



La eólica marina invertirá 250 mil

El traslado de Amper desde Ferrol es uno de los cinco proyectos vinculados con la energía renovable,

DAVID GARCÍA

A CORUÑA / LA VOZ

El puerto exterior comenzó su andadura a finales del 2012 y durante la travesía tuvo que superar diversos obstáculos y dificultades, pero avista el futuro con una perspectiva prometedora. La primera dársena de Galicia en tráfico de mercancías prevé reforzar esta posición privilegiada gracias a varios impulsos. La puesta en servicio de la conexión ferroviaria, los proyectos de compañías referentes, como Repsol o Exolum, y el despliegue de las firmas dedicadas a la construcción de elementos de eólica marina respaldarán a punta Langosteira como uno de los principales motores económicos del noroeste y uno de los puertos referentes a nivel nacional.

AEROGENERADORES

Cinco proyectos formales sobre la mesa. Navantia, Windwaves, Acciona, Esteyco y Saitec son las cinco empresas que presentaron proyectos firmes a la Autoridad Portuaria, incluidos avales bancarios. Este fue uno de los aspectos que situó la candidatura conjunta de los puertos exteriores de A Coruña y Ferrol como la mejor valorada por el Estado para la concesión de ayudas para adaptar dársenas a la construcción de elementos de eólica marina. Estas cinco compañías cuentan con un amplio bagaje en el sector y pusieron los ojos en Langosteira como un escenario idóneo para ampliar sus negocios, principalmente para fabricar y ensamblar elementos que tendrán como destino el norte de Europa, principalmente, a la espera de que esta renovable se empiece a desarrollar en España, para lo que está pendiente el marco regulatorio.

El anuncio de Amper de trasladarse desde el puerto exterior de Ferrol al de A Coruña —a través de su filial Windwaves— para dejar sitio a la fábrica de coches chinos de SAIC supone una nueva confirmación de que la implantación de la eólica marina en Langosteira está más cerca. La inversión prevista rondará los 250 millones de euros según las estimaciones actuales. Esto supone igualar toda la inversión privada realizada hasta el momento en esta dársena.

EL MUELLE SUR

La alianza A Coruña-Ferrol, la mejor valorada por el Gobierno. El plan conjunto de A Coruña y Ferrol-San Cibrao, denominado Golfo Ártabro-Offshore Wind, recibió 100 millones de eu-



En primer término, zona en la que se implantarán las empresas dedicadas a los componentes de energía eólica marina y en la que se hará un nuevo muelle

ros del Ministerio para la Transición Ecológica para convertirlos en centros de fabricación y montaje de aerogeneradores marinos y otras energías del mar. Casi todo, 97,5 millones de euros, serán para Langosteira, que sumó casi tanto como el resto de dársenas a nivel nacional —112 millones—.

La ayuda estatal Port-Eolmar se destinará a la urbanización de la conocida como zona sur del puerto exterior para que se puedan asentar las empresas. Además, se construirá un muelle de unos 450 metros de longitud que se hará por delante de la actual línea de escollera para la operativa de la eólica marina, cuyos componentes se transportan por mar debido a sus características y destinos.

Para una fase posterior quedará una posible ampliación del futuro muelle, cuyo proyecto, junto con la superficie sin urbanizar, se prevé licitar antes de agosto y que las obras empiecen el año que viene, quedando terminadas en el 2029. Así, se cumpliría el plazo de 48 meses establecido en las condiciones de las ayudas Port-Eolmar.

LÍDER GALLEGO

42,5 millones de toneladas movidas desde el 2012

El puerto exterior se convirtió en la primera dársena en volumen de mercancías operadas a comienzos del 2024, un puesto que parece complicado que pueda abandonar ya que se encuentra en plena fase de crecimiento y expansión. Desde su inauguración a finales del 2012 son 42,5 los millones de toneladas que entraron o salieron por punta Langosteira y en los dos últimos años se superaron los 8 millones en cada ejercicio. Más de un tercio del total transportado desde su apertura corresponde con el crudo, producto con el que Repsol empezó a operar en estas instalaciones en marzo del 2023. Mientras, los graneles agroalimentarios ocupan el segundo escalafón en el histórico, con 13,5 millones de toneladas. A ello hay que sumar otros materiales, como cemento o clínquer y, ocasionalmente, estructuras especiales.

REPSOL Y EXOLUM

Dos actuaciones claves. Son los dos proyectos más avanzados para el puerto exterior. Repsol completará su traslado desde el puerto interior con una segunda fase en la que invertirá 140 millones de euros, que se sumarán a los 120 de la primera y con la que movió todas las operaciones de crudo a Langosteira. Ahora sumará materias primas, productos que intercambia o suministra a la industria química y otros destinados a la fabricación de combustibles. Además de lo que supondrá para el puerto exterior, es clave para la liberación de terrenos en el los muelles interiores, en los que tiene concesión hasta finales del 2027.

Mientras, Exolum construirá y explotará una terminal marítima de graneles líquidos en Langosteira, un proyecto al que se prevé que destine 92,2 millones de euros. La previsión es que esté operativa entre el 2029 y el 2030 y se estructurará alrededor de dos parcelas. Una de ellas, la norte, estará destinada principalmente a hidrocarburos y combustibles. Mientras, la sur se centra-

rará en productos claros, biocombustibles, CO₂ y amoníaco.

