

# COMUNIDAD AUTONOMA DE GALICIA

**18295** LEY 6/1987, de 12 de junio, del Plan Especial de Puertos de la Comunidad Autónoma de Galicia.

## PRIMERO

La Constitución Española establece en su artículo 148 que las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en materia de puertos de refugio, puertos y aeropuertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales.

El Estatuto de Autonomía, en su artículo 27, apartado 9, atribuye a la Comunidad Autónoma competencia exclusiva en materia de puertos no calificados de interés general por el Estado, y de puertos de refugio y deportivos.

Según lo establecido en el artículo 37, apartado 2, del Estatuto de Autonomía de Galicia, corresponde al Parlamento de la Comunidad Autónoma ejercer la potestad legislativa en las materias de su competencia exclusiva.

## II

Las actividades relacionadas con el mar han tenido, desde siempre, una importancia fundamental en la estructura socioeconómica de Galicia; no en vano esta Comunidad Autónoma posee 81 municipios costeros, en los que reside una población de derecho de 1.444.797 habitantes —el 60,07 por 100 de la población total de las provincias de Lugo, A Coruña y Pontevedra—, de los que 810.677 pertenecen a municipios que cuentan con pequeños puertos o instalaciones auxiliares, existiendo una importante interrelación entre las actividades económicas de una gran parte de esa población y el medio marino, ya sea de manera directa: Actividades pesqueras, marisqueo o extracción de otro tipo de productos del mar, o de manera indirecta: Explotaciones mineras o madereras con transporte marítimo, sector servicios, etcétera.

Según lo anterior, la gestión, planificación y ordenación del sistema adquiere una relevancia trascendental.

## III

La gran mayoría de los puertos dependientes de la Comunidad Autónoma se encuentran en la actualidad en una situación muy deficiente en lo que respecta a sus dotaciones de infraestructura e instalaciones, registrándose en muchos casos un importante déficit de muelles y explanadas de servicio y en la gran mayoría una carencia de las instalaciones en tierra adecuadas para poder realizar una comercialización eficiente.

Las causas de esta situación son suficientemente conocidas, destacando entre ellas la insuficiencia de créditos y el interés de la Administración Central en la potenciación de los puertos de interés general, concentrando en ellos las inversiones y desatendiendo el resto del sistema portuario gallego, con ausencia total de una planificación con vistas a conseguir que las instalaciones de cada ría formasen conjuntos operativos.

Por otra parte, las dotaciones presupuestarias destinadas a la conservación y reposición de estas instalaciones fueron muy exigüas, lo que provocó que la mayoría de ellas estén en unas condiciones de urbanización muy deficientes, siendo asimismo deficientes las interrelaciones urbanísticas entre los puertos y los núcleos urbanos en donde se sitúan, y los cuidados y protección del medio ambiente y condiciones ecológicas de los alrededores.

Para resolver esta situación no era suficiente la programación de actuaciones puntuales, por lo que la Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Ordenación del Territorio y Obras Públicas elaboró el Plan Especial de Puertos de la Comunidad Autónoma de Galicia, primero de este tipo que se realizó en España, en el que se estudia la situación actual de la fachada marítima gallega y se realiza una prognosis del tráfico futuro, analizando su problemática y proponiendo las actuaciones necesarias para conseguir, en un plazo de cuatro años, un nivel mínimo de servicios para el tráfico actual y, en un plazo de ocho años, un nivel medio de servicios para el tráfico existente en esa fecha.

Para ello, el Plan se estructura en tres grandes apartados:

a) Un conocimiento detallado de la situación actual del sistema portuario y un estudio de su posible evolución, en especial en lo que concierne a tripulaciones, estructura y volumen de las flotas, tráfico pesquero y movimiento de mercancías.

b) Partiendo de los datos anteriores, una definición del futuro esquema portuario, con descripción de las actuaciones necesarias

para dotar los diversos puertos de infraestructura e instalaciones suficientes para conseguir los niveles de servicios fijados anteriormente.

c) Una valoración de las citadas actuaciones, por orden de prioridades y programándolas con criterios objetivos en grupos de inversiones que constituyan un conjunto capaz de ser utilizado de inmediato a pleno rendimiento, teniendo en cuenta el delimitado plazo de ejecución de las obras portuarias.

