sobral Cabanas, D.<sup>a</sup> Rosa María Gallego Neira, D. Roberto Rodríguez Martínez, D.<sup>a</sup> Esperanza Peñalosa López-Pin, D. Antonio Deus Álvarez, D. Juan Carlos Varela Vázquez, D. Roberto García Fernández, D.<sup>a</sup> María Teresa Gutiérrez Roselló, D.<sup>a</sup> María Nazaret Cendán Gayoso, D. Roberto Luis Coira Andrade, D.<sup>a</sup> María García Gómez, D.<sup>a</sup> Silvia Cameán Calvete, D. Iago Martínez Durán, D. Francisco Xesús Jorquera Caselas, D.<sup>a</sup> Avia Veira González, D.<sup>a</sup> Mónica Martínez Lema** e, ao abeiro do establecido no artigo 46.3 da Lei 7/1985, do 2 de abril, reguladora das bases do réxime local — en diante LRBR— (engadido pola disposición final segunda do Real decreto lei 11/2020, do 31 de marzo, polo que se adoptan medidas urxentes complementarias no ámbito social e económico para facer fronte ao covid-19), coa asistencia á sesión plenaria por videoconferencia dos edís **D.<sup>a</sup> Eva Martínez Acón, D. Alberto Lema Suárez, D.<sup>a</sup> Claudia Delso Carreira e D.<sup>a</sup> Isabel Faraldo Calvo**, reúnese, previa convocatoria regulamentariamente

**SESIÓN EXTRAORDINARIA DEL  
EXCELENTÍSIMO AYUNTAMIENTO  
PLENO DE FECHA TRES DE MARZO  
DE DOS MIL VEINTIUNO**

*En el Salón de Sesiones de las Casas Consistoriales de la ciudad de A Coruña, a 3 de marzo de 2021. Bajo la presidencia de la **Excma. Sra. Alcaldesa, doña Inés Rey García**, y con la asistencia de los ediles **D. José Manuel Lage Tuñas, D.<sup>a</sup> Eudoxia María Neira Fernández, D. Juan Manuel Díaz Villoslada, D. Jesús Javier Celemín Santos, D.<sup>a</sup> María Esther Dolores Fontán Prado, D. Juan Ignacio Borrego Vázquez, D.<sup>a</sup> Diana María Sobral Cabanas, D.<sup>a</sup> Rosa María Gallego Neira, D. Roberto Rodríguez Martínez, D.<sup>a</sup> Esperanza Peñalosa López-Pin, D. Antonio Deus Álvarez, D. Juan Carlos Varela Vázquez, D. Roberto García Fernández, D.<sup>a</sup> María Teresa Gutiérrez Roselló, D.<sup>a</sup> María Nazaret Cendán Gayoso, D. Roberto Luis Coira Andrade, D.<sup>a</sup> María García Gómez, D.<sup>a</sup> Silvia Cameán Calvete, D. Iago Martínez Durán, D. Francisco Xesús Jorquera Caselas, D.<sup>a</sup> Avia Veira González, D.<sup>a</sup> Mónica Martínez Lema** y, y, al amparo de lo establecido en el artículo 46.3 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local —en adelante LRBR— (añadido por la disposición final segunda del Real Decreto Ley 11/2020, de 31 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el ámbito social y económico para hacer frente al covid-19), con la asistencia a la sesión plenaria por videoconferencia de los ediles **D.<sup>a</sup> Eva Martínez Acón, D. Alberto Lema Suárez, D.<sup>a</sup> Claudia Delso Carreira e D.<sup>a</sup> Isabel Faraldo Calvo**, se reúne, previa convocatoria regulamentariamente circulada, el*



circulada, o Excelentísimo Concello Pleno, co obxecto de realizar sesión extraordinaria en primeira convocatoria.

Dá fe do acto o infraescrito **secretario xeral do Pleno, don Manuel José Díaz Sánchez**, e atópase ademais presente o **interventor xeral, don Ángel David Murado Codesal**.

Ás dez horas e catro minutos, a Presidencia declara aberta a sesión e pásase a tratar os seguintes asuntos incluídos na orde do día.

### Intervencións

#### Presidencia

Moi bo día a todos e a todas. Iniciamos esta sesión extraordinaria do Pleno cun asunto único na orde do día.

Antes de dar comezo ó debate, no meu nome como presidenta da Corporación e en nome de todas as persoas que traballan neste concello, quero enviar un agarimoso saúdo á familia do noso compañeiro Fernando Seoane ó que tivemos que dar o adeus no día de onte. Unha perda irreparable, prematura, que nos deixa unha fonda pegada a todos os que o coñecemos. Quero enviar unha aperta especialmente ós seus fillos, ós seus irmáns, á súa familia, a todos os seus amigos, compañeiros, ós de esta casa, pero tamén ós compañeiros da UNED e tamén do Club do Mar. Unha persoa magnífica, íntegra e que sempre levaremos nos nosos corazóns.

Comezamos este pleno cun asunto único.

Señor secretario.

*Excelentísimo Ayuntamiento Pleno, al objeto de celebrar sesión extraordinaria en primera convocatoria.*

*Da fe del acto el infrascrito secretario general del Pleno, don Manuel José Díaz Sánchez, hallándose además presente el interventor general, don Ángel David Murado Codesal.*

*A las diez horas y cuatro minutos, la Presidencia declara abierta la sesión y se pasa a tratar los siguientes asuntos incluidos en el orden del día.*

### Intervenciones

#### Presidencia

*Muy buenos días a todos y a todas. Iniciamos esta sesión extraordinaria del Pleno con un asunto único en la orden del día.*

*Antes de dar comienzo al debate, en mi nombre como presidenta de la Corporación y en nombre de todas las personas que trabajan en este ayuntamiento, quiero enviar un cariñoso saludo a la familia de nuestro compañero Fernando Seoane al que tuvimos que dar el adiós en el día de ayer. Una pérdida irreparable, prematura, que nos deja una honda huella a todos los que le conocimos. Quiero enviar un abrazo especialmente a sus hijos, a sus hermanos, a su familia, a todos sus amigos, compañeros, a los de esta casa, pero también a los compañeros de la UNED y también del Club del Mar. Una persona magnífica, íntegra y que siempre llevaremos nos nuestros corazones.*

*Comenzamos este pleno con un asunto único.*

*Señor secretario.*



**PARTE RESOLUTIVA:**

**ASUNTO ÚNICO**

**40. Instar á Administración Xeral do Estado a comprometerse a realizar e financiar as accións necesarias para poder licitar as obras do acceso ferroviario ao Porto Exterior antes de xuño de 2021 e, ademais, a comprometerse a realizar todas as accións administrativas ou obras necesarias para que a Declaración de Impacto Ambiental do proxecto non perda a súa vixencia conforme ao previsto no artigo 43 da Lei 21/2013, do 9 de decembro, de avaliación ambiental, para dar unha solución definitiva e facer viable o traslado daquelas actividades e operacións portuarias que, tanto medioambientalmente como desde o punto de vista de seguridade, precisan doutra localización nas novas instalacións en Punta Langosteira.**

**Señor Secretario**

Bo día.

Asunto único, instar á Administración Xeral do Estado a comprometerse a realizar e financiar as accións necesarias para poder licitar as obras do acceso ferroviario ao Porto Exterior antes de xuño de 2021 e, ademais, a comprometerse a realizar todas as accións administrativas ou obras necesarias para que a Declaración de Impacto Ambiental do proxecto non perda a súa vixencia conforme ao previsto no artigo 43 da Lei 21/2013, do 9 de decembro, de avaliación ambiental, para dar unha solución definitiva e facer viable o traslado daquelas actividades e operacións portuarias que, tanto medioambientalmente como desde o punto de vista de seguridade, precisan de

**PARTE RESOLUTIVA:**

**ASUNTO ÚNICO**

***40. Instar a la Administración General del Estado a comprometerse a realizar y financiar las acciones necesarias para poder licitar las obras del acceso ferroviario al Puerto Exterior antes de junio de 2021 y, además, a comprometerse a realizar todas las acciones administrativas u obras necesarias para que la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto no pierda su vigencia conforme a lo previsto en el artículo 43 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, para dar una solución definitiva y hacer viable el traslado de aquellas actividades y operaciones portuarias que, tanto medioambientalmente como desde el punto de vista de seguridad, precisan de otra localización en las nuevas instalaciones en Punta Langosteira.***

**Señor Secretario**

Buenos días.

Asunto único, instar a la Administración General del Estado a comprometerse a realizar y financiar las acciones necesarias para poder licitar las obras del acceso ferroviario al Puerto Exterior antes de junio de 2021 y, además, a comprometerse a realizar todas las acciones administrativas u obras necesarias para que la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto no pierda su vigencia conforme a lo previsto en el artículo 43 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, para dar una solución definitiva y hacer viable el traslado de aquellas actividades y operaciones portuarias que, tanto medioambientalmente como desde el punto de vista de seguridad, precisan de



doutra localización nas novas instalacións en Punta Langosteira.

### **Presidencia**

Moitas grazas.

Por suposto saudamos a todos os membros da Corporación, tamén a aqueles compañeiros e compañeiras que se atopan nos seus domicilios, bo día, señora Faraldo, agardamos todos que se atope ben, personal municipal que nos acompaña e xornalistas acreditados, e público que nos segue presencialmente a través do *streaming*.

Tal e como se acordou na Comisión de Voceiros, iniciará o debate o Grupo proponente, o Grupo Popular, e despois desa intervención haberá dúas quendas por Grupo, unha de oito minutos e a segunda de catro minutos.

Señora Gallego, ten a palabra.

### **Señora Gallego Neira**

*Si, moitas grazas.*

*Bos días ós compañeiros de Corporación, os que están aquí e os que están na súa casa, ós medios de comunicación e ós veciños que nos seguen, funcionarios municipais, por suposto, e ós veciños que nos seguen desde aquí e desde as súas casas, tamén.*

*Unímonos ás condolencias polo falecemento de Fernando Seoane. Non vou destacar as súas calidades, xa o dixo a alcaldesa, pero lamentamos inmensamente o seu falecemento.*

*O Grupo Municipal Popular presentou o 19 de febreiro a solicitude de Pleno extraordinario para instar o Estado a*

*otra localización en las nuevas instalaciones en Punta Langosteira.*

### **Presidencia**

*Muchas gracias.*

*Por supuesto saludamos a todos los miembros de la Corporación, también a aquellos compañeros y compañeras que se encuentran en sus domicilios, buenos día, señora Faraldo, esperamos todos que se encuentre bien, personal municipal que nos acompaña y periodistas acreditados, y público que nos sigue presencialmente a través de la retransmisión en directo*

*Tal y como se acordó en la Comisión de Portavoces, iniciará el debate el Grupo proponente, el Grupo Popular, y después de esa intervención habrá dos turnos por Grupo, una de ocho minutos y la segunda de cuatro minutos.*

*Señora Gallego, tiene la palabra.*

### **Señora Gallego Neira**

*Si, muchas gracias.*

*Buenos días a los compañeros de Corporación, los que están aquí y los que están en su casa, a los medios de comunicación y a los vecinos que nos siguen, funcionarios municipales, por supuesto, y a los vecinos que nos siguen desde aquí y desde sus casas, también.*

*Nos unimos a las condolencias por el fallecimiento de Fernando Seoane. No voy a destacar sus cualidades, ya lo ha dicho la alcaldesa, pero lamentamos inmensamente su fallecimiento.*

*El Grupo Municipal Popular presentó el 19 de febrero la solicitud de Pleno extraordinario para instar al Estado a*



*licitar a conexión ferroviaria do porto exterior antes de que caduque a declaración de impacto ambiental o próximo mes de xuño, e así evitar que se atrase a obra durante varios anos en caso de ter que tramitar a mesma de novo. A celebración deste pleno é de carácter obrigatorio no prazo de 15 días hábiles, ao dispoñer o Partido Popular do número de concelleiros suficientes.*

*Tras múltiples mocións aprobadas no anterior e no actual mandato instando á execución da conexión ferroviaria, o Partido Popular presentou unha pregunta oral no Pleno de xaneiro deste ano a través da cal quería saber que xestións estaba a realizar a alcaldesa, Inés Rey, para que o Goberno do Estado deixe de discriminar á nosa cidade, cumpra a súa obrigaición e licite o tren a Langosteira. A alcaldesa declarou que mantíña contactos co Goberno do Estado respecto diso, sen que se coñeza ningún avance, a pesar de que o proxecto construtivo está listo desde hai tempo e existe un protocolo asinado en 2018 polo Ministerio de Fomento, o presidente de Portos do Estado e ademais do presidente da Xunta de Galicia, para a súa licitación no primeiro semestre de 2019 e o seu financiamento entre a Autoridade Portuaria estatal e ADIF.*

*Inés Rey, a alcaldesa dialogante, segue sen chamarnos nin unha soa vez para falar do porto, a pesar de que é un goberno en minoría. Está a caer no mesmo erro que Xulio Ferreiro, actuando unilateralmente e sen consenso nun asunto que afecta ao presente e ao futuro de toda a cidade.*

*Co Goberno do Estado do Partido Popular, Fomento contratou o estudo informativo, que se aprobou en xaneiro de 2018. Os trámites para o proxecto construtivo iniciáronse en xullo de 2016*

licitar la conexión ferroviaria del puerto exterior antes de que caduque la declaración de impacto ambiental el próximo mes de junio, y así evitar que se retrase la obra durante varios años en caso de tener que tramitar la misma de nuevo. La celebración de este pleno es de carácter obligatorio en el plazo de 15 días hábiles, al disponer el Partido Popular del número de concejales suficientes.

Tras múltiples mociones aprobadas en el anterior y en el actual mandato instando a la ejecución de la conexión ferroviaria, el Partido Popular presentó una pregunta oral en el Pleno de enero de este año a través de la cual quería saber qué gestiones estaba realizando la alcaldesa, Inés Rey, para que el Gobierno del Estado deje de discriminar a nuestra ciudad, cumpla su obligación y licite el tren a Langosteira. La alcaldesa declaró que mantenía contactos con el Gobierno del Estado al respecto, sin que se conozca ningún avance, a pesar de que el proyecto constructivo está listo desde hace tiempo y existe un protocolo firmado en 2018 por el Ministerio de Fomento, el presidente de Puertos del Estado y además del presidente de la Xunta de Galicia, para su licitación en el primer semestre de 2019 y su financiación entre la Autoridad Portuaria estatal y ADIF.

Inés Rey, la alcaldesa dialogante, sigue sin llamarnos ni una sola vez para hablar del puerto, a pesar de que es un gobierno en minoría. Está cayendo en el mismo error que Xulio Ferreiro, actuando unilateralmente y sin consenso en un asunto que afecta al presente y al futuro de toda la ciudad.

Con el Gobierno del Estado del Partido Popular, Fomento contrató el estudio informativo, que se aprobó en enero de 2018. Los trámites para el proyecto constructivo se iniciaron en julio de 2016



*e entregouse a Portos do Estado en menos de dous anos. Outro trámite necesario era a declaración de impacto ambiental, publicada no Boletín Oficial do Estado o 26 de xuño de 2017 e vixente durante catro anos. Por tanto, o próximo mes de xuño caduca a guía sen a que non se pode construír a liña ferroviaria. A elaboración dunha nova atrasaría a obra varios anos, afectando gravemente o futuro do porto e da propia cidade. Este tren ao porto exterior é necesario para o traslado de toda a actividade do porto interior a Punta Langosteira, como é o caso dos graneis, e así liberar todos os terreos necesarios para abordar a transformación da fronte marítima.*

*ADIF anunciou á Unión Europea en marzo de 2019 un prazo de licitación das obras que non cumpriu. Non só non houbo ningunha novidade, senón que ademais, nun claro exemplo de discriminación política, o Estado incluíu 140 millóns de euros nos Orzamentos para 2021 para o tren do porto de Castellón, a mesma cantidade necesaria e que se nega ao porto da nosa cidade. Non é a única discriminación do Goberno Socialista cara á nosa cidade, xa que ademais en 2021 inclúese a condonación da débeda do porto de Valencia de 300 millóns de euros sen ningunha contraprestación. Mentres o Goberno do Estado négase unha e outra vez a facer o mesmo coa débeda do porto coruñés, de 200 millóns de euros, para a construción do porto exterior.*

*Por todo iso, o Grupo Popular presentou a solicitude de Pleno na que insta o Estado a comprometerse a realizar e financiar as accións necesarias para licitar as obras do acceso ferroviario antes de xuño de 2021, e ademais todas as accións administrativas e obras necesarias para que a declaración de*

y se entregó a Puertos del Estado en menos de dos años. Otro trámite necesario era la declaración de impacto ambiental, publicada en el Boletín Oficial del Estado el 26 de junio de 2017 y vigente durante cuatro años. Por tanto, el próximo mes de junio caduca la guía sin la que no se puede construir la línea ferroviaria. La elaboración de una nueva retrasaría la obra varios años, afectando gravemente al futuro del puerto y de la propia ciudad. Este tren al puerto exterior es necesario para el traslado de toda la actividad del puerto interior a Punta Langosteira, como es el caso de los graneles, y así liberar todos los terrenos necesarios para abordar la transformación del frente marítimo.

ADIF anunció a la Unión Europea en marzo de 2019 un plazo de licitación de las obras que no cumplió. No solo no hubo ninguna novedad, sino que además, en un claro ejemplo de discriminación política, el Estado incluyó 140 millones de euros en los Presupuestos para 2021 para el tren del puerto de Castellón, la misma cantidad necesaria y que se niega al puerto de nuestra ciudad. No es la única discriminación del Gobierno Socialista hacia nuestra ciudad, ya que además en 2021 se incluye la condonación de la deuda del puerto de Valencia de 300 millones de euros sin ninguna contraprestación. Mientras el Gobierno del Estado se niega una y otra vez a hacer lo mismo con la deuda del puerto coruñés, de 200 millones de euros, para la construcción del puerto exterior.

Por todo ello, el Grupo Popular ha presentado la solicitud de Pleno en la que insta al Estado a comprometerse a realizar y financiar las acciones necesarias para licitar las obras del acceso ferroviario antes de junio de 2021, y además todas las acciones administrativas y obras necesarias para que la declaración de



*impacto ambiental non perda a súa vixencia.*

*Nada máis, moitas grazas.*

### **Presidencia**

Moitas grazas.

