



IEN POR EUROPA DESTACA QUE LA VARIANTE SUR DEL TRAZADO DEL FERROCARRIL AL PUERTO EXTERIOR DE CANELIÑAS ES LA MÁS OPORTUNA Y LA QUE PERMITIRÁ LA NECESARIA EJECUCIÓN DE UNA INFRAESTRUCTURA VITAL PARA EL DESARROLLO COMARCAL

LA ASOCIACIÓN QUE PRESIDE MANUEL PÉREZ INSTA LA CREACIÓN DE PARTIDAS ESPECÍFICAS EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO DE 2014 PARA QUE ESE AÑO DEN COMIENZO LAS OBRAS

LA ENTIDAD DESTACA QUE EL DISEÑO DEL TRAZADO SUR DEBE SER TAMBIÉN SENSIBLE A LAS REPERCUSIONES MEDIOAMBIENTALES EN LA ENSENADA DE A MALATA PARA EVITAR ALTERACIONES EN EL ENTORNO, TANTO MARINO COMO EN MATERIA DE IMPACTO VISUAL

Fene, 22 de marzo de 2013.- IEN por Europa (Iniciativa Empresarial del Noroeste) cree que la entrada en funcionamiento del ferrocarril al puerto exterior de Caneliñas, en Ferrol, no debe admitir demoras y que la propuesta del trazado sur para la vía de conexión garantiza tanto la aceleración de los plazos de ejecución, por su menor trazado y coste. El proyecto propuesto supondrá, en opinión del presidente de la entidad, Manuel Pérez, el “definitivo impulso a la actividad económica de las comarcas de Ferrol, Eume y Ortegal, toda vez que la actividad portuaria se revela como el principal foco de creación de empleo y de regeneración industrial de la zona”.

Para IEN por Europa, la propuesta que se contempla permitirá, además de interconectar Caneliñas con el resto de la comarca, cumplir también el cometido de comunicación con el puerto interior en el contexto de una unidad de tránsito. “Este es un aspecto que no se debe obviar y que no está incluido en las otras dos alternativas”, destaca Pérez, para quien “eludir la interrelación entre las dos terminales supondría un derroche de sinergias y una considerable merma en la capacidad operativa a la actividad portuaria como la unidad de negocio que es”.

Manuel Pérez destaca en este sentido el crecimiento continuado de la actividad portuaria, que en los últimos años se ha traducido en un aumento sostenido del tráfico de graneles sólidos y la apertura a nuevos operadores. La construcción de la terminal de contenedores, ya a punto de iniciar su plena actividad, tiene en buena parte su razón de ser en la creación de unas infraestructuras de conexión que contribuyan aun más a su explotación y crecimiento. En el mismo sentido, la actividad portuaria “está llamada a configurar una nueva, y hasta ahora desconocida, actividad en el marco de la creación de empleo, el asentamiento de empresas y el diseño y creación de las infraestructuras necesarias que hagan posible sus proyectos, entre los que debe figurar la creación de un polígono industrial que apoye el área de negocio portuario”, destaca.

El presidente de IEN por Europa se manifiesta sensible con la repercusión medioambiental al contemplar el trazado seleccionado un viaducto de 340 metros de longitud en la ensenada de A Malata, un aspecto que “requiere de un tratamiento y una resolución precisa en el marco de la redacción definitiva del proyecto”. Este “debe estar sujeto a una especial observancia con el medio ambiente natural y su repercusión con el entorno, con el fin de evitar alteraciones en las corrientes naturales del medio marino, al tiempo que garantice la renovación de las aguas y elimine el riesgo de sedimentación de lodos en suspensión que pudiesen perjudicar la estabilidad del lecho marino”. Manuel Pérez estima que estas consideraciones “tendrán que tenerse en cuenta para despejar dudas y evitar todo recelo” a una alternativa que, para la asociación empresarial que preside, “sin duda resulta ser la solución más afortunada de las tres planteadas y con la que la entidad se identifica y apoya plenamente”.

En el mismo ámbito, IEN por Europa considera “un acierto” el procedimiento administrativo al anticipar la licitación del proyecto constructivo a la emisión de Declaración de Impacto Ambiental. Tal decisión “se ajusta a la disciplina del procedimiento administrativo” pero además añade la ventaja de “acortar los plazos de ejecución sin que tal extremo suponga un menoscabo de las medidas de protección ambiental, ya que las mismas serán incluidas en el proyecto constructivo durante el proceso de su redacción”, matiza Manuel Pérez. Este debe contemplar la obra civil como un diseño “flexible, conformado por una estructura limpia y exenta, con el objetivo de reducir a mínimos el impacto visual que se perciba desde el borde litoral”.

“La celeridad en el desarrollo del expediente es esencial para completar el pleno desarrollo de la actividad portuaria, empresarial y económica, que en definitiva es la que redundará en la creación de empleo”, incide el máximo responsable de IEN por Europa, “con el objetivo de que el proyecto esté finalizado en los plazos establecidos.

Por este motivo, IEN por Europa considera esencial “establecer una unidad de acción con la finalidad de vehicular gestiones de forma conjunta entre los agentes sociales y representantes políticos para demandar del Gobierno la ejecución de esta infraestructura”.