Esta programación se realizó en base a tres objetivos prioritarios:

En el sector pesquero, mejora de las instalaciones de comercialización y preparación del pescado, con especial atención a la cadena de frío.

En el sector comercial, potenciación de los puertos de embarque de productos resultantes de las explotaciones madereras y mineras, con actuaciones que permitan la separación del tráfico pesquero del comercial.

Actuaciones urbanísticas tendentes a mejorar la interrelación puerto-zona urbana a fin de incrementar su atractivo turístico y potenciar la navegación deportiva, prestando especial atención a las obras complementarias (señalización, vialidad, aparcamientos, jardines, etc.), y a la mejora de la estética de los puertos.

Ahora bien, dado que la constante y considerable evolución de las técnicas de pesca en los momentos actuales, así como el obligado cumplimiento de las disposiciones que en el futuro promulgue la Comunidad Económica Europea, van a tener una influencia en el sector marítimo gallego que es imposible predecir en este momento, se hace necesario prever en la presente Ley la posibilidad de modificaciones en el Plan para adaptarlo a las posibles desviaciones que pueden surgir entre las previsiones de evolución del tráfico marítimo contenidas en él y la evolución real del citado tráfico.

## IV

El esfuerzo financiero que requiere el desarrollo del plan hace necesario determinar las fuentes de financiación, tanto de los gastos consuntivos como de las inversiones. Por tanto, sin perjuicio de la adaptabilidad presupuestaria que la Ley contiene, y teniendo en cuenta que su ejecución es un compromiso económico prioritario, son necesarios, de todos modos, dos tipos de recursos:

Por una parte, los recursos financieros con destino a las nuevas inversiones y gastos de primer establecimiento, que procederán del F.C.I., fondos propios de la Comunidad Autónoma o de cualquier otro origen que determine el Parlamento de Galicia; por otra parte, los recursos destinados a las inversiones de conservación y reparación, que deben proceder de los fondos recaudados en el conjunto del sistema portuario de la Comunidad Autónoma por aplicación de las tarifas por servicios generales y específicos y por los cánones de las concesiones administrativas, y que son fundamentales en los puertos para el mantenimiento de las condiciones de servicio de las obras de infraestructura e instalaciones, a fin de obtener el máximo rendimiento de las mismas, ya que sería antieconómico realizar grandes inversiones en obras e instalaciones de las que no se obtuviese el máximo rendimiento por falta de una política eficaz de conservación y reparación.

## V

A fin de procurar una uniformidad con el resto del sistema portuario español, se estima conveniente mantener el sistema tarifario establecido en la Ley 1/1966, de 28 de enero, de Régimen Financiero de los Puertos Españoles, y sus modificaciones posteriores, pero para posibilitar la puesta en práctica de una política tarifaria dotada de la necesaria flexibilidad y agilidad, se fijan los procedimientos tanto para las modificaciones del sistema tarifario general como para la revisión de las cuantías de las diversas tarifas.

## VI

Para conseguir un sistema portuario vertebrado y equilibrado que permita una distribución racional de las inversiones y un rendimiento máximo de las instalaciones, así como adaptar las cuantías de las diversas tarifas a los distintos niveles de prestación de servicios de los puertos, es conveniente establecer una clasificación de los puertos dependientes de la Comunidad Autónoma de Galicia.

Por todo lo expuesto, el Parlamento de Galicia aprobó y yo, de conformidad con el artículo 13,2 del Estatuto de Galicia y con el artículo 24 de la Ley 1/1983, de 23 de febrero, reguladora de la Xunta y de su Presidente, promulgo, en nombre del Rey, la Ley del Plan Especial de Puertos de la Comunidad Autónoma de Galicia.