Iniciamos o debate. En primeiro lugar ten a palabra a señora Faraldo. Oito minutos, señora Faraldo. Como non ve o contador avisareina eu si se pasa do tempo. Cando queira.

### **Señora Faraldo Calvo**

Bo día, señora alcaldesa, concelleiros e concelleiras, persoal do Concello e veciñanza presente ou por *streaming*.

Únome, como non, ás condolencias polo falecemento de Fernando Seoane, presidente ademais do Club do Mar e do Club de Buceo do Club do Mar.

Bueno, é a historia do porto da Coruña todo un referente de tacticismos, estratexias, loitas partidistas e, desde logo, de intento de operación especulativa salvaxe. Olvidar o noso pasado condena a repetilo, famosa frase. Teríamos que remontarnos á época do alcalde desaparecido cara á porta do Vaticano e lembrar aquel Consello de Ministros de Aznar celebrado neste concello tras o terrible suceso do Prestige para ver como nace o acordo de incluír o porto exterior da Coruña no Plan Galicia, deseñado para compensar aquela catástrofe. Detrás, o sonho dun alcalde e as súas pretensións de resolver a falta de solo urbanizable, que era un obstáculo para as súas ansias de edificación en plena época do ladrillazo. Este é o xerme dunha infraestrutura mal planificada, sobrecoastada, que se levou consigo 1.000 millóns de euros de inversión, a

impacto ambiental no perda su vigencia.

Nada más, muchas gracias.

### **Presidencia**

*Muchas gracias.*

*Iniciamos el debate. En primer lugar tiene la palabra a señora Faraldo. Ocho minutos, señora Faraldo. Como no ve el contador la avisaré yo sí se pasa del tiempo. Cuando quiera.*

### **Señora Faraldo Calvo**

*Buenos días, señora alcaldesa, concejales y concejales, personal del Ayuntamiento y vecindario presente o en directo.*

*Me uno, cómo no, a las condolencias por el fallecimiento de Fernando Seoane, presidente además del Club del Mar y del Club de Buceo del Club del Mar.*

*Bueno, es la historia del puerto de A Coruña todo un referente de tacticismos, estrategias, luchas partidistas y, desde luego, de intento de operación especulativa salvaje. Olvidar nuestro pasado condena a repetirlo, famosa frase. Tendríamos que remontarnos a la época del alcalde desaparecido hacia la puerta del Vaticano y recordar aquel Consejo de Ministros de Aznar celebrado en este ayuntamiento tras el terrible suceso del Prestige para ver cómo nace el acuerdo de incluir el puerto exterior de A Coruña en el Plan Galicia, diseñado para compensar aquella catástrofe. Detrás, el sueño de un alcalde y sus pretensiones de resolver la falta de suelo urbanizable, que era un obstáculo para sus ansias de edificación en plena época del ladrillazo. Este es el germen de una infraestructura mal planificada, sobrecoastada, que se llevó consigo 1.000*



obra pública máis cara de Galicia. Ademais de deixarnos unha débeda de máis de 300 millóns sen nin sequera incluír no proxecto, en dita responsabilidade conxunta, unha das cuestións máis obvias a ser contempladas: as obras para o acceso ferroviario, vitais para calquera porto, máis para un porto que trata de ser punteiro en mercancías, cunha situación xeoestratéxica envidiable e unha enorme capacidade de crecemento portuario. E aí temos o fruto das malas planificacións, das irregularidades contables, de contratos contrarios á normativa e redución na aportación da Unión Europea de máis dun 70 % a pouco máis dun 50 %, entre todos aqueles errados desembarcos da petroleira mexicana Pemex, anunciados pola Xunta a bombo e platillo no 2012.

Bueno, un ano despois deixaron enriba da mesa uns convenios que son para tremar, sinalando na zona unha da Batería Calvo Sotelo 40.000 metros cadrados para usos terciarios e hoteleiros e na zona dos de San Diego 400.000 metros cadrados para destiño de 4.000 vivendas de luxo. Convén refrescar esto e non perdelo no norte do que estamos atrapados. Toda unha operación urbanística amparada baixo a necesidade de financiar a carísima dársena.

Primeiro faise unha obra saltándose os mínimos principios de planificación, pagada moi por riba do seu orzamento, e logo paga a cidade perdendo os seus espazos públicos. Foi tal o rexeitamento ante este atopelo, que sacou ás rúas a máis de 6.000 coruñesas e coruñeses no ano 2017 contra a privatización dos terrenos portuarios. Un ano despois nos atopamos cun protocolo, que ten o peso que ten mentras non se materializa en

*millones de euros de inversión, la obra pública más cara de Galicia. Además de dejarnos una deuda de más de 300 millones sin ni siquiera incluir en el proyecto, en dicha responsabilidad conjunta, una de las cuestiones más obvias a ser contempladas: las obras para el acceso ferroviario, vitales para cualquier puerto, más para un puerto que trata de ser puntero en mercancías, con una situación geoestratégica envidiable y una enorme capacidad de crecimiento portuario. Y ahí tenemos el fruto de las malas planificaciónes, de las irregularidades contables, de contratos contrarios a la normativa y reducción en la aportación de la Unión Europea de más de un 70 % a poco más de un 50 %, entre todos aquellos errados desembarcos de la petrolera mexicana Pemex, anunciados por la Xunta a bombo y platillo en el 2012.*

*Bueno, un año después dejaron encima de la mesa unos convenios que son para temblar, señalando en la zona una de la Batería Calvo Sotelo 40.000 metros cuadrados para usos terciarios y hoteleros y en la zona de los de San Diego 400.000 metros cuadrados para destiño de 4.000 viviendas de lujo. Conviene refrescar esto y no perderlo en el norte del que estamos atrapados. Toda una operación urbanística amparada bajo la necesidad de financiar la carísima dársena.*

*Primero se hace una obra saltándose los mínimos principios de planificación, pagada muy por encima de su presupuesto, y luego paga la ciudad perdiendo sus espacios públicos. Fue tal el rechazo ante este atopello, que sacó a las calles a más de 6.000 coruñesas y coruñeses en el año 2017 contra la privatización de los terrenos portuarios. Un año después nos encontramos con un protocolo, que tiene el peso que tiene*





convenio, protocolo asinado en abril de 2018 entre Feijóo e o ministro do Goberno do PP, de la Serna, no que a Xunta se compromete a aportar 20 millóns, pero para facerse co control do 51 % dos peiraos de Batería e Calvo Sotelo. Este encontro de cargos do PP a espaldas do Concello da Coruña deixaba ó resto das Administracións que se quixesen incorporar coa maioría de terrenos e a incapacidade de decisión. Probablemente por iso se excluíu ó Concello, para que este non reclamase os dereitos da súa veciñanza, explicación ademais que Podemos atopara na votación que houbo posterior no plan de empresa do 2019 onde o único voto en contra foi o do concelleiro de Rexeneración Urbana, Xiao Varela, quen manifestou o seu desacordo con que se mantivese a venta dos peiraos. E agora o mesmo partido, o PP, o PP local reclama actuacións inmediatas, que fai xa tres anos, de non facerse as cousas á costas do Concello estou convencida que outro galo houbera cantado, e reclaman desde a súa posición no Concello cando entón non se cuestionaron siquera por que este, por que o Concello, quedaba, insisto, excluído. É dicir, non deixa de ter todo este asunto un certo tufo de utilización das institucións con fines partidistas. Xa o vemos tamén no Estado coa coacción para renovar o Consello Xeral do Poder Xudicial.

Pero hai unha declaración dun cargo do PP coa que estamos totalmente de acordo: trátase dun ninguneo histórico. Histórico porque a súa historia remóntase a principios do milenio; histórico de todos os partidos que tiveron neste eido cotas de poder suficientes como para poder dar un golpe de timón. Lembremos que no periodo do 2011 ó 2015 as tres

*mientras no se materializa en convenio, protocolo firmado en abril de 2018 entre Feijóo y el ministro del Gobierno del PP, de la Serna, en el que la Xunta se compromete a aportar 20 millones, pero para hacerse con el control del 51 % de los muelles de Batería y Calvo Sotelo. Este encuentro de cargos del PP a espaldas del Ayuntamiento de A Coruña dejaba al resto de las Administraciones que se quisieran incorporar con la mayoría de terrenos y la incapacidad de decisión. Probablemente por eso se excluyó al Ayuntamiento, para que este no reclamara los derechos de su vecindario, explicación además que Podemos había encontrado en la votación que hubo posterior en el plan de empresa del 2019 donde el único voto en contra fue el del concejal de Regeneración Urbana, Xiao Varela, quien manifestó su desacuerdo con que se mantuviera la venta de los muelles. Y ahora el mismo partido, el PP, el PP local reclama actuaciones inmediatas, que hace ya tres años, de no hacerse las cosas a espaldas del Ayuntamiento estoy convencida que otro gallo hubiera cantado, y reclaman desde su posición en el Ayuntamiento cuando entonces no se cuestionaron siquera por qué este, por qué el Ayuntamiento, quedaba, insisto, excluido. Es decir, no deja de tener todo este asunto un cierto tufo de utilización de las instituciones con fines partidistas. Ya lo vemos también en el Estado con la coacción para renovar el Consejo General del Poder Judicial.*

*Pero hay una declaración de un cargo del PP con la que estamos totalmente de acuerdo: se trata de un ninguneo histórico. Histórico porque su historia se remonta a principios del milenio; histórico de todos los partidos que tuvieron en este ámbito cuotas de poder suficientes como para poder dar un golpe de timón. Recordemos que en el periodo*



Administracións, estatal, autonómica e municipal, estaban en mans do PP, sin que se fixese nada ó respecto do que agora se exige. *Fin da cita.*

É todo este relato unha declaración en contra da exixencia do tren a Punta Langosteira? Claro que non. É en contra das incoherencias, dos abusos e dos usos partidistas das institucións. O que é un feito evidente é que a conexión ferroviaria é agora imprescindible para a viabilidade e competitividade das operacións do porto da Coruña, e por iso se convirten nunha demanda irrenunciábel que exporei na segunda intervención.

Moitas grazas, alcaldesa.

### **Presidencia**

Moitas grazas, señora Faraldo.

Polo Bloque Nacionalista Galego, señor Jorquera.

### **Señor Jorquera Caselas**

Grazas, señora alcaldesa.

En primeiro lugar quero expresar tamén as condolencias do Grupo Municipal do BNG polo falecemento do señor Fernando Seoane, e antes de entrar en materia, como é habitual quero saudar o público que está seguindo este pleno, as traballadoras e traballadores do Concello, as traballadoras e traballadores da prensa e os membros da Corporación.

O BNG presentou unha emenda ós Orzamentos Xerais do Estado do ano 2021, cunha dotación de 20 millóns de euros para que se licitase neste mesmo exercicio o acceso ferroviario ó porto

*del 2011 al 2015 las tres Administraciones, estatal, autonómica y municipal, estaban en manos del PP, sin que se hiciera nada al respecto de lo que ahora se exige. Fin de la cita.*

*¿Es todo este relato una declaración en contra de la exigencia del tren a Punta Langosteira? Claro que no. Es en contra de las incoherencias, de los abusos y de los usos partidistas de las instituciones. Lo que es un hecho evidente es que la conexión ferroviaria es ahora imprescindible para la viabilidad y competitividad de las operaciones del puerto de A Coruña, y por eso se convierten en una demanda irrenunciábel que expondré en la segunda intervención.*

*Muchas gracias, alcaldesa.*

### **Presidencia**

*Muchas gracias, señora Faraldo.*

*Por el Bloque Nacionalista Galego, señor Jorquera.*

### **Señor Jorquera Caselas**

*Gracias, señora alcaldesa.*

*En primer lugar quiero expresar también las condolencias del Grupo Municipal del BNG por el fallecimiento del señor Fernando Seoane, y antes de entrar en materia, como es habitual quiero saludar al público que está siguiendo este pleno, a las trabajadoras y trabajadores del Ayuntamiento, a las trabajadoras y trabajadores de la prensa y a los miembros de la Corporación.*

*El BNG presentó una enmienda a los Presupuestos Generales del Estado del año 2021, con una dotación de 20 millones de euros para que se licitara en este mismo ejercicio el acceso ferroviario*



exterior. Como é sabido, esa emenda non prosperou dado que tivo os votos en contra das deputadas e deputados do Partido Socialista e Podemos, os dous partidos que cogobernan no Estado.

En anos anteriores o BNG xa presentara emendas con contido semellante para facer realidade o acceso por camiños de ferro a Punta Langosteira, pero sempre se toparon co rexeitamento do partido no Goberno, tamén cando o Goberno central estaba presidido por Mariano Rajoy e o partido no goberno era o Partido Popular.

O pasado domingo, o delegado do Goberno español en Galiza, o señor Javier Losada, molesto porque o BNG se manifestase para exixir a transferencia da AP 9 e que se cumpran os compromisos de rebaxar as portaxes, afeaba en Twitter ó BNG ter votado en contra dos Orzamentos Xerais do Estado e falaba dunha pinza BNG-PP. Ultimamente parece que está de moda falar de pinzas, pero o certo é que a pinza que sufriu sempre este país foi a pinza PP-PSOE. A súa pinza e o seu eterno xogo de espellos ou bailes de máscaras para encubrir a realidade. Bailes de máscaras consistentes en dicir unha cousa aquí e a contraria en Madrid, ou xogos de espellos intercambiando papeis dependendo de quen detenta o Goberno central ou quen está na oposición.

Como pode entenderse que o informe ambiental do acceso ferroviario ó porto exterior estea aprobado dende hai cinco anos sen que dende aquela se dese ningún paso efectivo para licitar o proxecto? Porque hai cinco anos o presidente chamábase Mariano Rajoy e agora chámase Pedro Sánchez.

*al puerto exterior. Como es sabido, esa enmienda no prosperó dado que tuvo los votos en contra de las diputadas y diputados del Partido Socialista y Podemos, los dos partidos que cogobiernan en el Estado.*

*En años anteriores el BNG ya había presentado enmiendas con contenido semejante para hacer realidad el acceso por tren a Punta Langosteira, pero siempre se toparon con el rechazo del partido en el Gobierno, también cuando el Gobierno central estaba presidido por Mariano Rajoy y el partido en el gobierno era el Partido Popular.*

*El pasado domingo, el delegado del Gobierno español en Galicia, el señor Javier Losada, molesto porque el BNG se manifestara para exigir la transferencia de la AP 9 y que se cumplan los compromisos de rebajar los peajes, afeaba en Twitter al BNG haber votado en contra de los Presupuestos Generales del Estado y hablaba de una pinza BNG-PP. Últimamente parece que está de moda hablar de pinzas, pero lo cierto es que la pinza que sufrió siempre este país fue la pinza PP-PSOE. Su pinza y su eterno juego de espejos o bailes de máscaras para encubrir la realidad. Bailes de máscaras consistentes en decir una cosa aquí y la contraria en Madrid, o juegos de espejos intercambiando papeles dependiendo de quién detenta el Gobierno central o quién está en la oposición.*

*¿Cómo puede entenderse que el informe ambiental del acceso ferroviario al puerto exterior esté aprobado desde hace cinco años sin que desde ese momento se diera ningún paso efectivo para licitar el proyecto? Porque hace cinco años el presidente se llamaba Mariano Rajoy y ahora se llama Pedro Sánchez.*



Como se nos pode vender como un grande logro a prórroga do informe ambiental cando o Estado segue sen comprometer orzamento e prazos de viabilidade?, e mesmo condicione o acceso a fondos europeos á realización dun estudo de viabilidade. E nisto quero determe un momento. Somos moi críticos coa xestión da Autoridade Portuaria nos últimos anos e así lle lo manifestamos ó señor Marín Fernández Prado na xuntanza que mantivemos con el. E non só polo sobrecoste desorbitado da construción do porto exterior do que o señor Losada, Enrique neste caso, terá que asumir responsabilidades. Preocúpanos a perda de tráfico, a falta de impulso dun porto que foi o principal motor económico desta cidade e ten que seguir sendo no futuro. O porto da Coruña non pode vivir só dos cruceiros, é necesario captar novos tráfico buscando alternativas ó impacto do peche da térmica de Meirama no tráfico do carbón e o descenso do tráfico en hidrocarburos por mor da caída da actividade económica como consecuencia da situación motivada pola COVID, pero por moi críticos que sexamos coa xestión da Autoridade Portuaria nestes anos, o que é inviábel é gastar máis de 1.000 millóns de euros en construír o porto exterior e logo deixalo sen acceso ferroviario. Iso é como construír un ferrari e logo non querer poñerlle rodas, porque a decisión de construír o porto exterior da Coruña foi unha decisión de Estado e o Estado non pode agora ollar para outro lado como se non fose da súa responsabilidade.

Señora alcaldesa, a mera celebración da cimeira do porto parécenos unha boa noticia. Estabamos instalados na anormalidade, cunha Autoridade

*¿Cómo se nos puede vender como un gran logro la prórroga del informe ambiental cuando el Estado sigue sin comprometer presupuesto y plazos de viabilidad?, e incluso condicione el acceso a fondos europeos a la realización de un estudio de viabilidad. Y en esto quiero detenerme un momento. Somos muy críticos con la gestión de la Autoridad Portuaria en los últimos años y así se lo manifestamos al señor Marín Fernández Prado en la reunión que mantuvimos con él. Y no solo por el sobrecoste desorbitado de la construcción del puerto exterior del que el señor Losada, Enrique en este caso, tendrá que asumir responsabilidades. Nos preocupan la pérdida de tráfico, la falta de impulso de un puerto que fue el principal motor económico de esta ciudad y tiene que seguir siendo en el futuro. El puerto de A Coruña no puede vivir solo de los cruceros, es necesario captar nuevos tráfico buscando alternativas al impacto del cierre de la térmica de Meirama en el tráfico del carbón y el descenso del tráfico en hidrocarburos a causa de la caída de la actividad económica como consecuencia de la situación motivada por la COVID, pero por muy críticos que seamos con la gestión de la Autoridad Portuaria en estos años, lo que es inviable es gastar más de 1.000 millones de euros en construir el puerto exterior y luego dejarlo sin acceso ferroviario. Eso es cómo construir un ferrari y luego no querer ponerle ruedas, porque la decisión de construir el puerto exterior de A Coruña fue una decisión de Estado y el Estado no puede ahora mirar para otro lado como si no fuera de su responsabilidad.*

*Señora alcaldesa, la mera celebración de la cumbre del puerto nos parece una buena noticia. Estábamos instalados en la anormalidad, con una Autoridad*



Portuaria que moitas veces actuaba como un contrapoder ó Concello, con Administracións que sentaban a falar sobre o futuro do porto sen contar co Concello da Coruña. Por iso é positivo que se normalicen relacións e que se recupere o clima de diálogo, pero os acordos acadados son totalmente insustanciais e as posicións defendidas polo Goberno central son, sinceramente, impresentábeis. Porque á falta de compromisos co acceso ferroviario únese a negativa a condonar a débeda do porto ou procurar unha solución análoga, ou a pretensión de forzar a venda de activos do porto abrindo de novo a porta a un grande pelotazo. Por iso reclamámolle, señora alcaldesa, que teña unha posición de firmeza e non de condescendencia.

