

## **Achegas do Grupo Municipal do Bloque Nacionalista Galego (BNG) ao documento inicial de Bases estratéxicas para o desenvolvemento do Proxecto Coruña Marítima.**

O Bloque Nacionalista Galego (BNG) considera que o documento inicial de *bases estratéxicas para o desenvolvemento do Proxecto Coruña Marítima* caracterízase pola súa indefinición, ambigüidade e mesmo contradición no referido a aspectos chave, como a titularidade dos terreos obxectos da intervención e o financiamento da súa transformación.

Así mesmo, o documento elude abordar a solución á débeda contraída polo Porto da Coruña con Portos do Estado para a construción do porto exterior. Unha cuestión que, ao noso xuízo, pode afectar aos aspectos antes referidos.

Así, no documento de bases estratéxicas fálase do "*interese común en manter a titularidade pública dos espazos*" (páxina 11), mais tamén de "*analizar e atender os compromisos e acordos dos convenios subscritos en vigor para a financiación da construción do porto exterior, xunto co financiamento da débeda da autoridade portuaria, mediante a obtención dos aproveitamentos urbanísticos necesarios*" (páxina 26).

A xuízo do BNG, os convenios de 2004 deben darse definitivamente por superados e de feito hai acordos unánimes do Concello da Coruña que expresan esa vontade.

A solución á débeda do Porto da Coruña con Portos do Estado pola construción do porto exterior debe pasar pola súa **condonación** ou unha solución equivalente, evitando que se pretendan solucionar os problemas financeiros do porto a través da venda de activos.

Cómpre lembrar que o Goberno central condonou a débeda do Consorcio València 2007, por un importe moi superior á débeda do porto da Coruña e que ademais aquela débeda foi contraída para adecuar o porto de València a actividades que nada teñen que ver coa actividade portuaria, namentres que no caso da Coruña foi para financiar a construción do porto de Punta Langosteira, froito dun acordo que se presentou como una decisión de Estado, para compensar a Galiza das consecuencias da catástrofe do Prestige, dotándoa dun porto refuxio para buques de mercadorías perigosas.

O BNG é partidario de **manter de xeito claro e inequívoco a titularidade pública dos terreos**, como tamén defende **a creación dun Consorcio** ou ente semellante, coa participación das distintas administracións, para impulsar e xestionar o proxecto Coruña Marítima. Somos partidarios de que a Administración xeral do Estado, titular dos terreos, contribúa, como mínimo, cunha cantidade equivalente á débeda do Porto da Coruña con Portos do Estado.

Ao Bloque Nacionalista Galego (BNG) merécelle reservas que se opte por un **concurso por procedemento restrinxido**, polo perigo de que limite a posibilidade de expertos locais concursar, en igualdade de condicións.

Creemos, como apuntaron moitas das persoas que compareceron na Comisión Informativa Especial da Fachada Marítima do Concello da Coruña, que é **necesario aproveitar e poñer en valor o coñecemento existente na Coruña e en Galiza**, evitando caer na imitación e no que algúns expertos definen como “urbanalización”. Isto é, a “banalización do urbanismo” ou un “*urbanismo de corta e pega*”. A xuízo desta formación política, a planificación **debe atender as características singulares da Coruña**, unha cidade portuaria situada nunha península orientada a dúas baías de características moi distintas, e por iso a planificación debe ser congruente co conxunto do bordo costeiro da Coruña.

En definitiva, debe **primar o coidado da paisaxe urbana**, tendo en conta o **impacto da paisaxe na calidade de vida** e, por iso, a importancia da conservación do patrimonio cultural e natural.

A xuízo do BNG, o proxecto debe contemplar as seguintes orientacións, moitas delas coincidentes coas aportacións feitas na Comisión Informativa Especial da Fachada Marítima do Concello da Coruña:

**Preservar e potenciar as actividades produtivas** tendo en conta as necesidades presentes e futuras do Porto da Coruña, xa que o porto exterior non cobre todas as necesidades da Coruña en materia portuaria, pois foi concibido como un porto refuxio con poucas liñas de atraque e boa parte do chan xa está ocupado ou o seu uso está comprometido.