EL TREN

La infraestructura, en la recta final. Dotar el puerto exterior de una conexión ferroviaria fue objeto de deseo y lucha durante muchos años por parte de la Autoridad Portuaria. Ahora, tanto la obra de la red interior como la del ramal norte, que sirve para enlazar con la red general, están muy avanzadas y la previsión es que el año que viene los trenes ya puedan estar circulando. Su puesta en marcha es clave para el desarrollo del negocio de algunas de las empresas ya instaladas en Langosteira y para la captación de otras nuevas. Estas dos fases no serán el punto final de la conexión ferroviaria del puerto exterior, ya que el ramal sur, que conectará con el eje atlántico hacia Santiago, todavía está en fase de tramitación.

EMPRESAS ARRAIGADAS

Los sostenes de Langosteira hasta el momento. Empresas como Pérez Torres Marítima, Grupo Nogar o Terminales Ma-



lones en Langosteira

para la que se habilitará la explanada sur



MARCOS MÍGUEZ

rítmicas de Galicia, junto a otras como Cementos Carral o Servicios Auxiliares Hércules, suman desde su llegada al puerto exterior una inversión conjunta que se acerca a los 150 millones de euros. Además, son parte importante para situar a Langosteira como la primera dársena de Galicia en tráfico de mercancías, principalmente con los graneles agroalimentarios.

GREEN PORT
Hacia la sostenibilidad. El Puerto puso en marcha hace unos años la iniciativa Green Port con el objetivo de apostar por una industria vinculada con las energías renovables y cuestiones respetuosas con el medio ambiente. En los últimos años surgieron diversos proyectos relacionados con estas energías, como plantas de hidrógeno verde o amoníaco. Un ejemplo es el del valle del hidrógeno que promueven Repsol y Grupo Ignis, que incluye tres plantas, de las que una se diseña en Langosteira. Mientras, Inditex diseñó un parque eólico para abastecer a su sede y a empresas portuarias.

METROS DE LONGITUD	MILLONES DE EUROS
450	20
TENDRÁ EL MUELLE QUE SE HARÁ PARA LA INDUSTRIA DE LA EÓLICA MARINA	DEUDA REESTRUCTURADA CON PUERTOS DEL ESTADO PARA INVERSIONES
AYUDA PARA URBANIZAR LA ZONA SUR	MILLONES DE TONELADAS
97,5	15
ES LA AYUDA DEL ESTADO PARA EL MEJOR PROYECTO A NIVEL NACIONAL	CANTIDAD DE CRUDO QUE PASÓ POR LANGOSTEIRA DESDE MARZO DEL 2023

La reordenación de la deuda, clave para mejoras en el puerto exterior y los muelles interiores

La Autoridad Portuaria hizo público esta semana un principio de acuerdo con Puertos del Estado para la reordenación de parte de la deuda millonaria que acarrea por la construcción de punta Langosteira.

El pacto, que todavía falta por formalizar, supondrá un alivio para el Puerto a la hora de disponer de fondos para acometer actuaciones relevantes tanto en el puerto exterior como en el interior. En total serán 20 millones de euros entre el 2027 y el 2030 que se irán destinando progresivamente a diferentes actuaciones de mantenimiento y mejora en ambos espacios.

En Langosteira, que en diciembre cumplirá 14 años, se prevé la mejora de algunas infraestructuras, como viales. Además, en los muelles interiores continuará la actividad productiva en las zonas que no se liberen para su transformación dentro del proyecto Coruña Marítima. De ahí que también sea necesario reservar fondos cada año para acometer las intervenciones que persiguen el objetivo de ofrecer un servicio óptimo a las empresas que sigan operando en esta zona.

La reestructuración de parte de la deuda brindará a la Autoridad Portuaria de cierta flexibilidad económica para realizar inversiones. De lo contrario, los pagos que tiene que afrontar en cada ejercicio, tanto al Banco Europeo de Inversiones como a Puertos del Estado en cuestión de amortizaciones, más intereses, reducirían su capacidad inversora.

El Puerto mantiene una deuda actualmente de 167,5 millones de euros con el organismo estatal y de 83 millones con el banco comunitario —solo en el apartado de créditos—.

Sin condonación

Desde hace años se solicita la condonación de este adeudo que se originó por la construcción del puerto exterior, una actuación impulsada por el propio Gobierno central para aumentar la seguridad marítima en la zona tras varios accidentes, siendo el del Prestige en el 2002 el detonante final que llevó a impulsar esta infraestructura.

Mientras, el Estado rechazó en varias ocasiones condonar la deuda alegando que no existe esa posibilidad, mientras que en Valencia sí lo hizo porque, defiende el Gobierno central, fue contraída por un consorcio, y no por una Autoridad Portuaria.

En los convenios del 2004, firmados para la construcción de punta Langosteira, se contemplaba que el Puerto obtuviese ingresos con los que afrontar la deuda a partir de la venta de terrenos en los muelles interiores.

Esto ya no ocurrirá según el acuerdo interadministrativo firmado con motivo de Coruña Marítima, que prevé que la transformación de la fachada marítima sirva para generar ingresos para el Puerto a través de otras modalidades, como puede ser la concesión por la ocupación de espacios, tal y como hace la Fundación MOP en el muelle de Batería.