Motril é o único porto de interese xeral da Península que carece de acceso ferroviario. É presentábel que aconteza o mesmo con Punta Langosteira? Que entende o Goberno central por transición ecolóxica? A transición ecolóxica consiste en desertizar Galiza sen buscar alternativas ó peche das centrais térmicas? Porque resulta que a transición ecolóxica pasa tamén por evitar o impacto ambiental e o perigo que representa a entrada de mercadorías perigosas e cun alto potencial contaminante até o corazón da cidade. Acaso non lembramos o *Urquiola* ou o *Mar Exeo*? Porque Punta Langosteira naceu para trasladar estas actividades fóra da ría. E a transición ecolóxica pasa tamén por apostar polos camiños de ferro. E mentres o Goberno central échese a boca falando de transición ecolóxica, obriga ás nosas mercadorías a ser transportadas en camiión.

Primeiro, para conectar coa rede transeuropea de transportes trazouse un

*Portuaria que muchas veces actuaba como un contrapoder al Ayuntamiento, con Administraciones que se sentaban a hablar sobre el futuro del puerto sin contar con el Ayuntamiento de A Coruña. Por eso es positivo que se normalicen relaciones y que se recupere el clima de diálogo, pero los acuerdos conseguidos son totalmente insustanciales y las posiciones defendidas por el Gobierno central son, sinceramente, impresentables. Porque a la falta de compromisos con el acceso ferroviario se une la negativa a condonar la deuda del puerto o buscar una solución análoga, o la pretensión de forzar la venta de activos del puerto abriendo de nuevo la puerta a un gran pelotazo. Por eso le reclamamos, señora alcaldesa, que tenga una posición de firmeza y no de condescendencia.*

*Motril es el único puerto de interés general de la Península que carece de acceso ferroviario. ¿Es presentable que suceda lo mismo con Punta Langosteira? ¿Qué entiende el Gobierno central por transición ecológica? La transición ecológica consiste en desertizar Galicia sin buscar alternativas al cierre de las centrales térmicas? Porque resulta que la transición ecológica pasa también por evitar el impacto ambiental y el peligro que representa la entrada de mercancías peligrosas y con un alto potencial contaminante hasta el corazón de la ciudad. ¿Acaso no recordamos el “Urquiola” o el “Mar Egeo”? Porque Punta Langosteira nació para trasladar estas actividades fuera de la ría. Y la transición ecológica pasa también por apostar por el tren. Y mientras el Gobierno central se llena la boca hablando de transición ecológica, obliga a nuestras mercancías a ser transportadas en camiión.*

*Primero, para conectar con la red transeuropea de transportes se trazó un*



Corredor Atlántico que no seu deseño inicial excluía os portos galegos e pasaba por Madrid. Os delirios centralistas dos gobernos españois deben facerlles pensar que o Atlántico é o lago da Casa do Campo. Despois priorizan o Corredor Mediterráneo secundarizando o Corredor Atlántico, e aínda por riba, Punta Langosteira segue sen ter asegurado o acceso ferroviario. Iso si que é competencia desleal e non a competencia desleal da que falaba o señor Francisco Toledo, presidente de Portos do Estado, para xustificar que o Estado non se comprometa a buscar unha solución á débeda do porto da Coruña.

No Pleno ordinario que se celebrará mañá, rexistramos unha pregunta oral para que o Goberno municipal responda sobre esta e outras cuestións relacionadas coa cimeira do porto, por iso non me vou alongar máis na argumentación.

Como dixen ó principio, somos moi críticos co duplo xogo do Partido Popular. Nunca exixiu a condonación da débeda por parte do Goberno Rajoy, nin demandou daquel Goberno que licitase o acceso ferroviario ó porto exterior, e agora en cambio é moi exixente, pero estamos de acordo co que plantexa o Partido Popular na parte resolutiva.

Estamos ante unha cuestión de cidade, estamos ante unha cuestión de país, unha cuestión chave para o noso futuro, por iso anuncio que o Grupo Municipal do BNG vai votar a favor do que propón o Grupo Popular na parte resolutiva.

Moitas grazas.

**Presidencia**

*Corredor Atlántico que en su diseño inicial excluía los puertos gallegos y pasaba por Madrid. Los delirios centralistas de los gobiernos españoles deben hacerles pensar que el Atlántico es el lago de la Casa del Campo. Después priorizan el Corredor Mediterráneo secundarizando el Corredor Atlántico, y por si fuera poco, Punta Langosteira sigue sin tener asegurado el acceso ferroviario. Eso sí que es competencia desleal y no la competencia desleal de la que hablaba el señor Francisco Toledo, presidente de Puertos del Estado, para justificar que el Estado no se comprometa a buscar una solución a la deuda del puerto de A Coruña.*

*En el Pleno ordinario que se celebrará mañana, registramos una pregunta oral para que el Gobierno municipal responda sobre esta y otras cuestiones relacionadas con la cumbre del puerto, por eso no me voy a alargar más en la argumentación.*

*Como dije al principio, somos muy críticos con el doble juego del Partido Popular. Nunca exigió la condonación de la deuda por parte del Gobierno Rajoy, ni demandó de aquel Gobierno que licitara el acceso ferroviario al puerto exterior, y ahora en cambio es muy exigente, pero estamos de acuerdo con lo que plantea el Partido Popular en la parte resolutiva.*

*Estamos ante una cuestión de ciudad, estamos ante una cuestión de país, una cuestión clave para nuestro futuro, por eso anuncio que el Grupo Municipal del BNG va a votar a favor de lo que propone el Grupo Popular en la parte resolutiva.*

*Muchas gracias.*

**Presidencia**



Moitas grazas, señor Jorquera.

*Muchas gracias, señor Jorquera.*

Pola Marea Atlántica, señora García.

*Por la Marea Atlántica, señora García.*

**Señora García Gómez**

**Señora García Gómez**

Si, gracias.

*Sí, gracias.*

Moi bo día a todas as persoas que van seguindo este pleno dende aquí, dende o Salón, e tamén polo *streaming*.

*Muy buenos días a todas las personas que van siguiendo este pleno desde aquí, desde el Salón, y también a través de la retransmisión en directo.*

Quero, en primeiro lugar, trasladar o pésame da Marea Atlántica tamén á familia de Fernando Seoane, unha persoa moi querida en moitos ámbitos e que nós tamén apreciamos moito.

*Quiero, en primer lugar, trasladar el pésame de la Marea Atlántica también a la familia de Fernando Seoane, una persona muy querida en muchos ámbitos y que nosotros también apreciamos mucho.*

Hoxe sairemos dun pleno extraordinario solicitado polo Partido Popular para falar da conexión ferroviaria a Langosteira, unha vez máis que se formula esta petición, e entraremos na Comisión Informativa Especial do Borde Litoral, convocada pola Marea Atlántica para falar dos resultados do cumio interadministrativo celebrado hai unha semana para falar do futuro dos peiraos interiores. Convoca o PP, convoca a Marea Atlántica e nós nos preguntamos onde está o Goberno de Inés Rey. Como pode ser que non convocara o propio Goberno, unha cuestión tan importante, na que se dirime o futuro da cidade e que a sete días dunha xuntanza histórica, pois a oposición aínda non teña máis información que a que se publica na prensa? Onde está a alcaldesa?

*Hoy saldremos de un pleno extraordinario solicitado por el Partido Popular para hablar de la conexión ferroviaria a Langosteira, una vez más que se formula esta petición, y entraremos en la Comisión Informativa Especial del Borde Litoral, convocada por la Marea Atlántica para hablar de los resultados de la cumbre interadministrativa celebrada hace una semana para hablar del futuro de los muelles interiores. Convoca el PP, convoca la Marea Atlántica y nosotros nos preguntamos donde está el Gobierno de Inés Rey. ¿Cómo puede ser que no convocara el propio Gobierno, una cuestión tan importante, en la que se dirime el futuro de la ciudad y que a siete días de una reunión histórica, pues la oposición aun no tenga más información que la que se publica en la prensa? ¿Dónde está la alcaldesa?*

Entendemos que a estratexia de ir en solitario, como empeza a ser xa habitual nesta corporación, se goberna en solitario, se traen os asuntos tamén a este salón de plenos sen negociar en moitas

*Entendemos que la estrategia de ir en solitario, como empieza a ser ya habitual en esta corporación, se gobierna en solitario, se traen los asuntos también a este salón de plenos sin negociar en*



ocasións, non se conta coa oposición precisamente para elevar demandas importantísimas ó Estado... Pois esa estratexia de ir en solitario, de realmente, de bueno, pois eu creo que aí se esconde unha intención de, pois acaparar o liderado e os focos, non? e as fotos, é que non hai moito máis. Bueno, esa estratexia non está dando os seus froitos, non? En realidade, pois esa xuntanza que tivo lugar a semana pasada, o 23 F, non resultou en avances, pero é que dende o noso punto de vista, ademais si detectamos certos retrocesos, retrocesos no sentido de que se consolida o escenario de 2004, é dicir, se consolida a intención do Estado de vender terreos portuarios para pagar a débeda e o crédito con Puertos del Estado, coa propia Administración, e ó mesmo tempo, quero dicir, algo o nunca visto, non? que veñan representantes da Administración do Estado, tanto a Administración portuaria como a Administración ferroviaria aquí, á Coruña, a botarnos a bronca, que eso é algo que nunca pasara. Entonces, en realidade, en vez de ver avances e en vez de saír con unha folla de ruta, a ver que nos contan na Comisión Informativa a continuación, para ver como se vai abordar a cuestión dos terreos portuarios, o que vemos é un portazo, o que vemos é un portazo á cidade da Coruña. Vale.

Nós non o fixemos así durante o mandato da Marea Atlántica e de Xulio Ferreiro. Eu creo que foi un obxectivo clarísimo e evidente contar co apoio do resto dos Grupos para elevar demandas ó Estado, e de feito unha cuestión que era defendida por unha minoría na cidade, que cuestionou dende o mesmo o 2004 eses convenios que hipotecaban a fachada marítima e que querían construír 4.000 vivendas, e que querían construír centros

*muchas ocasiones, no se cuenta con la oposición precisamente para elevar demandas importantísimas al Estado... Pues esa estrategia de ir en solitario, de realmente, de bueno, pues yo creo que ahí se esconde una intención de, pues acaparar el liderazgo y los focos, ¿no? y las fotos, es que no hay mucho más. Bueno, esa estrategia no está dando sus frutos, ¿no? En realidad, pues esa reunión que tuvo lugar la semana pasada, el 23 F, no resultó en avances, pero es que desde nuestro punto de vista, además sí detectamos ciertos retrocesos, retrocesos en el sentido de que se consolida el escenario de 2004, es decir, se consolida la intención del Estado de vender terrenos portuarios para pagar la deuda y el crédito con Puertos dell Estado, con la propia Administración, y al mismo tiempo, quiero decir, algo lo nunca visto, ¿no? que vengan representantes de la Administración del Estado, tanto la Administración portuaria como la Administración ferroviaria aquí, a A Coruña, a echarnos la bronca, que eso es algo que nunca había pasado. Entonces, en realidad, en vez de ver avances y en vez de salir con una hoja de ruta, a ver qué nos cuentan en la Comisión Informativa a continuación, para ver cómo se va a abordar la cuestión de los terrenos portuarios, lo que vemos es un portazo, lo que vemos es un portazo a la ciudad de A Coruña. Vale.*

*Nosotros no lo hicimos así durante el mandato de la Marea Atlántica y de Xulio Ferreiro. Yo creo que fue un objetivo clarísimo y evidente contar con el apoyo del resto de los Grupos para elevar demandas al Estado, y de hecho una cuestión que era defendida por una minoría en la ciudad, que cuestionó desde el mismo el 2004 esos convenios que hipotecaban la fachada marítima y que querían construir 4.000 viviendas, y*





comerciais e hoteis, e que era defendida por unha parte minoritaria da cidadanía, se foi convertindo a base de traballar de maneira moi insistente esa cidadanía, pero tamén un goberno local liderado por Xulio Ferreiro, se foi convertindo nun consenso acadado aquí no Pleno por unanimidade. Iso non saíu do ceo, iso saíu a raíz dun traballo moi perseverante, moi perseverante e que foi ampliando eses consensos, xa non só aquí, na Corporación, senón tamén na Deputación, tamén no Parlamento de Galicia, e que conduciu a que agora chegamos á unanimidade de que eses convenios de 2004 non valen e que hai que formularlos. Eso, eso é un consenso e eso é traballar coa Corporación.

Se chegamos a ese punto no que realmente todo o mundo entende que hai que cambiar os convenios de 2004 é porque se procurou o traballo coa oposición e se lles convidou ó concurso de proxectos a todas as forzas políticas, a todas as Administracións se lles procurou, realmente, en beneficio da cidade que se chegaran a eses acordos.

A xuntanza remata, dende o noso punto de vista, da Marea Atlántica, sen avances. Insustanciais eu creo que é un xeito moi diplomático de dicilo, non? Aí consideramos que houbo pouca preparación, en realidade, non? Pois hai cuestións que se cadra hai que traballar antes e non levar a sorpresa de que veña aquí despois o señor de Puertos del Estado a botarnos unha bronca absolutamente descomunal, pero tamén se debe se cadra a toda unha serie de anuncios unilaterais que se fixeron por parte do Goberno e do Concello da Coruña, non? e que se cadra, pois non sentaron ben en Madrid, vale?

*que querían construír centros comerciais y hoteles, y que era defendida por una parte minoritaria de la ciudadanía, se fue convirtiendo a base de trabajar de manera muy insistente esa ciudadanía, pero también un gobierno local liderado por Julio Ferreiro, se fue convirtiendo en un consenso conseguido aquí en el Pleno por unanimidad. Eso no salió del cielo, eso salió a raíz de un trabajo muy perseverante, muy perseverante y que fue ampliando esos consensos, ya no solo aquí, en la Corporación, sino también en la Diputación, también en el Parlamento de Galicia, y que condujo a que ahora llegáramos a la unanimidad de que esos convenios de 2004 no valen y que hay que formularlos. Eso, eso es un consenso y eso es trabajar con la Corporación.*

*Si llegamos a ese punto en el que realmente todo el mundo entiende que hay que cambiar los convenios de 2004 es porque se procuró el trabajo con la oposición y se les invitó al concurso de proyectos a todas las fuerzas políticas, a todas las Administraciones se les procuró, realmente, en beneficio de la ciudad que se llegara a esos acuerdos.*

*La reunión finaliza, desde nuestro punto de vista, de la Marea Atlántica, sin avances. Insustanciales yo creo que es una manera muy diplomática de decirlo, ¿no? Ahí consideramos que hubo poca preparación, en realidad, ¿no? Pues hay cuestiones que a lo mejor hay que trabajar antes y no llevarse la sorpresa de que venga aquí después el señor de Puertos del Estado echándonos una bronca absolutamente descomunal, pero también se debe a lo mejor a toda una serie de anuncios unilaterales que se hicieron por parte del Gobierno y del Ayuntamiento de A Coruña, ¿no? y que a lo mejor, pues no sentaron bien en Madrid, ¿vale?*



A xuntanza visibiliza, eso si, a falta de compromiso do Estado coa cidade da Coruña e se visibiliza fundamentalmente en dúas cuestións: efectivamente a que vimos aquí a tratar no Pleno, que é o tren a Langosteira, e en segundo lugar, a condonación da débeda, e aí me vou parar un pouco.

O tren a Langosteira exige un estudo de viabilidade económica, pero como pode ser viable economicamente un porto sen tren?. En realidade só hai dous portos do Estado sen tren no Estado español, un deles é o da Coruña. Pero é que ademais é unha débeda pendente coa Coruña dende o momento en que, efectivamente, estamos sufrindo un proceso de transición enerxética forzosa, eh? co peche das térmicas, co fin do carbón e coas repercusións tamén nas industrias electrointensivas. Se efectivamente estamos nunha situación xeoestratéxica envexable, como pode ser que o Estado non se comprometa precisamente para buscar outras vías de desenvolvemento? que as hai, que as hai. Cal é o modelo de transición ecolóxica do Estado? Se pecha o carbón *e búscache a vida*? Estamos neses termos funcionando, realmente? Pois parece que si, parece que si.