## TITULO PRIMERO

## Ambito de aplicación y vigencia del Plan

Artículo 1.º 1. La presente Ley tiene por objeto regular y definir el Plan Especial de Puertos de Galicia.

2. El ámbito de aplicación de esta Ley comprende todos los puertos e instalaciones complementarias y auxiliares de Galicia que no han sido calificados de interés general por el Estado.

Art. 2.º El período de vigencia del Plan Especial de Puertos se fija inicialmente en cuatro años, y será revisado al término de los mismos, informando a la Comisión parlamentaria correspondiente.

## TITULO II

## Clasificación de los puertos

Art. 3.º Los puertos e instalaciones portuarias dependientes de la Administración Autónoma de Galicia se clasifican en puertos de interés general de la Comunidad Autónoma, puertos complementarios o de refugio e instalaciones auxiliares; asimismo, los puertos gallegos de interés general del Estado que se puedan transferir a la Comunidad Autónoma en su día, de acuerdo con el artículo 150.2 de la Constitución y en los artículos 27, 32 y 36 del E.A.G.

Art. 4.º 4.1.a.—Los puertos de interés general de la Comunidad Autónoma son aquellos que han sido clasificados de acuerdo con los indicadores geográficos de infraestructura y socioeconómicos, establecidos en los datos previos del Plan Especial de Puertos y que se planifican en base a proporcionar los servicios adecuados a la flota pesquera y a la comercialización de las capturas, y aquellos en los que se realice tráfico de mercancías y posean para ello muelles de calado en baja mar viva equinocial (BMVE), igual o superior a 4 metros y zonas de depósito de las mismas.

Asimismo podrán ser considerados puertos de interés general de la Comunidad Autónoma Gallega los complementarios, de refugio u otros que, por su vocación, entorno geográfico o perspectivas de desarrollo, requieran esta clasificación.

También serán puertos de interés general de la Comunidad Autónoma los de interés general del Estado que sean transferidos a la Comunidad Autónoma Gallega.

4.1.b.—Se consideran puertos complementarios o de refugio aquellos que sirven de base o resguardo a las flotas pesqueras locales.

4.1.c.—Tendrán la consideración de instalaciones auxiliares aquellas no incluidas en las dos categorías anteriores.

4.2 En el anexo I de esta Ley se incluye la relación de los puertos clasificados de interés de la Comunidad, y en el anexo II la de los puertos clasificados como complementarios o de refugio.

Tendrán la consideración de instalaciones auxiliares aquellas no incluidas en los anexos I y II.

Art. 5.º La clasificación establecida en el artículo 4 podrá ser modificada por acuerdo del Consejo de la Xunta, a propuesta de la Consejería de Ordenación del Territorio y Obras Públicas, oída la Comisión de Puertos, previo informe a la Comisión parlamentaria correspondiente.

## TITULO III

## Régimen financiero

Art. 6.º Los recursos para la financiación de las inversiones previstas en el Plan Especial de Puertos serán los que figuren en los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma para cada ejercicio, cualquiera que sea su origen.

Art. 7.º La cuantía de las inversiones de reposición y conservación de cada ejercicio económico será, al menos, igual a la suma de todos los ingresos habidos en el ejercicio anterior a través de los servicios portuarios, deducidos los gastos correspondientes al capítulo I y II del programa de infraestructura y explotación portuaria, afectados por el coeficiente que la Consejería de Economía y Hacienda establezca para cada ejercicio, que en ningún caso será inferior a uno.

## TITULO IV

## Modificaciones del Plan

Art. 8.º Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 2.º, las actuaciones previstas en el Plan y la programación de inversiones correspondientes podrán ser objeto de modificación, teniendo en

cuenta la evolución del sector, por la Consejería de Ordenación del Territorio y Obras Públicas, a propuesta de la Dirección General de Obras Públicas, oída la Comisión de Puertos de Galicia y previo informe a la correspondiente Comisión parlamentaria.