Por tanto, é imprescindible atender tamén as actividades comerciais, loxísticas e de subministración vencelladas á actividade portuaria e as previsións futuras. Por esa razón entendemos que **o master plan debe partir das conclusións do Plan Estratéxico do Porto** para que as necesidades da economía produtiva non sexan secundarizadas.

A preservación e potenciación da infraestrutura produtiva debe ir acompañada do **desenvolvemento da chamada economía azul**, incentivando a existencia de espazos para a investigación, o desenvolvemento e a innovación (I+D+i) e promovendo o establecemento de industria innovadora que aporte coñecemento e valor engadido á actividade económica relacionada co mar.

Debe atender tamén a **importancia económica e tamén cultural da pesca**, pois forma parte da historia e mesmo da identidade da cidade. Con tal efecto, entendemos que se deben contemplar actuacións como as seguintes: difusión e posta en valor da actividade económica da Lonxa e fomento dunha oferta gastronómica que poña en valor a nosa riqueza pesqueira; protección e valorización da Lonxa do Gran Sol; creación de espazos museísticos ou expositivos sobre a historia do porto e a pesca na Coruña, prevendo, mesmo, a existencia de barcos musealizados; contemplar a existencia de espazos destinados ao coñecemento das embarcacións tradicionais e a práctica deportiva e de lecer con estas embarcacións.

Deben **preservarse e poñer en valor os edificios, espazos e elementos con valor patrimonial**.

Nese sentido entendemos que se deben conservar tinglados portuarios e industriais dándolles novos usos, co obxecto de **manter a identidade portuaria**.

Tamén se debe recuperar a fronte marítima de Oza, contemplando a **rehabilitación integral do conxunto formado pola capela, faro e lenzos das antigas murallas** de Oza e a **recuperación dos vestixios do antigo castelo de San Diego**.

Nos terreos que fiquen liberados de actividade portuaria ou ferroviaria é imprescindible conseguir unha **multiplicidade de usos ben ordenados**, que atenda factores como o **cambio climático e elevación do nivel do mar; necesidades de accesibilidade e mobilidade a escala metropolitana** e déficits existentes na cidade que a planificación da fronte marítima pode axudar a corrixir.

No eido medioambiental, **o porto debe ser barreira de contención ante a elevación do nivel do mar, prevendo zonas de posíbel asolagamento controlado; renaturalizando ámbitos do bordo litoral e/ ou a desembocadura do río Monelos**.

Así mesmo, consideramos imprescindible corrixir a baixa ratio de zonas verdes por habitante existente na Coruña, **creando infraestruturas verdes**.

Á hora de atender as **necesidades de mobilidade urbana e metropolitana**, o BNG é partidario de manter (e no seu caso prever) a infraestrutura ferroviaria necesaria para a implantación futura de **servizos ferroviarios de proximidade** e dun **intercambiador** que conecte estes servizos con outras formas de transporte (bus urbano e metropolitano, transporte marítimo).

No que respecta á ubicación neste espazo de novos equipamentos, o BNG é partidario de **priorizar aqueles equipamentos públicos que permitan corrixir os déficits existentes** (por exemplo, a posibilidade de instalar a Biblioteca Central da cidade, residencias para o estudiantado e investigadores/es e equipamentos que atendan as necesidades dos barrios próximos - centro de día, escola infantil,...-). Entendemos que entre estas prioridades non se atopa a creación dun grande recinto multiusos, pois A Coruña xa conta con instalacións deste tipo, necesitadas en moitos casos de actuacións de mantemento e mellora.

Para o BNG, non é unha prioridade a construción de vivenda, pois entendemos que para iso existen novos desenvolvementos urbanos previstos e se debe completar o tecido urbano consolidado, apostando por un modelo de cidade compacta.

En calquera caso, se haber vivenda, entendemos que se debe atender aos seguintes criterios: asegurar o mantemento da titularidade pública dos espazos; **combinar usos residenciais con outros usos** (zonas verdes, equipamentos, polo de innovación...); evitar o efecto illa, creando ámbitos desconectados do resto da cidade; evitar tamén densidades excesivas e a creación dun gheto para persoas de alto poder adquisitivo, asegurando unha alta porcentaxe de vivenda de promoción ou protección pública e a combinación de distintas formas residenciais (vivendas de alugueiro para estudantes universitarios, residencias para persoas investigadoras, etc).

A Coruña, 26 de marzo de 2025