Na cuestión da débeda tamén podemos falar de que é unha situación moi inxusta, e moi inxusta dende varios puntos de vista. Inxusta porque para pagarlle un crédito ó Estado hai que vender a cidade, e hai que vender a súa fachada marítima para construír infraestruturas de interese xeral do Estado. Onde se viu eso? Inxusta tamén porque as condicións do propio crédito son abusivas, e estamos falando dun tipo de interese do 1,75, dez veces máis, dez veces máis que o do Banco

*La reunión visibiliza, eso sí, la falta de compromiso del Estado con la ciudad de A Coruña y se visibiliza fundamentalmente en dos cuestiones: efectivamente la que venimos aquí a tratar en el Pleno, que es el tren a Langosteira, y en segundo lugar, la condonación de la deuda, y ahí me voy a parar un poco.*

*El tren a Langosteira exige un estudio de viabilidad económica, pero ¿cómo puede ser viable economicamente un puerto sin tren? En realidad solo hay dos puertos del Estado sin tren en el Estado español, uno de ellos es el de A Coruña. Pero es que además es una deuda pendiente con A Coruña desde el momento en que, efectivamente, estamos sufriendo un proceso de transición energética forzosa, ¿eh? con el cierre de las térmicas, con el fin del carbón y con las repercusiones también en las industrias electrointensivas. Si efectivamente estamos en una situación geoestratégica envidiable, ¿cómo puede ser que el Estado no se comprometa precisamente para buscar otras vías de desarrollo? que las hay, que las hay ¿Cuál es el modelo de transición ecológica del Estado? ¿Se cierra el carbón y te buscas la vida? ¿Estamos en esos términos funcionando, realmente? Pues parece que sí, parece que sí.*

*En la cuestión de la deuda también podemos hablar de que es una situación muy injusta, y muy injusta desde varios puntos de vista. Injusta porque para pagarle un crédito al Estado hay que vender la ciudad, y hay que vender su fachada marítima para construir infraestructuras de interés general del Estado ¿Dónde se vio eso? Injusta también porque las condiciones del propio crédito son abusivas, y estamos hablando de un tipo de interese del 1,75,*



Europeo de Inwestimentos, e isto conduce a que A Coruña xa pagara 36 millóns de euros e non amortizara nin un só euro do crédito do Estado. E vén o señor aquí a abroncarnos, de que A Coruña incumple. Vaia por dios.

É tamén inxusta porque a procedencia da débeda ten que ver coa construción dunha infraestrutura destinada a afastar os tránsitos perigosos de mercadorías na cidade despois de tres mareas negras. Nos lembramos moi ben, foron a do *Urquiola*, foron a do *Mar Egeo* e a do *Prestige*, mentres que en Valencia se condonan outro tipo de débedas. Valencia amosa que querer é poder e que é cuestión de vontade política. Aí se condona a débeda derivada da Fórmula 1 e da Copa América. Eu creo que é unha situación moi diferente da que padeceu A Coruña, pero non só se condona a débeda da Marina de Valencia a base dunha negociación política, lembremos, eh? que eso foi unha negociación política para que se puidera investir a Pedro Sánchez, senón que ademais o porto de Castellón vai poder contar con un tren financiado por Puertos del Estado. Ou sexa que, realmente, aquí non é unha cuestión do agravio e de *ofendidiños*, é unha cuestión de xustiza.

Ante esa situación e esa falta de respecto, e esa bronca que nos cae da Administración Xeral do Estado cando estamos realmente co risco de ter que vender parte da cidade para financiar un crédito, aquí, o Goberno queda calado. E a min me sorprende, realmente, non? que dende o Goberno local se quede calado e se asuma con mansedume, con submisión, unha situación que é manifestamente inxusta, mentres se aplica a man dura aquí cos partidos da oposición que realmente serían

*diez veces más, diez veces más que el del Banco Europeo de Inversiones, y esto conduce a que A Coruña ya pagara 36 millones de euros y no amortizara ni un solo euro del crédito del Estado. Y viene el señor aquí a abroncarnos, de que A Coruña incumple. Vaya por los dice.*

*Es también injusta porque el origen de la deuda tiene que ver con la construcción de una infraestructura destinada a alejar los tránsitos peligrosos de mercancías en la ciudad después de tres mareas negras. Nos acordamos muy bien, fueron la del “Urquiola”, fueron la del “Mar Egeo” y la del “Prestige”, mientras que en Valencia se condonan otro tipo de deudas. Valencia muestra que querer es poder y que es cuestión de voluntad política. Ahí se condona la deuda derivada de la Fórmula 1 y de la Copa América. Yo creo que es una situación muy diferente de la que padeció A Coruña, pero no solo se condona la deuda de la Marina de Valencia a base de una negociación política, recordemos, ¿eh? que eso fue una negociación política para que se pudiera invertir a Pedro Sánchez, sino que además el puerto de Castellón va a poder contar con un tren financiado por Puertos del Estado. O sea que, realmente, aquí no es una cuestión del agravio y de ofendidos, es una cuestión de justicia.*

*Ante esa situación y esa falta de respeto, y esa bronca que nos cae de la Administración General del Estado cuando estamos realmente con el riesgo de tener que vender parte de la ciudad para financiar un crédito, aquí, el Gobierno queda callado. Y a mí me sorprende, realmente, ¿no? que desde el Gobierno local se quede callado y se asuma con mansedumbre, con sumisión, una situación que es manifestamente injusta, mientras se aplica la mano dura aquí con los partidos de la oposición que*



necesarios, non só para gobernar xa, que parece que ás veces se esquece, senón para elevar de maneira unánime esas demandas ó Estado. Nós entendemos — vou ir acabando— que debería ser ó revés, debería ser ó revés. Debería ser: buscar a unanimidade aquí no Pleno, procurar ir todos xuntos con forza para defender os intereses da cidade e elevar de maneira contundente as demandas ó Estado que lle corresponden á cidade da Coruña. Nós cremos (**óese un sinal acústico indicativo da finalización do tempo de intervención**) que se está facendo ó revés. E xa acabo.

Moitas grazas.

### **Presidencia**

Moitas grazas.

Polo Partido Popular, señora Gallego.

### **Señora Gallego Neira**

*Si, moitas grazas.*

*Pedimos o tren a Langosteira, pero porque é necesaria a conexión ferroviaria co porto exterior. É necesario para acabar con moitas cousas relacionadas co porto, pero tamén coa cidade; para acabar coa entrada de grandes buques con mercadorías perigosas ata o centro da cidade. Só este motivo xa xustificaría o porto exterior. Quen non viviron o “Urquiola” ou o “Mar Egeo” non saben o que significa. Para acabar de levar todas as mercadorías do porto interior ao exterior, como o granel ou os cereais; para acabar de liberar os terreos portuarios, en especial San Diego, sen o cal non se poderá completar a transformación da fachada marítima; para acabar de dar servizos ás empresas*

*realmente serían necesarios, no solo para gobernar ya, que parece que a veces se olvida, sino para elevar de manera unánime esas demandas al Estado. Nosotros entendemos —y voy a ir acabando— que debería ser al revés, debería ser al revés. Debería ser: buscar la unanimidad aquí en el Pleno, procurar ir todos juntos con fuerza para defender los intereses de la ciudad y elevar de manera contundente las demandas al Estado que le corresponden a la ciudad de A Coruña. Nosotros creemos (**se oye una señal acústica indicativa de la finalización del tiempo de intervención**) que se está haciendo al revés. Y ya acabo.*

*Muchas gracias.*

### **Presidencia**

*Muchas gracias.*

*Por el Partido Popular, señora Gallego.*

### **Señora Gallego Neira**

*Sí, muchas gracias.*

*Pedimos el tren a Langosteira, pero porque es necesaria la conexión ferroviaria con el puerto exterior. Es necesario para acabar con muchas cosas relacionadas con el puerto, pero también con la ciudad; para acabar con la entrada de grandes buques con mercancías peligrosas hasta el centro de la ciudad. Solo este motivo ya justificaría el puerto exterior. Quienes no han vivido el Urquiola o el Mar Egeo no saben lo que significa. Para acabar de llevar todas las mercancías del puerto interior al exterior, como el granel o los cereales; para acabar de liberar los terrenos portuarios, en especial San Diego, sin el cual no se podrá completar la transformación de la fachada marítima; para acabar de dar servicios a las empresas ya instaladas en*



*xa instaladas en Langosteira, que sen tren non poden mover moitas das súas mercadorías ou teñen que facelo con custos pouco competitivos; para acabar coa dobre discriminación do Goberno do Estado coa nosa cidade, tanto coa débeda como co tren. Non hai diñeiro para o tren de Coruña pero si para o de Castelló; non hai condonación da débeda para A Coruña, pero si para Valencia. Foi o Partido Socialista, o seu socio, señor Jorquera, quen abriu este melón discriminando á nosa cidade. Coruña non se entende sen o seu porto, o porto non se entende sen Coruña.*

*Xa sei que vostedes dixeron e dirán hoxe que o Partido Popular gobernou o Estado e non fixo nada. Que fixo o Partido Popular? Aprobar a construción do porto exterior dentro do Plan Galicia en 2004, ese Plan Galicia de merda que dicía unha ministra do PSOE, —lembran?— Magdalena Álvarez. Destinar máis de 40 millóns de euros anuais para a execución da obra entre 2012 e 2018. Contratar o estudo informativo do tren que se aprobou en xaneiro de 2018. Entregar o proxecto construtivo finalizado a Portos do Estado en 2018, que se iniciou en 2016 e concluíuse en menos de dous anos. Aprobar a declaración de impacto ambiental e publicala no BOE o 26 de xuño de 2017 cunha vixencia de catro anos. Asinar un protocolo entre o presidente de Portos do Estado, o Ministerio de Fomento e o presidente da Xunta en 2018, polo que ademais de que o Goberno autonómico comprometéase a poñer 20 millóns de euros para blindar a titularidade pública dos terreos portuarios, garantíase o financiamento do tren a Langosteira entre ADIF e Portos do Estado, e a súa licitación no primeiro semestre de 2019. Por fin garantíase a conexión ferroviaria tan desexada.*

Langosteira, que sin tren no pueden mover muchas de sus mercancías o tienen que hacerlo con costes poco competitivos; para acabar con la doble discriminación del Gobierno del Estado con nuestra ciudad, tanto con la deuda como con el tren. No hay dinero para el tren de Coruña pero sí para el de Castellón; no hay condonación de la deuda para A Coruña, pero sí para Valencia. Fue el Partido Socialista, su socio, señor Jorquera, quien abrió este melón discriminando a nuestra ciudad. Coruña no se entiende sin su puerto, el puerto no se entiende sin Coruña.

Ya sé que ustedes han dicho y dirán hoy que el Partido Popular gobernó el Estado y no hizo nada ¿Qué hizo el Partido Popular? Aprobar la construcción del puerto exterior dentro del Plan Galicia en 2004, ese Plan Galicia de mierda que decía una ministra del PSOE, —¿recuerdan?— Magdalena Álvarez. Destinar más de 40 millones de euros anuales para la ejecución de la obra entre 2012 y 2018. Contratar el estudio informativo del tren que se aprobó en enero de 2018. Entregar el proyecto constructivo finalizado a Puertos del Estado en 2018, que se inició en 2016 y se concluyó en menos de dos años. Aprobar la declaración de impacto ambiental y publicarla en el BOE el 26 de junio de 2017 con una vigencia de cuatro años. Firmar un protocolo entre el presidente de Puertos del Estado, el Ministerio de Fomento y el presidente de la Xunta en 2018, por el que además de que el Gobierno autonómico se comprometía a poner 20 millones de euros para blindar la titularidad pública de los terrenos portuarios, se garantizaba la financiación del tren a Langosteira entre ADIF y Puertos del Estado, y su licitación en el primer semestre de 2019. Por fin se garantizaba la conexión ferroviaria tan deseada.



*En resumo, no primeiro semestre de 2018 había un proxecto construtivo aprobado, unha declaración ambiental aprobada, un protocolo que garantía o financiamento, un compromiso para a súa licitación no primeiro trimestre de 2019. É dicir, todo listo para que o tren arrincase.*

*Que pasou entón para que non se construíse a conexión ferroviaria de Langosteira? Que Sánchez foi investido presidente do Goberno e meteu a Galicia no caixón do esquecemento para envorcarase no Mediterráneo; que converteron en papel mollado o protocolo de 2018 que garantía o tren; que dicían que non había 140 millóns para o tren do porto da Coruña, pero nos orzamentos do Estado vemos 140 millóns para o de Castellón; que nomearon presidente de Portos de Galicia e do Estado a quen foi presidente do porto de Castellón e leva o diñeiro para a súa terra; que o ministro de Fomento é valenciano e ha condonado os 300 millóns da débeda do porto de Valencia, xusto á beira de Castellón, e négase a condonar os 200 millóns de Coruña; que din que como moito poden refinanciala, veremos os intereses, pero sen condonala, pero sen perdoar un euro ós coruñeses mentres que perdoan 300 ós valencianos; que deixan caducar a declaración de impacto ambiental o próximo mes de xuño sen mover un papel para licitar a conexión; que van ver sen caixa os fondos europeos, cando levan dicindo isto máis dun ano e saben que si; que poñen en dúbida a rendibilidade e viabilidade do tren e a do propio porto, cando, por exemplo, o porto coruñés en 2018 bateu o seu récord de negocio de tráfico de mercadorías e creceu un 11,5 % no mes de xaneiro de 2021, mentres a maioría dos portos españois baixaron. Desde a súa entrada en*

En resumen, en el primer semestre de 2018 había un proyecto constructivo aprobado, una declaración ambiental aprobada, un protocolo que garantizaba la financiación, un compromiso para su licitación en el primer trimestre de 2019. Es decir, todo listo para que el tren arrancase.

¿Qué pasó entonces para que no se construyese la conexión ferroviaria de Langosteira? Que Sánchez fue investido presidente del Gobierno y metió a Galicia en el cajón del olvido para volcarse en el Mediterráneo; que han convertido en papel mojado el protocolo de 2018 que garantizaba el tren; que decían que no había 140 millones para el tren del puerto de A Coruña, pero en los presupuestos del Estado vemos 140 millones para el de Castellón; que han nombrado presidente de Puertos de Galicia y del Estado a quien fue presidente del puerto de Castellón y se lleva el dinero para su tierra; que el ministro de Fomento es valenciano y ha condonado los 300 millones de la deuda del puerto de Valencia, justo al lado de Castellón, y se niega a condonar los 200 millones de Coruña; que dicen que como mucho pueden refinanciarla, veremos los intereses, pero sin condonarla, pero sin perdonar un euro a los coruñeses mientras que perdonan 300 a los valencianos; que dejan caducar la declaración de impacto ambiental el próximo mes de junio sin mover un papel para licitar la conexión; que van a ver sin caja los fondos europeos, cuando llevan diciendo esto más de un año y saben que sí; que ponen en duda la rentabilidad y viabilidad del tren y la del propio puerto, cuando, por ejemplo, el puerto coruñés en 2018 batió su record de negocio de tráfico de mercancías y ha crecido un 11,5 % en el mes de enero de 2021, mientras la mayoría de los puertos españoles bajaron. Desde su entrada en funcionamiento ha



*funcionamento moveu máis de 10 millóns de toneladas, xerando 583.000 horas de traballo, e se hai dúbidas da súa rendibilidade, que non son reais, é porque o Estado pecha Meirama sen alternativa e deixa vendidas ás electrointensivas co seu desastroso novo Estatuto e logo úsao para poñer en dúbida ao porto; que din agora que hai que vender terreos para facer caixa, deixando no aire a titularidade pública dos terreos portuarios. É dicir, co PSOE nin tren, nin condonación e ademais abrindo a posibilidade de vender os terreos.*

*Por se isto fose pouco, atopámonos cunha alcaldesa que monta unha reunión que cualifica como histórica. Foi histórica a reunión do día 23? Si, foi un fracaso histórico porque o porto saíu da reunión coa mesma dúbida e sen o mesmo tren que cando entrou, afogando a súa situación financeira e non permitindo a liberación de todos os terreos. Foi un fracaso histórico porque o Estado saíu da reunión coa mesma discriminación cara á Coruña que cando entrou, ao negarse a condonar a débeda e facelo en Valencia, e negarse a licitar o tren e facelo en Castellón.*

*Foi un fracaso histórico porque a cidade saíu da reunión co mesmo desprezo de Sánchez que cando entrou, que non destina nin un euro á Coruña e Inés Rey, a alcaldesa, cala, consente e presume de foto, en lugar de poñer o interese dos coruñeses por diante. Foi a única que gañou algo na reunión, a alcaldesa, porque saíu con máis fotos para a súa colección de fotos, maquetas e anuncios baleiros de contido, como a da escultura da sardiña de 53.000 € en plena pandemia, máis do que se destina á Cocina Económica ou ao Banco de Alimentos.*

movido máis de 10 millones de toneladas, generando 583.000 horas de trabajo, y si hay dudas de su rentabilidad, que no son reales, es porque el Estado cierra Meirama sin alternativa y deja vendidas a las electrointensivas con su desastroso nuevo Estatuto y luego lo usa para poner en duda al puerto; que dicen ahora que hay que vender terrenos para hacer caja, dejando en el aire la titularidad pública de los terrenos portuarios. Es decir, con el PSOE ni tren, ni condonación y además abriendo la posibilidad de vender los terrenos.

Por si esto fuera poco, nos encontramos con una alcaldesa que monta una reunión que califica como histórica ¿Fue histórica la reunión del día 23? Sí, fue un fracaso histórico porque el puerto salió de la reunión con la misma duda y sin el mismo tren que cuando entró, ahogando su situación financiera y no permitiendo la liberación de todos los terrenos. Fue un fracaso histórico porque el Estado salió de la reunión con la misma discriminación hacia A Coruña que cuando entró, al negarse a condonar la deuda y hacerlo en Valencia, y negarse a licitar el tren y hacerlo en Castellón.

Fue un fracaso histórico porque la ciudad salió de la reunión con el mismo desprecio de Sánchez que cuando entró, que no destina ni un euro a A Coruña e Inés Rey, la alcaldesa, calla, consiente y presume de foto, en lugar de poner el interés de los coruñeses por delante. Fue la única que ganó algo en la reunión, la alcaldesa, porque salió con más fotos para su colección de fotos, maquetas y anuncios vacíos de contenido, como la de la escultura de la sardina de 53.000 € en plena pandemia, más de lo que se destina a la Cocina Económica o al Banco de Alimentos.