## TITULO V

## Régimen de tarifas y concesiones administrativas

Art. 9.º El Consejo de la Xunta, a propuesta de las Consejerías de Economía y Hacienda y de Ordenación del Territorio y Obras Públicas, podrán modificar el sistema tarifario, así como, en su caso, revisar anualmente todas o algunas de las tarifas.

Art. 10. El Consejo de la Xunta, a propuesta de la Consejería de Ordenación del Territorio y Obras Públicas, podrá revisar anualmente la cuantía de las tarifas, adecuando las mismas a las variaciones que experimente el coste de los servicios.

Art. 11. Se autoriza a la Xunta de Galicia a revisar la cuantía de todas o algunas de las tarifas cuando se estime necesario que dicha revisión sea distinta de la establecida en el artículo 10.

Esta revisión requerirá la audiencia de las organizaciones representativas de los distintos usuarios y afectados y el informe a la Comisión parlamentaria correspondiente.

Art. 12. Los cánones por concesiones y autorizaciones administrativas serán revisados cada dos años para acomodar su cuantía a las variaciones del valor base.

Dichas revisiones serán efectuadas por la Consejería de Ordenación del Territorio y Obras Públicas, previo informe de las Consejerías de Economía y Hacienda y de Pesca, Marisqueo y Cultivos Marinos, y dando audiencia a los titulares de las respectivas concesiones y autorizaciones.

Una vez efectuada la revisión o nueva adjudicación de las concesiones y autorizaciones caducadas, se acomodará la cuantía del canon a las variaciones del valor de la base.

Art. 13. Las cuantías de las tarifas y los cánones de las concesiones y autorizaciones administrativas se adecuarán a la importancia de los puertos, conforme a la clasificación establecida en el título II de la presente Ley.

A fin de tener un sistema coherente de tarifas y cánones, se tendrán en cuenta las tarifas y cánones aplicados por el Estado en los puertos que han sido calificados de interés general por el propio Estado.

## ANEXO I

## Relación de los puertos clasificados de interés general de la Comunidad Autónoma

Grupo de puertos de Lugo.  
Puertos de: Ribadeo, Foz, Burela y Ceieiro.  
Puertos de puertos de A Coruña-Norte.  
Puertos de: Cariño, Cedeira, Sada, Malpica y Laxe.  
Grupos de puertos de A Coruña-Sur.  
Puertos de: Muxía, Fisterra, Corcubión, Cee, Muros, Portosín, Porto do Son, Aguiño, Ribeira y Pobra do Caramiñal.  
Grupo de puertos de Pontevedra.  
Puertos de: Pontecesures, O Xufre (isla de Arousa), Tragove (Cambados), O Grove, Portonovo, Sanxenxo, Bueu, Cangas, Moaña y Baiona.

## ANEXO II

## Relación de los puertos clasificados como complementarios o de refugio

Grupo de puertos de Lugo.  
Puertos de: San Cibrao, Rinlo, Viveiro, O Vicedo y O Barqueiro.  
Grupo de puertos de Coruña-Norte.  
Puertos de: Espasante, Ortigueira, Pontedeume, Betanzos, Caión, Corme, Ares y Mugaros.  
Grupo de puertos de Coruña-Sur.  
Puertos de: Camariñas, Rianxo, Camelle, O Pindo, Portocubelo, Esteiro, O Freixo, Noia, Castiñerías, Corrubedo, Palmeira, Escarabote, Bodión y Cabo de Cruz.  
Grupo de puertos de Pontevedra.  
Puertos de: Pontevedra, Aldán, Meira, Canido, Domaio, Panxón, Meloxo, A Guarda, Vilaxoán, Cambados (San Tomé y muelle en T), Raxó, Combarro, Cesantes, Vilanova y Carril.

Santiago de Compostela, 12 de junio de 1987.

GERARDO FERNANDEZ ALBOR,  
Presidente