*Unha vez máis se demostra que para o Goberno Socialista do Estado A Coruña nin existe nin ten interese en que exista, porque nos afoga por terra, mar e aire. Nin remodelación de Alfonso Molina, nin Vial 18, nin Cuarta Rolda, nin ampliación da Pasaxe, nin condonación da débeda, nin tren ao porto, nin melloras de Alvedro, nin nada de nada. O único histórico na reunión foi o desprezo do Goberno do Estado, socialista, cara á nosa cidade e o ninguneo histórico a Inés Rey do seu propio partido.*

*Como diría o “Raposo de Arteixo”, o noso benquerido Arsenio Igrexas, da reunión do día 23 hai moito que dicir, pero pouco que contar.*

*Non vendan como un gran acordo que se prorrogue a declaración de impacto ambiental, é que só faltaría que a deixasen caducar. Pero o que non pode significar esta prórroga é que o tren se meta dous anos máis nun cajón. O Goberno do Estado ten que licitalo xa. Non se pode esperar máis porque aínda quedan moitos trámites antes de que comecen as obras: o informe do proxecto pola Oficina de Supervisión de Proxectos, a aprobación do proxecto e declaración de necesidade de ocupación de bens, reformulo do proxecto, expediente de contratación que necesita a autorización do Consello de Ministros.*

*A decisión de non licitar o tren e de non condonar a débeda é puramente política. Se se pode facer no Mediterráneo, pódese facer no Atlántico. Teñen todo na súa man para facelo, sobre todo o tren, que é o que máis urxe pola caducidade da DIA. Acaben con esta discriminación incomprensible a esta nosa cidade.*

*Grazas.*

Una vez más se demuestra que para el Gobierno Socialista del Estado A Coruña ni existe ni tiene interés en que exista, porque nos ahoga por tierra, mar y aire. Ni remodelación de Alfonso Molina, ni Vial 18, ni Cuarta Ronda, ni ampliación del Pasaje, ni condonación de la deuda, ni tren al puerto, ni mejoras de Alvedro, ni nada de nada. Lo único histórico en la reunión fue el desprecio del Gobierno del Estado, socialista, hacia nuestra ciudad y el ninguneo histórico a Inés Rey de su propio partido.

Como diría el “Zorro de Arteixo”, nuestro bienquerido Arsenio Iglesias, de la reunión del día 23 hay mucho que decir, pero poco que contar.

No vendan como un gran acuerdo que se prorrogue la declaración de impacto ambiental, es que solo faltaría que la dejasen caducar. Pero lo que no puede significar esta prórroga es que el tren se meta dos años más en un cajón. El Gobierno del Estado tiene que licitarlo ya. No se puede esperar más porque aún quedan muchos trámites antes de que comiencen las obras: el informe del proyecto por la Oficina de Supervisión de Proyectos, la aprobación del proyecto y declaración de necesidad de ocupación de bienes, replanteo del proyecto, expediente de contratación que necesita la autorización del Consejo de Ministros.

La decisión de no licitar el tren y de no condonar la deuda es puramente política. Si se puede hacer en el Mediterráneo, se puede hacer en el Atlántico. Tienen todo en su mano para hacerlo, sobre todo el tren, que es lo que más urge por la caducidad de la DIA. Acaben con esta discriminación incomprensible a esta nuestra ciudad.

Gracias.





### **Presidencia**

Moitas grazas, señora Gallego.

Polo Grupo Socialista, señor Díaz Villoslada.

### **Señor Díaz Villoslada**

Bo día. Saudar a toda a Corporación e os técnicos que lle dan soporte ó Pleno, e tamén o público que nos segue, e compartir o pésame pola perda do compañeiro Fernando Seoane Prado, que tamén fora o primeiro xerente da Universidade e o primeiro presidente do Tribunal Económico-Administrativo Municipal.

Case empezo polo final, señora Gallego. Se o Partido Popular de Galicia na Coruña unicamente fixo durante o pasado mandato unha pasarela en Marineda e pouco máis... É que non hai máis investimentos autonómicos en Galicia para A Coruña, non hai. Porque o resultado de que esteamos así en algúns proxectos importantísimos é a absoluta desidia do Partido Popular na Coruña, en Galicia e en Madrid. Como se non tiveran gobernado. Supoño que por iso están a escapar de Génova 13.

Ben. Señora Gallego e señora García, porque se seguimos con iniciativas unilaterais partidistas, pouco favor lle facemos ás necesarias solucións que precisa o porto e a transformación urbana derivada deste cambio. Sen a suficiente lealdade institucional, sen a suficiente altura de miras e sen a suficiente xenerosidade política, non imos conseguir legar ás seguintes xeracións un porto competitivo e unha cidade con moito máis futuro. Pero eu estou seguro que si que o conseguiremos, porque a cidadanía nolo demanda. Porque o

### **Presidencia**

*Muchas gracias, señora Gallego.*

*Por el Grupo Socialista, señor Díaz Villoslada.*

### **Señor Díaz Villoslada**

*Buenos días. Saludar a toda la Corporación y a los técnicos que le dan soporte al Pleno, y también al público que nos sigue, y compartir el pésame por la pérdida del compañero Fernando Seoane Prado, que también fuera el primer gerente de la Universidad y el primer presidente del Tribunal Económico-Administrativo Municipal.*

*Casi empiezo por el final, señora Gallego. Si el Partido Popular de Galicia en A Coruña únicamente hizo durante lo pasado mandato una pasarela en Marineda y poco más... Es que no hay más inversiones autonómicas en Galicia para A Coruña, no hay. Porque el resultado de que estemos así en algunos proyectos importantísimos es la absoluta desidia del Partido Popular en A Coruña, en Galicia y en Madrid. Como si no hubieran gobernado. Supongo que por eso están escapando de Génova 13.*

*Bien. Señora Gallego y señora García, porque si seguimos con iniciativas unilaterales partidistas, poco favor le hacemos a las necesarias soluciones que precisa el puerto y la transformación urbana derivada de este cambio. Sin la suficiente lealtad institucional, sin la suficiente altura de miras y sin la suficiente generosidad política, no vamos a conseguir legar a las siguientes generaciones un puerto competitivo y una ciudad con mucho más futuro. Pero yo estoy seguro que sí que lo conseguiremos, porque la ciudadanía nos lo demanda.*



Partido Popular con esta solicitude de Pleno extraordinario non pretendía precisamente, nin pretende agora, sentar bases para este gran acordo institucional que a cidadanía nos demanda para o porto e para a cidade despois de 17 anos de desencontros, porque este acordo presentado o día 19 de febreiro, señora Gallego, que trae o Partido Popular, non buscaba facilitar o clima de diálogo no que si que transcurriu, precisamente, a reunión do 23 de febreiro.

Pero non pasa nada, debatimos unha vez máis esta proposta de acordo para poñerse medallas cada un, pero se nos exige a todos chegar a acordos pola nosa cidade portuaria. Porque cando un revisa o relato que fai no texto da proposta de acordo, nese partidismo un pouco —descúlpeme— un pouco infantiloides, fálase de cando governa o Partido Popular, cando se fan determinados trámites, pero bueno, non se fala de cando o Ministerio de Fomento tomou a decisión de acometer o estudo informativo non gobernaba o Partido Popular, gobernaba outro partido, gobernaba o Partido Socialista, pero iso non se di.

Por certo, tardaron oito anos, oito anos, en aprobar o proxecto, oito anos. De 2010, desde outubro de 2010 ata xaneiro de 2018, que estaban a piques de abandonar o Goberno.

Algo de historia que fixeron os anteriores intervinentes. Algo de historia que creo que podemos compartir todos, porque tras as catástrofes marítimas e medioambientais, sinaladamente despois da catástrofe do *Prestige*, Goberno central, Xunta de Galicia e Concello apostan en 2004, si, por afastar os tráfico perigosos da cidade coa construción do novo porto exterior en Punta Langosteira. Os

*Porque el Partido Popular con esta solicitud de Pleno extraordinario no pretendía precisamente, ni pretende ahora, sentar bases para este gran acuerdo institucional que la ciudadanía nos demanda para el puerto y para la ciudad después de 17 años de desencuentros, porque este acuerdo presentado el día 19 de febrero, señora Gallego, que trae el Partido Popular, no buscaba facilitar el clima de diálogo en el que sí que transcurrió, precisamente, la reunión de 23 de febrero .*

*Pero no pasa nada, debatimos una vez más esta propuesta de acuerdo para ponerse medallas cada uno, pero se nos exige a todos llegar a acuerdos por nuestra ciudad portuaria. Porque cuando uno revisa el relato que hace en el texto de la propuesta de acuerdo, en ese partidismo un poco —discúlpeme— un poco infantiloides, se habla de cuando gobierna el Partido Popular, cuando se hacen determinados trámites, pero bueno, no se habla de que cuando el Ministerio de Fomento tomó la decisión de acometer el estudio informativo no gobernaba el Partido Popular, gobernaba otro partido, gobernaba el Partido Socialista, pero eso no se dice.*

*Por cierto, tardaron ocho años, ocho años, en aprobar el proyecto, ocho años. De 2010, desde octubre de 2010 hasta enero de 2018, que estaban a punto de abandonar el Gobierno.*

*Algo de historia que hicieron los anteriores intervinientes. Algo de historia que creo que podemos compartir todos, porque tras las catástrofes marítimas y medioambientales, especialmente después de la catástrofe del “Prestige”, Gobierno central, Xunta de Galicia y Ayuntamiento apuestan en 2004, sí, por alejar los tráfico peligrosos de la ciudad con la construcción del nuevo puerto exterior en*



convenios de 2004, asinados tamén polo señor Núñez Feijóo como conselleiro de Obras Públicas, vencellaban o financiamento do novo porto exterior á urbanización dos espazos portuarios interiores a desafectar, incorporando os intensos parámetros urbanísticos de edificación destes convenios de 2004 no Plan Xeral de 2013, aprobado tamén polo Partido Popular cando gobernaba nesta Corporación municipal. A historia de sobrecostos da construción do porto exterior, de 600 a 1.000 millóns, para a súa operatividade, a historia das dilixencias que está a tramitar o Tribunal de Cuentas están aí, non imos profundizar neste porque non nos corresponde, correspóndelle ó Tribunal de Cuentas no seu caso.

Langosteira comezou a operar en agosto de 2012 e ata o momento actual, segundo os datos da Autoridade Portuaria, ten acollido 20 buques en condicións de perigosidade para a cidade, pero para a plena operatividade e competitividade comercial, non só como porto refuxio —que evidentemente cumpre esta función— precisa a conexión ferroviaria, e que ninguén teña ningunha dúbida: ninguén discute a absoluta necesidade de conexión ferroportuaria de Punta Langosteira. Hai varios operadores importantes, hai proxectos relevantes que requiren esa conexión ferroviaria, o que permitirá, ademais, trasladar ó porto exterior determinadas actividades do porto exterior. Por certo, tamén estará a operar Repsol en Langosteira con catro anos de retraso respecto das previsións iniciais que tiña a Autoridade Portuaria na etapa anterior do señor Enrique Losada.

Ante a constatada imposibilidade de financiar estas obras en Langosteira cos compromisos de 2004, a Autoridade

*Punta Langosteira. Los convenios de 2004, firmados también por el señor Núñez Feijóo como conselleiro de Obras Públicas, vinculaban la financiación del nuevo puerto exterior a la urbanización de los espacios portuarios interiores a desafectar, incorporando los intensos parámetros urbanísticos de edificación de estos convenios de 2004 en el Plan General de 2013, aprobado también por el Partido Popular cuando gobernaba en esta Corporación municipal. La historia de sobrecostos de la construcción del puerto exterior, de 600 a 1.000 millones, para su operatividad, la historia de las diligencias que está tramitando el Tribunal de Cuentas están ahí, no vamos profundizar en esto porque no nos corresponde, le corresponde al Tribunal de Cuentas en su caso.*

*Langosteira comenzó a operar en agosto de 2012 y hasta el momento actual, según los datos de la Autoridad Portuaria, ha acogido 20 buques en condiciones de peligrosidad para la ciudad, pero para la plena operatividad y competitividad comercial, no solo como puerto refugio —que evidentemente cumple esta función— precisa la conexión ferroviaria, y que nadie tenga ninguna duda: nadie discute la absoluta necesidad de conexión ferroportuaria de Punta Langosteira. Hay varios operadores importantes, hay proyectos relevantes que requieren esa conexión ferroviaria, lo que permitirá, además, trasladar al puerto exterior determinadas actividades del puerto exterior. Por cierto, también estará operando Repsol en Langosteira con cuatro años de retraso respecto de las previsiones iniciales que tenía la Autoridad Portuaria en la etapa anterior del señor Enrique Losada.*

*Ante la constatada imposibilidad de financiar estas obras en Langosteira con los compromisos de 2004, la Autoridad*



Portuaria asumiu algo máis de 300 millóns de endebedamento co Banco Europeo de Investimentos e con Portos do Estado. Esta carga financeira, efectivamente, non é asumible pola Autoridade Portuaria, a lo menos os 200 millóns con Portos del Estado cuxo principal, como sabemos, comeza a devindicarse durante este vindeiro mes de xuño.

Pero é que ademais de todo isto —porque todo hai que dicilo— a caída de tráfico de mercadorías do porto da Coruña entre 2015 e 2020 —e estes son datos obxectivos e publicados— é crítica: foi dun 25 %. E é así.

É certo que a perda de carbón de Meirama ou a crise do transporte de derivados do petróleo de Repsol durante a pandemia de 2020 lastraron esta caída, pero hai moitos máis compoñentes estruturais nesa caída de tráfico. Esta perda acumulada de tráfico lastra aínda máis a capacidade financeira da Autoridade Portuaria e de facto encóntrase intervida por Portos do Estado. Así o sabemos a través da súa Comisión de Normalización.

En 2018 a Xunta de Galicia promoveu coa Autoridade Portuaria e co Ministerio de Fomento un protocolo que non se instrumentou como convenio e que, polo tanto, nunca, nunca acadou virtualidade nin xurídica, nin por suposto económica. Convenio que, por certo, non tivo nunca en consideración ó Concello, o cal é altamente chamativo e altamente ofensivo para a cidade, nin tampouco a ADIF, todo hai que dicilo. Presenta algún elemento positivo en canto á garantía de titularidade pública dos terreos de Batería e Calvo Sotelo, pero non esquezamos que nunca eses 20 millóns comprometidos pola Xunta de Galicia estiveron orzamentados, e por outra parte, e este

*Portuaria asumió algo más de 300 millones de endeudamiento con el Banco Europeo de Inversiones y con Puertos del Estado. Esta carga financiera, efectivamente, no es asumible por la Autoridad Portuaria, por menos los 200 millones con Puertos del Estado cuyo principal, como sabemos, comienza a devengarse durante este próximo mes de junio.*

*Pero es que además de todo esto —porque todo hay que decirlo— la caída de tráfico de mercancías del puerto de A Coruña entre 2015 y 2020 —y estos son datos objetivos y publicados— es crítica: fue de un 25 %. Y es así.*

*Es cierto que la pérdida de carbón de Meirama o la crisis del transporte de derivados del petróleo de Repsol durante la pandemia de 2020 lastraron esta caída, pero hay muchos más componentes estructurales en esa caída de tráfico. Esta pérdida acumulada de tráfico lastra aún más la capacidad financiera de la Autoridad Portuaria y de facto se encuentra intervenida por Puertos del Estado. Así lo sabemos a través de su Comisión de Normalización.*

*En 2018 la Xunta de Galicia promovió con la Autoridad Portuaria y con el Ministerio de Fomento un protocolo que no se instrumentó como convenio y que, por lo tanto, nunca, nunca consiguió virtualidad ni jurídica, ni por supuesto económica. Convenio que, por cierto, no tuvo nunca en consideración al Ayuntamiento, lo cual es altamente llamativo y altamente ofensivo para la ciudad, ni tampoco a ADIF, todo hay que decirlo. Presenta algún elemento positivo en cuanto a la garantía de titularidad pública de los terrenos de Batería y Calvo Sotelo, pero no olvidemos que nunca esos 20 millones comprometidos por la Xunta de Galicia estuvieron*



protocolo, e así está escrito, está absolutamente vencellado á aplicación dos parámetros urbanísticos dos convenios de 2004. E é así.

En resumo, entre 2004 e 2021, durante toda a etapa do presidente da Autoridade Portuaria nomeado pola Xunta de Galicia, durante máis de 7 anos de goberno en Madrid do señor Rajoy entre 2011 e 2018, que fixo o Partido Popular? Porque esta é a situación que estaba relatada ou que estaba nas hemerotecas antes da reunión do día 23 de febreiro, convocada, dentro da súa máxima responsabilidade, pola alcaldesa, para tratar de afrontar este reto entre todas as Administracións Públicas competentes para buscar un novo futuro para o porto da Coruña. Tamén, e dunha forma principal, para trazar un novo futuro para a cidade nos ámbitos portuarios interiores que se foran desafectando.

Que fixeron, polo tanto, os gobernos do Partido Popular na Coruña, na Xunta de Galicia e, como digo, durante eses 7 anos de mandato de Rajoy en Madrid para solucionar os problemas da débeda da Autoridade Portuaria ou para seguir tramitando a conexión ferroviaria de Punta Langosteira? Por certo, que foi daquela promesa da instalación de Pemex en Punta Langosteira? Que está reivindicando o Partido Popular de compromisos incumplidos sistemáticamente co porto exterior da Coruña?

Pedir agora unha condonación e unha inmediata licitación de ferrocarril a unha data exacta é pura retórica, é pura retórica política para titulares preestablecidos, cando saben que non é viable sen ter feito o traballo con anterioridade.

*presupuestados, y por otra parte, y este protocolo, y así está escrito, está absolutamente vinculado a la aplicación de los parámetros urbanísticos de los convenios de 2004. Y es así.*

*En resumen, entre 2004 y 2021, durante toda la etapa del presidente de la Autoridad Portuaria nombrado por la Xunta de Galicia, durante más de 7 años de goberno en Madrid del señor Rajoy entre 2011 y 2018, ¿qué hizo el Partido Popular? Porque esta es la situación que estaba relatada o que estaba en las hemerotecas antes de la reunión del día 23 de febrero —convocada, dentro de su máxima responsabilidad, por la alcaldesa— para tratar de afrontar este reto entre todas las Administraciones Públicas competentes para buscar un nuevo futuro para el puerto de A Coruña. También, y de una forma principal, para trazar un nuevo futuro para la ciudad en los ámbitos portuarios interiores que se habían ido desafectando.*

*¿Qué hicieron, por lo tanto, los gobiernos del Partido Popular en A Coruña, en la Xunta de Galicia y, como digo, durante esos 7 años de mandato de Rajoy en Madrid para solucionar los problemas de la deuda de la Autoridad Portuaria o para seguir tramitando la conexión ferroviaria de Punta Langosteira? Por cierto, ¿qué fue de aquella promesa de la instalación de Pemex en Punta Langosteira? ¿Qué está reivindicando el Partido Popular de compromisos incumplidos sistemáticamente con el puerto exterior de A Coruña?*

*Pedir ahora una condonación y una inmediata licitación de ferrocarril a una fecha exacta es pura retórica, es pura retórica política para titulares preestablecidos, cuando saben que no es viable sin haber hecho el trabajo con anterioridad.*



Que fixo o Goberno municipal da Marea Atlántica durante o seu mandato, señora García? (**Óese un sinal acústico indicativo da finalización do tempo de intervención**) E vou rematando, señora alcaldesa—. Ser ninguneada absolutamente nos protocolos de 2018 e montar concursos de ideas interesantes, pero certamente inoperantes.

Podemos falar a continuación dos resultados do cumio, como se suele chamar, do día 23 de febreiro pasado e profundizar nalgún destes aspectos, pero este é o relato que está nas hemerotecas fronte a relatos interesados da señora Gallego ou da señora García.

Grazas.

### **Presidencia**

Moitas grazas, señor Díaz Villoslada.

Última quenda, señora Faraldo, catro minutos.

### **Señora Faraldo Calvo**

Grazas, señora alcaldesa.

Dicía o señor Lage á prensa recentemente que este ía ser un camiño tortuoso. Efectivamente, e iso delata, basicamente, falta de vontade política, porque con boa vontade política o camiño non sería de rosas, pero tampouco sería ese drama que delata esa frase. Así que toca facer todo o que está nas nosas mans, sen reparos, sen pudores e sen outros intereses que non sexan os da cidade.

Lonxe de todos os erros cometidos no pasado, que expuxen na primeira

*¿Qué hizo el Gobierno municipal de la Marea Atlántica durante su mandato, señora García? (Se oye una señal acústica indicativa de la finalización del tiempo de intervención) Y voy finalizando, señora alcaldesa. Ser ninguneada absolutamente en los protocolos de 2018 y montar concursos de ideas interesantes, pero ciertamente inoperantes.*

*Podemos hablar a continuación de los resultados de la cumbre, como se suele llamar, del día 23 de febrero pasado y profundizar en alguno de estos aspectos, pero este es el relato que está en las hemerotecas frente a relatos interesados de la señora Gallego o de la señora García.*

*Gracias.*

### **Presidencia**

*Muchas gracias, señor Díaz Villoslada.*

*Último turno, señora Faraldo, cuatro minutos.*

### **Señora Faraldo Calvo**

*Gracias, señora alcaldesa.*

*Decía el señor Lage a la prensa recientemente que este iba a ser un camino tortuoso. Efectivamente, y eso delata, básicamente, falta de voluntad política, porque con buena voluntad política el camino no sería de rosas, pero tampoco sería ese drama que delata esa frase. Así que toca hacer todo lo que está en nuestras manos, sin reparos, sin pudores y sin otros intereses que no sean los de la ciudad.*

*Lejos de todos los errores cometidos en el pasado, que expuse en la primera*



intervención, ó meu entender o que é unha evidencia é que o porto sen tren non é un porto operativo, condeando máis aínda á súa ruína, xa comezada tras unha década de funcionamento no que está infrautilizada a obra pública que a condea a languidecer, en lugar de fomentar as súas potencialidades. As conexións ferroviarias, e nomeadamente as ferroportuarias, son recoñecidas como as mellores urxencias para posicionar internacionalmente, xa non A Coruña, a Galicia, nas cadeas globales de movemento de mercancías. Non podemos quedar atrás.

Toca traccionar ó Ministerio de Fomento, e quen mellor que o Goberno local, pois xogan baixo a mesma bandeira. Toca buscar solucións incluso máis alá dos Pirineos, nos fondos europeos. Desde logo, non seremos desde Podemos sospeitosos de non poñer toda a carne no asador, tensionando todo o que está na nosa man, e por exemplo, a enorme labor da ministra de Traballo, as nosas presións nos temas de vivenda, desahucios, de regular os prezos de alquiler, etcétera, pero dentro dos equilibrios do Goberno.

Señor Jorquera, ustedes non presentaron unhas emendas parciais. Primeiro presentaron unha emenda á totalidade duns orzamentos volcados, precisamente, nun momento de crise sanitaria e social. Eso os deixou fóra da negociación. Uns orzamentos aprobados, ademais, por outra parte, pola maioría absoluta do Congreso, para despois vir cunhas emendas parciais que, como pouco, falan máis de escarapate, non? de non facer os deberes previos e de vir logo con tarefas parciais. En fin.

Dito todo esto, e a pesar de sentir que pódase facer de novo unha utilización

*intervención, a mi entender lo que es una evidencia es que el puerto sin tren no es un puerto operativo, condenando más aún a su ruína, ya comenzada tras una década de funcionamiento en el que está infrautilizada la obra pública que la condena a languidecer, en lugar de fomentar sus potencialidades. Las conexiones ferroviarias, y especialmente las ferroportuarias, son reconocidas como las mejores urgencias para posicionar internacionalmente, ya no A Coruña, a Galicia, en las cadenas globales de movimiento de mercancías. No podemos quedar atrás.*

*Toca traccionar al Ministerio de Fomento, y quién mejor que el Gobierno local, pues juegan bajo la misma bandera. Toca buscar soluciones incluso más allá de los Pirineos, en los fondos europeos. Desde luego, no seremos desde Podemos sospechosos de no poner toda la carne en el asador, tensionando todo lo que está en nuestra mano, y por ejemplo, la enorme labor de la ministra de Trabajo, nuestras presiones en los temas de vivienda, desahucios, de regular los precios de alquiler, etcétera, pero dentro de los equilibrios del Gobierno.*

*Señor Jorquera, ustedes no presentaron unas enmiendas parciales. Primero presentaron una enmienda a la totalidad de unos presupuestos volcados, precisamente, en un momento de crisis sanitaria y social. Eso los dejó fuera de la negociación. Unos presupuestos aprobados, además, por otra parte, por la mayoría absoluta del Congreso, para después venir con unas enmiendas parciales que, como poco, hablan más de escarapate, ¿no? de no hacer los deberes previos y de venir luego con tareas parciales. En fin.*

*Dicho todo esto, y a pesar de sentir que se pueda hacer de nuevo una utilización*



perversa do noso voto, como xa se fixo co tema do hospital, en canto a realizar as accións necesarias para poder licitar as obras do acceso ferroviario ó porto exterior, o noso voto —non pode ser doutro xeito— é votar a favor.

Graciñas, alcaldesa.

### **Presidencia**

Moitas grazas.

Polo Bloque Nacionalista Galego, señor Jorquera.

### **Señor Jorquera Caselas**

Moitas grazas, señora alcaldesa.

A señora Rosa Gallego aludiu directamente a min para replicar ó que dixeran de que o Partido Popular esqueceuse de reivindicar a solución á débeda do porto da Coruña mentres gobernaba en Madrid, e lémbrese agora, e o que dixó textualmente foi que foi o Partido Socialista quen abriu ese melón, e por iso agora se reivindica a condonación da débeda do porto exterior.

Señora Gallego, sabe por que se abriu ese melón? Mire, abriuse ese melón porque no Consello de Política Fiscal e Financeira, que é o órgano que reúne o Goberno central e as Comunidades Autónomas para discutir os límites de gasto e o reparto dos obxectivos de déficit nun exercicio, a Generalitat Valenciana condicionou chegar a un acordo a que o Estado asumise a condonación da débeda do porto de Valencia. Fixo algunha vez a Xunta de Galicia algo parecido? Preocupouse a Xunta de Galicia de intentar influír nas posicións do Estado para que se atendan as nosas demandas, ou o único que fai é

*perversa de nuestro voto, como ya se hizo con el tema del hospital, en cuanto a realizar las acciones necesarias para poder licitar las obras del acceso ferroviario al puerto exterior, nuestro voto —no puede ser de otro modo— es votar a favor.*

*Graciñas, alcaldesa.*

### **Presidencia**

*Muchas gracias.*

*Por el Bloque Nacionalista Galego, señor Jorquera.*

### **Señor Jorquera Caselas**

*Muchas gracias, señora alcaldesa.*

*La señora Rosa Gallego aludió directamente a mí para replicar a lo que dije de que el Partido Popular se olvidó de reivindicar la solución a la deuda del puerto de A Coruña mientras gobernaba en Madrid, y se acuerda ahora, y lo que dijo textualmente fue que fue el Partido Socialista quien abrió ese melón, y por eso ahora se reivindica la condonación de la deuda del puerto exterior.*

*Señora Gallego, ¿sabe por qué se abrió ese melón? Mire, se abrió ese melón porque en el Consejo de Política Fiscal y Financiera, que es el órgano que reúne al Gobierno central y a las Comunidades Autónomas para discutir los límites de gasto y el reparto de los objetivos de déficit en un ejercicio, la Generalitat Valenciana condicionó llegar a un acuerdo a que el Estado asumiera la condonación de la deuda del puerto de Valencia ¿Hizo alguna vez la Xunta de Galicia algo parecido? ¿Se preocupó la Xunta de Galicia de intentar influir en las posiciones del Estado para que se atiendan nuestras demandas, o lo único*





xogar a acompañar a dialéctica do PP de fronte co Partido Socialista cando lle interesa? Fágase esa pregunta, señora Gallego.

Mire, a señora concelleira non adscrita, señora Isabel Faraldo, falaba dos Orzamentos Xerais do Estado. Que pasa cos Orzamentos Xerais do Estado? Claro, o BNG chegou a un acordo de investidura en Madrid, para facilitar a investidura de Pedro Sánchez. Nese acordo de investidura figuraba o compromiso de acometer o acceso ferroviario ós portos exteriores, porque tamén hai un porto exterior en Ferrol. Non se está cumprindo. O BNG en congruencia votou en contra dos Orzamentos Xerais do Estado.

Que pasa cos deputados e deputadas do Partido Popular? Pois eu creo que todos sabíamos que ían votar en contra dos Orzamentos Xerais do Estado antes incluso de coñecerlos, e polo tanto, aínda que estiveran esas partidas.

Que pasa cos deputados do Partido Socialista e de Podemos? Pois creo que todos sabíamos que antes de coñecer os Orzamentos Xerais do Estado, e aínda que non estivesen esas partidas, ían votar a favor.

Ese é o problema, que os partidos estatais e a Xunta de Galiza non están dispostos nunca a exercer un mínimo papel de influencia para condicionar a toma de decisións e que as nosas demandas sexan atendidas.

Ben, aparte diso, eu pídolle ó señor Villoslada que non compre os argumentos de Portos do Estado e do ADIF. Nós, na nosa intervención, fomos moi críticos coa xestión que fixo a Autoridade Portuaria nos últimos anos e que está provocando unha caída de

*que hace es jugar a acompañar la dialéctica del PP de enfrentamiento con el Partido Socialista cuando le interesa? Hágase esa pregunta, señora Gallego.*

*Mire, la señora concejala no adscrita, señora Isabel Faraldo, hablaba de los Presupuestos Generales del Estado ¿Qué pasa con los Presupuestos Generales del Estado? Claro, el BNG llegó a un acuerdo de investidura en Madrid, para facilitar la investidura de Pedro Sánchez. En ese acuerdo de investidura figuraba el compromiso de acometer el acceso ferroviario a los puertos exteriores, porque también hay un puerto exterior en Ferrol. No se está cumpliendo. El BNG en congruencia votó en contra de los Presupuestos Generales del Estado.*

*¿Qué pasa con los diputados y diputadas del Partido Popular? Pues yo creo que todos sabíamos que iban a votar en contra de los Presupuestos Generales del Estado antes incluso de conocerlos, y por lo tanto, aunque estuvieran esas partidas.*

*¿Qué pasa con los diputados del Partido Socialista y de Podemos? Pues creo que todos sabíamos que antes de conocer los Presupuestos Generales del Estado, y aunque no estuvieran esas partidas, iban a votar a favor.*

*Ese es el problema, que los partidos estatales y la Xunta de Galicia no están dispuestos nunca a ejercer un mínimo papel de influencia para condicionar la toma de decisiones y que nuestras demandas sean atendidas.*

*Bien, aparte de eso, yo le pido al señor Villoslada que no compre los argumentos de Puertos del Estado y del ADIF. Nosotros, en nuestra intervención, fuimos muy críticos con la gestión que hizo la Autoridad Portuaria en los últimos años y que está provocando una caída de*



tráficos. Pero sabe vostede que as infraestruturas non se fan só para atender a demandas preexistentes, as infraestruturas fanse tamén para xerar demandas, porque si se atende única e exclusivamente o primeiro factor e non o segundo, a construción de infraestruturas o único que estaría sería acentuando cada vez máis as desigualdades: alí onde hai moito movemento económico facemos infraestruturas e hai máis movemento económico, e onde hai pouco axudamos a que todo se desertice. Polo tanto, teña presente iso, e o acceso ferroviario ó porto da Coruña é indispensable para o futuro económico desta comarca, como é indispensable para acometer a transformación dos terreos do porto interior, porque esa transformación é imposible se non se reubica a estación de mercadorías e vinculado a iso o acceso ferroviario ó porto exterior, transformación, por suposto, que ten que pasar por preservar o carácter público deses terreos, destinalos a equipamentos públicos a beneficio de toda a cidade, non a dar un gran pelotazo urbanístico.

E xa para concluír, parécennos perfectas as apelacións ó diálogo, as apelacións ó diálogo que tamén fixo o Partido Popular e que podía recomendarlle ó señor Feijóo que o aplique no ámbito autonómico, porque non o está aplicando. Parécennos moi ben as apelacións ó diálogo. O diálogo en si mesmo é un ben, pero eu pídolles que teñan presente que o diálogo ten que ser ante todo un mecanismo para chegar a acordos, e os acordos ós que se chegou na cimeira do porto celebrada o pasado 23 F —data de infausto recordo, non só por esa cimeira, senón pola tentativa de golpe de estado— os acordos son, non só insustanciais, senón que as posicións que defendeu (**óese un sinal acústico indicativo da finalización do**

*tráficos. Pero sabe usted que las infraestructuras no se hacen solo para atender a demandas preexistentes, las infraestructuras se hacen también para generar demandas, porque si se atiende única y exclusivamente el primer factor y no el segundo, la construcción de infraestructuras lo único que estaría sería acentuando cada vez más las desigualdades: allí donde hay mucho movimiento económico hacemos infraestructuras y hay más movimiento económico, y donde hay poco ayudamos la que todo se desertice. Por lo tanto, tenga presente eso, y el acceso ferroviario al puerto de A Coruña es indispensable para el futuro económico de esta comarca, como es indispensable para acometer la transformación de los terrenos del puerto interior, porque esa transformación es imposible si no se reubica la estación de mercancías y vinculado a eso el acceso ferroviario al puerto exterior, transformación, por supuesto, que tiene que pasar por preservar el carácter público de esos terrenos, destinarlos a equipamientos públicos a beneficio de toda la ciudad, no a dar un gran pelotazo urbanístico.*

*Y ya para concluir, nos parecen perfectas las apelaciones al diálogo, las apelaciones al diálogo que también hizo el Partido Popular y que podía recomendarle al señor Feijóo que lo aplique en el ámbito autonómico, porque no lo está aplicando. Nos parecen muy bien las apelaciones al diálogo. El diálogo en sí mismo es un bien, pero yo les pido que tengan presente que el diálogo tiene que ser ante todo un mecanismo para llegar a acuerdos, y los acuerdos a los que se llegó en la cumbre del puerto celebrada el pasado 23 F —fecha de infausto recuerdo, no solo por esa cumbre, sino por la tentativa de golpe de estado—, los acuerdos son, no solo insustanciales, sino que las posiciones*



**tempo de intervención)** o Goberno central son un insulto para esta cidade.

Polo tanto, ter unha actitude dialogante é compatíbel con ter unha actitude de firmeza e de exixencia, e é bo que este pleno se pronuncie clara e rotundamente instando o Goberno central a que licite xa o acceso ferroviario do porto exterior. Por esa razón reiteramos o noso voto favorable.

### **Presidencia**

Moitas grazas, señor Jorquera.

Pola Marea Atlántica, señora García.

### **Señora García Gómez**

Ben. A Marea Atlántica tamén vai votar a favor da proposta de resolución, aínda que é ben certo que non sempre foi a postura do Partido Popular a que hoxe se defende. É ben certo que aquí hai un baile de máscaras nas que se cambia de postura en función de si se está no Goberno ou se está na oposición en relación á condonación da débeda, e non afectan só ó Partido Popular, afecta tamén a Podemos, que defende unha cousa na cidade da Coruña e outra no Goberno central en Madrid, afecta tamén ó Partido Socialista, que non só fixo un tránsito e un periplo dende as súas posturas iniciais ás actuais, senón que actualmente aínda se segue contradecendo en cuestións tan importantes como a débeda. Lembremos que non só o concelleiro de Urbanismo consideraba que era pouco presentable a condonación da débeda da Coruña e que ó día seguinte foi rectificado pola Alcaldía, e na proposta encargada polo Concello á UDC volve a ser pouco presentable a condonación da débeda. E

*que defendió (se oye una señal acústica indicativa de la finalización del tiempo de intervención) el Gobierno central son un insulto para esta ciudad.*

*Por lo tanto, tener una actitud dialogante es compatible con tener una actitud de firmeza y de exigencia, y es bueno que este pleno se pronuncie clara y rotundamente instando al Gobierno central a que licite ya el acceso ferroviario del puerto exterior. Por esa razón reiteramos nuestro voto favorable.*

### **Presidencia**

*Muchas gracias, señor Jorquera.*

*Por la Marea Atlántica, señora García.*

### **Señora García Gómez**

*Bien. La Marea Atlántica también va a votar a favor de la propuesta de resolución, aunque es bien cierto que no siempre fue la postura del Partido Popular la que hoy se defiende. Es bien cierto que aquí hay un baile de máscaras en las que se cambia de postura en función de si se está en el Gobierno o se está en la oposición en relación a la condonación de la deuda, y no afectan solo al Partido Popular, afecta también a Podemos, que defiende una cosa en la ciudad de A Coruña y otra en el Gobierno central en Madrid, afecta también al Partido Socialista, que no solo hizo un tránsito y un periplo desde sus posturas iniciales a las actuales, sino que actualmente aún sigue contradiciéndose en cuestiones tan importantes como la deuda. Recordemos que no solo el concejal de Urbanismo consideraba que era poco presentable la condonación de la deuda de A Coruña y que al día siguiente fue rectificado por la Alcaldía, y en la propuesta encargada por el Ayuntamiento a la UDC vuelve a ser*



así andamos, que non sabemos moi ben como andamos e non me extraña que o Estado, pois non nos tome en serio.

A Marea Atlántica foi coherente en todo momento, e consideramos que a condonación da débeda, non só nunca variamos de posición, senón que é o único camiño realista para que a cidade poda ter un futuro sostible e produtivo nos peiraos interiores. É o único camiño realista.

Agora gustaríanos preguntar: ben, e despois desta xuntanza do 23 de febreiro, que? E agora, que? Cales van ser os seguintes pasos? Que ten pensado o Goberno de Inés Rey? Vainos comentar algo? Vai contar con nós, non vai contar con nós? Con nós, co Pleno, me estou referindo.

A Marea Atlántica fixo chegar un protocolo de actuación, llo fixo chegar a todas as forzas políticas e o fixo chegar a todas as Administracións. Un protocolo que xa existe dende 2017, que o presentara Xulio Ferreiro, e que houbo que actualizar porque hai cousas que, efectivamente, cambiaron. Por exemplo, cambiou a situación da Solana. Hai xente que non se enterou de que cambiou a situación da Solana, pero cambiar, cambiou. Ese protocolo recolle os consensos ós que chegamos aquí, no Pleno desta Corporación, normalmente auspiciados pola Marea Atlántica, tanto dende o Goberno como dende a oposición. Lembrémoslos, que a veces non os lembramos, eh?: condonación da débeda, tren a Langosteira, titularidade pública e control público dos terreos, ente público interadministrativo, usos produtivos e limpos nos peiraos interiores, a pesca, non só a pesca, as economías do mar, os terreos que vaian

*poco presentable la condonación de la deuda. Y así andamos, que no sabemos muy bien cómo andamos y no me extraña que el Estado, pues no nos tome en serio.*

*La Marea Atlántica fue coherente en todo momento, y consideramos que la condonación de la deuda, no solo nunca variamos de posición, sino que es el único camino realista para que la ciudad pueda tener un futuro sostenible y productivo en los muelles interiores. Es el único camino realista.*

*Ahora nos gustaría preguntar: bien, y después de esta reunión de 23 de febrero ¿qué? ¿y ahora, qué? ¿cuáles van a ser los siguientes pasos? ¿qué ha pensado el Gobierno de Inés Rey? ¿nos va a comentar algo? ¿va a contar con nosotros, no va a contar con nosotros? Con nosotros, con el Pleno, me estoy refiriendo.*

*La Marea Atlántica hizo llegar un protocolo de actuación, se lo hizo llegar a todas las fuerzas políticas y lo hizo llegar a todas las Administraciones. Un protocolo que ya existe desde 2017, que lo había Presentado Julio Ferreiro, y que hubo que actualizar porque hay cosas que, efectivamente, cambiaron. Por ejemplo, cambió la situación de la Solana. Hay gente que no se enteró de que cambió la situación de la Solana, pero cambiar, cambió. Ese protocolo recoge los consensos a los que llegamos aquí, en el Pleno de esta Corporación, normalmente auspiciados por la Marea Atlántica, tanto desde el Gobierno como desde la oposición. Recordémoslos, que a veces no los recordamos, ¿eh?: condonación de la deuda, tren a Langosteira, titularidad pública y control público de los terrenos, ente público interadministrativo, usos productivos y limpios en los muelles interiores, la pesca, no solo la pesca, las economías*



caendo en desuso utilízalos para mellorar a cidade, mobilidade sostible, equipamentos públicos, espazos libres, espazos verdes, e sobre todo transparencia e participación cidadá, que vaia máis alá de encher un formulario nunha web, a poder ser.

Que lles pareceu o protocolo? Mirárono? Teñen algunha opinión ó respecto? Vannos dicir algo? Falouse dese protocolo na xuntanza? Insisto: cales van ser os seguintes pasos? cal é a folla de ruta? Imos seguir da man defendendo os consensos que chegamos na Corporación? Ou imos facer como o Goberno que na proposta que lle encargou a UDC xa pasa deses consensos e abre a porta á venda dos terreos, e abre a porta a que a débeda se cadra non se condone porque é pouco presentable, e abre a porta a prescindir de usos produtivos e a vender a Solana? Non sei, como imos facer?

A sensación un pouco que temos é que non só non funciona esa liña directa de Partido Socialista da Coruña-Partido Socialista en Madrid que se nos prometeu durante as eleccións —que nós sempre dixemos que bueno, que era tremendo dicir eso— non só non funciona, senón que A Coruña está padecendo as tensións internas do Partido Socialista. Non se entende xa non só a falta de avances, senón incluso esa belixerancia e esa falta de respecto entre compañeiros da mesma cor política de diferentes Administracións. É absolutamente brutal. Xulio Ferreiro non tería permitido ese insulto á cidade quedando calado despois.

O que si lle podo dicir é que para defender os intereses da cidade vai poder contar coa Marea Atlántica. Aquí

*del mar, los terrenos que vayan cayendo en desuso utilizarlos para mejorar la ciudad, movilidad sostenible, equipamientos públicos, espacios libres, espacios verdes, y sobre todo transparencia y participación ciudadana, que vaya más allá de llenar un formulario en una web, a poder ser.*

*¿Qué les pareció el protocolo? ¿lo miraron? ¿tienen alguna opinión al respecto? ¿Nos van a decir algo? ¿Se habló de ese protocolo en la reunión? Insisto: ¿cuáles van a ser los siguientes pasos? ¿cuál es la hoja de ruta? ¿Vamos a seguir de la mano defendiendo los consensos que llegamos en la Corporación? ¿O vamos a hacer como el Gobierno que en la propuesta que le encargó la UDC ya pasa de esos consensos y abre la puerta a la venta de los terrenos, y abre la puerta a que la deuda a lo mejor no se condone porque es poco presentable, y abre la puerta a prescindir de usos productivos y a vender la Solana? No sé, ¿cómo vamos a hacer?*

*La sensación un poco que tenemos es que no solo no funciona esa línea directa de Partido Socialista de A Coruña-Partido Socialista en Madrid que se nos prometió durante las elecciones —que nosotros siempre dijimos que bueno, que era tremendo decir eso— no solo no funciona, sino que A Coruña está padeciendo las tensiones internas del Partido Socialista. No se entiende ya no solo la falta de avances, sino incluso esa beligerancia y esa falta de respeto entre compañeros del mismo color político de diferentes Administraciones. Es absolutamente brutal. Julio Ferreiro no habría permitido ese insulto a la ciudad quedándose callado después.*

*Lo que sí le puedo decir es que para defender los intereses de la ciudad va a poder contar con la Marea Atlántica.*



estamos unha vez máis tendendo a man, tendendo a man e traendo iniciativas constantemente, non? en relación a eses consensos que xa se artellaron e que deberían estar consolidados. Querémoslle convidar, señora Rey, a que cambie de extratexia, a que busque apoios aquí no Pleno, que os ten, para defender a cidade sempre os vai ter.

Estamos ante un momento clave no que se dirime o futuro, non só do porto, senón da cidade e da fachada marítima, e do seu potencial tractor produtivo (**óese un sinal acústico indicativo da finalización do tempo de intervención**) e das súas vías de desenvolvemento económico —vou ir acabando—, da posibilidade de mellorar A Coruña, de mellorar a cidade, facela máis habitable, de facela máis sostible, de mellorar os barrios, de que os barrios abracen o mar. É unha oportunidade moi importante. Non vaia en solitario ós sitios, conte cos apoios que ten aquí na Corporación, que os vai ter, pero respectando os consensos ós que chegamos aquí.

E con isto acabo. Nada máis, moitas grazas.

### **Presidencia**

Moitas grazas, señora García.

Señora Gallego, polo Partido Popular.

### **Señora Gallego Neira**

*Si, moitas grazas.*

*Señora Faraldo, o seu Partido, Podemos, forma parte do Goberno do Estado. Fagan forza para acabar con esta discriminación, non actúen coma se pasasen por aquí. Están a gobernar en*

*Aquí estamos una vez más tendiendo la mano, tendiendo la mano y trayendo iniciativas constantemente, ¿no? en relación a esos consensos que ya se articularon y que deberían estar consolidados. Queremos invitarla, señora Rey, a que cambie de estrategia, a que busque apoyos aquí en el Pleno, que los tiene, para defender la ciudad siempre los va a tener.*

*Estamos ante un momento clave en el que se dirime el futuro, no solo del puerto, sino de la ciudad y de la fachada marítima, y de su potencial tractor productivo (se oye una señal acústica indicativa de la finalización del tiempo de intervención) y de sus vías de desarrollo económico —voy a ir acabando—, de la posibilidad de mejorar A Coruña, de mejorar la ciudad, hacerla más habitable, de hacerla más sostenible, de mejorar los barrios, de que los barrios abracen el mar. Es una oportunidad muy importante. No vaya en solitario a los sitios, cuente con los apoyos que tiene aquí en la Corporación, que los va a tener, pero respetando los consensos a los que llegamos aquí.*

*Y con esto acabo. Nada más, muchas gracias.*

### **Presidencia**

*Muchas gracias, señora García.*

*Señora Gallego, por el Partido Popular.*

### **Señora Gallego Neira**

*Sí, muchas gracias.*

*Señora Faraldo, su Partido, Podemos, forma parte del Gobierno del Estado. Hagan fuerza para acabar con esta discriminación, no actúen como si pasasen por aquí. Están gobernando en*



*España, montáronlles batifondos aos seus socios socialistas con menos motivo do que estamos a falar hoxe. Fagan algo porque son cómplices tamén desta discriminación, desde o Goberno e aprobando uns Orzamentos Xerais do Estado para 2021 que son unha desgraza para A Coruña e para Galicia.*

*Cada vez que fala o BNG sobre o pan, señor Jorquera. Ademais hoxe nótoo cun ton un pouco... elevado de máis. Van conseguirlo todo e non conseguiron nada. Abriuse o melón porque en Valencia goberna o Partido Socialista e en Galicia goberna o Partido Popular, iso está clarísimo. Presumían de que no seu pacto de investidura con Sánchez ían conseguir a gratuidade da autoestrada, seguimos vendo que soben as peaxes. Ían conseguir a titularidade e vemos como o Goberno e o Congreso atrasan os trámites. Ían conseguir un increíble estatuto de electrointensivas e xa vimos o resultado. Ían conseguir emprego e vemos Meirama pechada, As Pontes pechada, as conserveiras en perigo pola normativa de Costas. Ían conseguir todo para o porto exterior e non conseguiron nada, nin o tren nin a condonación. Porque é que parece que só co BNG xa se goberna todo, gobiñase España, gobiñase Galicia e gobiñase A Coruña. Eu creo que, sinceramente, tomáronlles o pelo. O mesmo neste concello, teñen un acordo de investidura e só oímoslles queixarse de que non se cumpre: nin rebaixas fiscais anunciadas, algo si pero non o que pedían; a Ordenanza do Galego superurgente sen conseguir o acordo do resto de Grupos e nin se publicou. Pero bo, quen lle escoita parece que están a gobernar en Madrid e aquí.*

*E se a Marea non se enfrontou con todas as Administracións, pois igual nos terían ido mellor as cousas. Coa Xunta, co*

España, les han montado follones a sus socios socialistas con menos motivo de lo que estamos hablando hoy. Hagan algo porque son cómplices también de esta discriminación, desde el Gobierno y aprobando unos Presupuestos Generales del Estado para 2021 que son una desgracia para A Coruña y para Galicia.

Cada vez que habla el BNG sube el pan, señor Jorquera. Además hoy lo noto con un tono un poco... elevado de más. Van a conseguirlo todo y no han conseguido nada. Se abrió el melón porque en Valencia gobierna el Partido Socialista y en Galicia gobierna el Partido Popular, eso está clarísimo. Presumían de que en su pacto de investidura con Sánchez iban a conseguir la gratuidad de la autopista, seguimos viendo que suben los peajes. Iban a conseguir la titularidad y vemos como el Gobierno y el Congreso retrasan los trámites. Iban a conseguir un increíble estatuto de electrointensivas y ya hemos visto el resultado. Iban a conseguir empleo y vemos Meirama cerrada, As Pontes cerrada, las conserveras en peligro por la normativa de Costas. Iban a conseguir todo para el puerto exterior y no han conseguido nada, ni el tren ni la condonación. Porque es que parece que solo con el BNG ya se gobierna todo, se gobierna España, se gobierna Galicia y se gobierna A Coruña. Yo creo que, sinceramente, les han tomado el pelo. Lo mismo en este ayuntamiento, tienen un acuerdo de investidura y solo les oímos quejarse de que no se cumple: ni rebajas fiscales anunciadas, algo sí pero no lo que pedían; la Ordenanza del Gallego superurgente sin conseguir el acuerdo del resto de Grupos y ni se publicó. Pero bueno, quien le escucha parece que están gobernando en Madrid y aquí.

Y si la Marea no se hubiese enfrentado con todas las Administraciones, pues igual nos hubiesen ido mejor las cosas.



*Estado, co Porto, con todo, e así non se avanza en proxectos de cidade, porque o porto é Coruña, Coruña é o porto e a débeda e o tren son unha cuestión da cidade.*

*O problema é que temos unha alcaldesa á que lle pon freo —e unha cambadela, eu creo— o seu partido. Non sei se polo apoio a Susana Díaz nas primarias do PSOE, por cesar á secretaria da Agrupación Local, ou porque está enfrontada ao líder autonómico. O certo é que isto está a saír caro á cidade. Por estes e outros motivos o PSOE nacional castiga á cidade. Eu creo que o Partido Socialista coruñés non conta para Madrid.*

*Doutra banda, a alcaldesa dialogante segue sen chamarnos nin unha soa vez, —xa se dixo aquí— despois de dous anos, para falar de ningún tema, nin para falar do porto, a pesar de que é un goberno que está en minoría. Está a caer no mesmo erro que cometeu Xulio Ferreiro actuando unilateralmente e sen consenso nun asunto como o porto que afecta ao presente e ao futuro de toda a cidade, non só a esta corporación, e menos soamente ao Goberno.*

*O Goberno do Estado do PP deixoulles o proxecto construtivo feito, a declaración de impacto ambiental aprobada e un protocolo asinado que garantía a licitación no primeiro semestre de 2019, con fondos de ADIF e Portos do Estado. Estaba o ministro, non estaba ADIF, estaba o ministro. Só tiñan que licitalo, polo que é unha decisión política por intereses particulares socialistas de primar certas Autonomías, como a valenciana, fronte a outras como a galega. Aínda así, ao tratarse dun asunto de cidade, estamos do seu lado. Como fixemos no Pleno solicitado polo PP que se celebrou o 13 de marzo de 2021,*

Con la Xunta, con el Estado, con el Puerto, con todo, y así no se avanza en proyectos de ciudad, porque el puerto es Coruña, Coruña es el puerto y la deuda y el tren son una cuestión de la ciudad.

El problema es que tenemos una alcaldesa a la que le pone freno —y una zancadilla, yo creo— su partido. No sé si por el apoyo a Susana Díaz en las primarias del PSOE, por cesar a la secretaria de la Agrupación Local, o porque está enfrontada al líder autonómico. Lo cierto es que esto está saliendo caro a la ciudad. Por estos y otros motivos el PSOE nacional castiga a la ciudad. Yo creo que el Partido Socialista coruñés no cuenta para Madrid.

Por otro lado, la alcaldesa dialogante sigue sin llamarnos ni una sola vez, —ya se ha dicho aquí— después de dos años, para hablar de ningún tema, ni para hablar del puerto, a pesar de que es un gobierno que está en minoría. Está cayendo en el mismo error que cometió Xulio Ferreiro actuando unilateralmente y sin consenso en un asunto como el puerto que afecta al presente y al futuro de toda la ciudad, no solo a esta corporación, y menos solamente al Gobierno.

El Gobierno del Estado del PP les dejó el proyecto constructivo hecho, la declaración de impacto ambiental aprobada y un protocolo firmado que garantizaba la licitación en el primer semestre de 2019, con fondos de ADIF y Puertos del Estado. Estaba el ministro, no estaba ADIF, estaba el ministro. Solo tenían que licitarlo, por lo que es una decisión política por intereses particulares socialistas de primar ciertas Autonomías, como la valenciana, frente a otras como la gallega. Aún así, al tratarse de un asunto de ciudad, estamos de su lado. Como hicimos en el Pleno solicitado por el PP que se celebró el 13 de marzo de 2021,





*queremos facilitar un acordo plenario por unanimidade para que vaian falar con Ábalos, que ademais de ministro de Fomento é o secretario de organización do seu partido, con toda a forza que lle dea un acordo de toda a Corporación, un máis. É necesario licitar xa o tren con ou sen prórroga da DIA porque imos con atraso, e mentres non haxa conexión ferroviaria non se poderán liberar os terreos do porto interior. Europa aposta claramente por mover as mercadorías, por loxística ferroviaria vinculada aos portos.*

*A Xunta xa deu exemplo: é a única Administración que puxo por escrito e coa firma do seu presidente, un compromiso de blindar a titularidade pública e 20 millóns de euros.*

*Entendo o malestar, señor Villoslada, despois dunha reunión do 23 F na que ata elixiron mal a data, que queira facer oposición á Xunta e que queira falar do pasado porque non teñen nada que dicir do futuro, non se chegou a ningún acordo. O Estado non só discrimínanos, senón que na reunión do 23 F agraviounos aínda máis cunhas declaracións fóra de lugar do presidente de Portos do Estado e do secretario de Infraestruturas, cun concello que presume de foto e mira para outro lado. Señor Villoslada, non é retórica (**ótese un sinal acústico indicativo da finalización do tempo de intervención**), que se deixe de discriminar á cidade.*

*Como ben dixo o presidente da Autoridade Portuaria nunha das súas primeiras entrevistas, o porto exterior sen tren é como un Fórmula 1 se rodas. Poñamos hoxe a primeira roda cun acordo unánime alto e claro.*

*Moitas grazas.*

queremos facilitar un acuerdo plenario por unanimidad para que vayan a hablar con Ábalos, que además de ministro de Fomento es el secretario de organización de su partido, con toda la fuerza que le dé un acuerdo de toda la Corporación, uno más. Es necesario licitar ya el tren con o sin prórroga de la DIA porque vamos con retraso, y mientras no haya conexión ferroviaria no se podrán liberar los terrenos del puerto interior. Europa apuesta claramente por mover las mercancías, por logística ferroviaria vinculada a los puertos.

La Xunta ya ha dado ejemplo: es la única Administración que ha puesto por escrito y con la firma de su presidente, un compromiso de blindar la titularidad pública y 20 millones de euros.

Entiendo el malestar, señor Villoslada, después de una reunión del 23 F en la que hasta eligieron mal la fecha, que quiera hacer oposición a la Xunta y que quiera hablar del pasado porque no tienen nada que decir del futuro, no se ha llegado a ningún acuerdo. El Estado no solo nos discrimina, sino que en la reunión del 23 F nos ha agraviado aún más con unas declaraciones fuera de lugar del presidente de Puertos del Estado y del secretario de Infraestructuras, con un ayuntamiento que presume de foto y mira para otro lado. Señor Villoslada, no es retórica (**se oye una señal acústica indicativa de la finalización del tiempo de intervención**), que se deje de discriminar a la ciudad.

Como bien dijo el presidente de la Autoridad Portuaria en una de sus primeras entrevistas, el puerto exterior sin tren es como un Fórmula 1 si ruedas. Pongamos hoy la primera rueda con un acuerdo unánime alto y claro.

Muchas gracias.



### **Presidencia**

Moitas grazas.

Señor Díaz Villoslada, para pechar o debate.

### **Señor Díaz Villoslada**

Si, vou quitar a máscara porque como se fala de baile de máscaras prefiro dar a cara, non?

Que vaia por diante: nós imos apoiar esta proposta de acordo, por suposto. Quero dicir, esa unanimidade desta corporación se mantén.

Máis alá dunha data concreta específica, que figura nese acordo, nós apostamos dunha forma clara, absolutamente meridiana, pola conexión ferroporтуaria de Punta Langosteira. Xa o dixemos e así votaremos, que ninguén teña nin unha sombra de dúbida. Máis alá dunha data concreta ou non en función dun trámite de licitación que vostedes, señora Gallego, coñecen perfectamente.

Que fale o Partido Popular, que fale Marea Atlántica, de liortas de partido, pois en fin... eu non vou profundizar ni para os populares nin para Marea Atlántica ou as Mareas. Eu prefiro que iso está nas hemerotecas, iso está aí, os resultados electorais están aí tanto para as Mareas como para o Partido Popular. Determinados territorios de España, recentemente vimos esa debacle de Cataluña ou vemos o que está a acontecer noutros sitios, pero non imos profundizar.

Señora García, vostedes falan do —vouno chamar así, entiéndanme ben— do mantra da condonación. Pero se vostedes

### **Presidencia**

*Muchas gracias.*

*Señor Díaz Villoslada, para cerrar el debate.*

### **Señor Díaz Villoslada**

*Sí, voy a quitarme la mascarilla porque como se habla de baile de máscaras prefiero dar la cara, ¿no?*

*Que vaya por delante: nosotros vamos a apoyar esta propuesta de acuerdo, por supuesto. Quiero decir, esa unanimidad de esta corporación se mantiene.*

*Más allá de una fecha concreta específica, que figura en ese acuerdo, nosotros apostamos de una forma clara, absolutamente meridiana, por la conexión ferroporтуaria de Punta Langosteira. Ya lo dijimos y así votaremos, que nadie tenga ni una sombra de duda. Más allá de una fecha concreta o no en función de un trámite de licitación que ustedes, señora Gallego, conocen perfectamente.*

*Que hable el Partido Popular, que hable Marea Atlántica, de reyertas de partido, pues en fin... yo no voy profundizar ni para los populares ni para Marea Atlántica o las Mareas. Yo prefiero que eso está en las hemerotecas, eso está ahí, los resultados electorales están ahí tanto para las Mareas como para el Partido Popular. Determinados territorios de España, recientemente vimos esa debacle de Cataluña o vemos lo que está sucediendo en otros sitios, pero no vamos profundizar.*

*Señora García, ustedes hablan del —lo voy a llamar así, entiéndanme bien— del mantra de la condonación. Pero si*



no propio protocolo que acaban de enviar hai uns días falan de condonación ou doutras fórmulas de axudas equivalentes... Pero canto mantra estamos utilizando neste pleno? Está aquí, está escrito: condonación ou outras fórmulas equivalentes, que estamos a traballar para darlle solucións financeiras.

Señor Jorquera, efectivamente, e non compramos os argumentos... nin compramos nin vendemos os argumentos de Portos do Estado. Hai uns datos obxectivos sobre tráfico que están publicados para que todo o mundo poida ver como está evolucionando o tráfico de mercadorías de todo o sistema portuario do noso país, e están os datos da Coruña e os datos de Ferrol. Vexamos tamén por que Ferrol tamén perde carbón pero non ten tanta caída de tráfico, algo pasa. Tamén pasa algo, que é que na estrutura das tarifas portuarias da Coruña está pesando a débeda. É certo, por iso hai que levantar a débeda da carga financeira da Autoridade Portuaria para que sexa máis competitiva. E digo que non compramos porque estamos absolutamente convencidos da necesidade de que hai unha serie de infraestruturas que teñen que ser incorporadas polo Estado porque, efectivamente, foi o Estado o que tomou unha decisión de levar adiante Punta Langosteira.

Por iso que a alcaldesa e todo o Goberno municipal, e todo o Partido Socialista, está claramente a favor da conexión portuaria, a favor da solución financeira da Autoridade Portuaria e, sobre todo, a favor de buscar un gran acordo cidadán, político e institucional pola transformación da cidade nos novos espazos portuarios.

*ustedes en el propio protocolo que acaban de enviar hace unos días hablan de condonación o de otras fórmulas de ayudas equivalentes... Pero ¿cuánto mantra estamos utilizando en este pleno? Está aquí, está escrito: condonación u otras fórmulas equivalentes, que estamos trabajando para darle soluciones financieras.*

*Señor Jorquera, efectivamente, y no compramos los argumentos... ni compramos ni vendemos los argumentos de Puertos del Estado. Hay unos datos objetivos sobre tráfico que están publicados para que todo el mundo pueda ver cómo está evolucionando el tráfico de mercancías de todo el sistema portuario de nuestro país, y están los datos de A Coruña y los datos de Ferrol. Veamos también por qué Ferrol también pierde carbón pero no tiene tanta caída de tráfico, algo pasa. También pasa algo, que es que en la estructura de las tarifas portuarias de A Coruña está pesando la deuda. Es cierto, por eso hay que levantar la deuda de la carga financiera de la Autoridad Portuaria para que sea más competitiva. Y digo que no compramos porque estamos absolutamente convencidos de la necesidad de que hay una serie de infraestructuras que tienen que ser incorporadas por el Estado porque, efectivamente, fue el Estado el que tomó una decisión de llevar adelante Punta Langosteira.*

*Por eso que la alcaldesa y todo el Gobierno municipal, y todo el Partido Socialista, está claramente a favor de la conexión portuaria, a favor de la solución financiera de la Autoridad Portuaria y, sobre todo, a favor de buscar un gran acuerdo ciudadano, político e institucional por la transformación de la ciudad en los nuevos espacios portuarios.*



Que había antes da reunión do 23 de febreiro da semana pasada? Un deserto de decisións. Non había decisións sobre estes tres puntos, non había ningunha. Que se decidiu ese día ou que se empezou a decidir ese día, porque si pensamos que nunha reunión de dúas horas e media vanse resolver todas estas cuestións que levan 17 anos coleando, seríamos uns ilusos. Ese día, en primeiro lugar, baixo a máxima responsabilidade da alcaldesa da Coruña, se sentaron por primeira vez todas as Administracións Públicas con responsabilidades ante os cidadáns, ante as empresas do sector e, polo tanto, con responsabilidades ante o noso futuro, porque neste tema todos temos deberes, tamén a Autoridade Portuaria, eh?, que hai que dicilo. Até ese momento solo asistimos a desencuentros ou simplemente a un deixar facer, que xa virán outros que saquen as castañas do lume, non?

En segundo lugar, o Ministerio, e así anunciou que está tramitando a prórroga da declaración de impacto ambiental, que era algo crítico. Pois se era algo crítico, está en marcha a prórroga da DIA do proxecto de enlace ferroviario a Punta Langosteira. E tamén anunciou que está analizando os mecanismos europeos para financiar o tren con fondos europeos, para o que precisa, por certo, para o que precisa, por certo, os estudos de necesaria viabilidade económica, social e ambiental, que a semana pasada vén de remitirle a Portos do Estado a propia Autoridade Portuaria. A semana pasada, o día 19, o día 19 que foi, curiosamente, o Partido Popular tamén rexistrou esta solicitude de Pleno extraordinario. Chama a atención, por certo, nunha declaración do presidente da Autoridade Portuaria, que teremos, supoño, ocasión de comentar no Consello de

*Qué había antes de la reunión de 23 de febrero de la semana pasada? Un desierto de decisiones. No había decisiones sobre estos tres puntos, no había ninguna ¿Qué se decidió ese día o que se empezó a decidir ese día, porque si pensamos que en una reunión de dos horas y media se van a resolver todas estas cuestiones que llevan 17 años coleando, seríamos unos ilusos. Ese día, en primer lugar, bajo la máxima responsabilidad de la alcaldesa de A Coruña, se sentaron por primera vez todas las Administraciones Públicas con responsabilidades ante los ciudadanos, ante las empresas del sector y, por lo tanto, con responsabilidades ante nuestro futuro, porque en este tema todos tenemos deberes, también la Autoridad Portuaria, ¿eh?, que hay que decirlo. Hasta ese momento solo asistimos a desencuentros o simplemente a un dejar hacer, que ya vendrán otros que saquen las castañas del fuego, ¿no?*

*En segundo lugar, el Ministerio, y así anunció que está tramitando la prórroga de la declaración de impacto ambiental, que era algo crítico. Pues si era algo crítico, está en marcha a prórroga de la DIA del proyecto de enlace ferroviario a Punta Langosteira. Y también anunció que está analizando los mecanismos europeos para financiar el tren con fondos europeos, para lo cual precisa, por cierto, para lo cual precisa, por cierto, los estudios de necesaria viabilidad económica, social y ambiental, que la semana pasada acaba de remitirle a Puertos del Estado la propia Autoridad Portuaria. La semana pasada, el día 19, el día 19 que fue, curiosamente, el Partido Popular también registró esta solicitud de Pleno extraordinario. Llama la atención, por cierto, en una declaración del presidente de la Autoridad Portuaria, que tendremos,*



Administración do Porto, que nesa viabilidade non se fai referencia a perspectivas de novos tráfico. Bueno, isto pode ser algo preocupante, pero iso ten un capítulo, ten un capítulo (**óese un sinal acústico indicativo da finalización do tempo de intervención**) aparte. E vou rematando, señora alcaldesa.

En terceiro lugar, Portos do Estado si que comunicou que está estudando unha reestruturación da débeda para aliviar a carga financeira da Autoridade Portuaria ata 2035, que non é pouco. Veremos as condicións, porque non estamos dispostos a que, como o Partido Popular firmaba no protocolo 18, se venda o Finisterre. Porque iso está aí, está escrito, e reescrito.

E en cuarto lugar, acordouse dar continuidade, evidentemente, a esta fórmula de traballo mediante unha comisión que se constituirá durante este mes de marzo, para avanzar en todos estes temas.

Polo tanto, o día 23 deuse un paso máis que importante para facer viable a conexión ferroviaria ó porto exterior, para buscar solucións financeiras á situación económica da Autoridade Portuaria da Coruña e para articular un mecanismo de colaboración interinstitucional que desaira a todos estes retos superando, superando dunha forma absolutamente clara, os convenios de 2004. Pero para isto, para isto —é unha mensaxe ou algo que temos que poñer todos encima da mesa— se precisa a máxima lealdade institucional e unha visión compartida e non cortopracista do reto que temos por diante.

Nós, desde o Goberno municipal, agardamos que así sexa polo futuro do

*supongo, ocasión de comentar en el Consejo de Administración del Puerto, que en esa viabilidad no se hace referencia a perspectivas de nuevos tráfico. Bueno, esto puede ser algo preocupante, pero eso tiene un capítulo, tiene un capítulo (se oye una señal acústica indicativa de la finalización del tiempo de intervención) aparte. Y voy finalizando, señora alcaldesa.*

*En tercer lugar, Puertos del Estado sí que comunicó que está estudiando una reestructuración de la deuda para aliviar la carga financiera de la Autoridad Portuaria hasta 2035, que no es poco. Veremos las condiciones, porque no estamos dispuestos a que, como el Partido Popular firmaba en el protocolo 18, se venda el Finisterre. Porque eso está ahí, está escrito, y reescrito.*

*Y en cuarto lugar, se acordó dar continuidad, evidentemente, a esta fórmula de trabajo mediante una comisión que se constituirá durante este mes de marzo, para avanzar en todos estos temas.*

*Por lo tanto, el día 23 se dio un paso más que importante para hacer viable la conexión ferroviaria al puerto exterior, para buscar soluciones financieras a la situación económica de la Autoridad Portuaria de A Coruña y para articular un mecanismo de colaboración interinstitucional que haga frente a todos estos retos superando, superando de una forma absolutamente clara, los convenios de 2004. Pero para esto, para esto —es un mensaje o algo que tenemos que poner todos encima de la mesa— se precisa la máxima lealtad institucional y una visión compartida y no cortopracista del reto que tenemos por delante.*

*Nosotros, desde el Gobierno municipal, esperamos que así sea por el futuro del*



porto, e sobre todo, polo futuro da nosa cidade marítima.

Máis nada e grazas.

### **Presidencia**

Moitas grazas.

Remata aquí o debate. Imos proceder á votación deste asunto único da orde do día.

### **Votación do asunto único da orde do día**

Seguidamente pola Presidencia sométese a votación o asunto único referenciado na orde do día, producíndose o seguinte resultado:

Vota a favor o Grupo Municipal do Partido Socialista (PSdeG-PSOE) (9 votos)

Vota a favor o Grupo Municipal do Partido Popular (PP) (9 votos)

Vota a favor o Grupo Municipal da Marea Atlántica (MA) (5 votos)

Vota a favor o Grupo Municipal do Bloque Nacionalista Galego (2 votos)

Vota a favor a concelleira non adscrita D.<sup>a</sup> Mónica Martínez Lema (1 voto)

Vota a favor a concelleira non adscrita D.<sup>a</sup> Isabel Faraldo Calvo (1 voto)

### **Presidencia**

Moitas grazas.

Queda aprobado por unanimidade.

### **Acordo**

*puerto, y sobre todo, por el futuro de nuestra ciudad marítima.*

*Nada más y gracias.*

### **Presidencia**

*Muchas gracias.*

*Finaliza aquí el debate. Vamos a proceder a la votación de este asunto único del orden del día.*

### **Votación del asunto único del orden del día**

*Seguidamente por la Presidencia se somete a votación el asunto único referenciado en el orden del día, produciéndose el siguiente resultado:*

*Vota a favor el Grupo Municipal del Partido Socialista (PSdeG-PSOE) (9 votos)*

*Vota a favor el Grupo Municipal del Partido Popular (PP) (9 votos)*

*Vota a favor el Grupo Municipal de la Marea Atlántica (MA) (5 votos)*

*Vota a favor el Grupo Municipal del Bloque Nacionalista Galego (2 votos)*

*Vota a favor la concejala no adscrita D.<sup>a</sup> Mónica Martínez Lema (1 voto)*

*Vota a favor la concejala no adscrita D.<sup>a</sup> Isabel Faraldo Calvo (1 voto)*

### **Presidencia**

*Muchas gracias.*

*Queda aprobado por unanimidad.*

### **Acuerdo**



Instar á Administración Xeral do Estado a comprometerse a realizar e financiar as accións necesarias para poder licitar as obras do acceso ferroviario ao Porto Exterior antes de xuño de 2021 e, ademais, a comprometerse a realizar todas as accións administrativas ou obras necesarias para que a Declaración de Impacto Ambiental do proxecto non perda a súa vixencia conforme ao previsto no artigo 43 da Lei 21/2013, do 9 de decembro, de avaliación ambiental, para dar unha solución definitiva e facer viable o traslado daquelas actividades e operacións portuarias que, tanto medioambientalmente como desde o punto de vista de seguridade, precisan doutra localización nas novas instalacións en Punta Langosteira.

### **Presidencia**

Remata aquí o Pleno extraordinario.

Que teñan bo día.

Ó non haber máis asuntos que tratar, e ás once horas e dezaste minutos, a Presidencia remata a sesión, e redáctase a presente acta que asinan e autorizan a Alcaldía Presidencia e o secretario xeral; todo elo consonte co disposto no artigo 110.2 do Real Decreto 2568/1986, de 28 de novembro, polo que se aproba o Regulamento de organización, funcionamento e réxime xurídico das entidades locais.

*Instar a la Administración General del Estado a comprometerse a realizar y financiar las acciones necesarias para poder licitar las obras del acceso ferroviario al Puerto Exterior antes de junio de 2021 y, además, a comprometerse a realizar todas las acciones administrativas u obras necesarias para que la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto no pierda su vigencia conforme a lo previsto en el artículo 43 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, para dar una solución definitiva y hacer viable el traslado de aquellas actividades y operaciones portuarias que, tanto medioambientalmente como desde el punto de vista de seguridad, precisan de otra localización en las nuevas instalaciones en Punta Langosteira.*

### **Presidencia**

*Finaliza aquí el Pleno extraordinario.*

*Que tengan buen día.*

*No habiendo más asuntos que tratar, a las once horas y diecisiete minutos, la Presidencia levanta la sesión, y se redacta la presente acta que firman y autorizan la Alcaldía Presidencia y el secretario general; todo ello de conformidad con lo dispuesto en el artículo 110.2 del Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de organización, funcionamiento y régimen jurídico de las entidades locales.*