



El turismo náutico en Galicia: la oferta de puertos deportivos

Carlos A. Patiño Romaris*

Abstract: En la actualidad estamos asistiendo dentro del mercado de la demanda turística a nivel mundial a una serie de importantes cambios dentro del modelo turístico litoral de “sol y playa”, por medio de la introducción de elementos enriquecedores de la denominada oferta turística como un argumento favorecedor de la diversificación y diferenciación. Dentro de esta tendencia, el turismo náutico en Galicia se nos presenta como un componente de gran potencialidad como revalorizador y generador de plusvalías a la oferta turística litoral. Pero al mismo tiempo, el turismo náutico es un producto en sí mismo, insuficientemente estructurado y promocionado dentro del producto global ofertado desde el destino turístico gallego. Dentro sus diferentes actividades, la calificada como náutica de recreo constituye el segmento de mayor demanda y de mayor repercusión sobre la estructuración de usos del espacio litoral. En este breve documento de investigación nos centraremos en el análisis de la navegación de recreo y de su infraestructura más relevante que son los puertos deportivos. Estudio, que nos revela la falta de una adecuada ordenación y planificación en Galicia en lo relativo a las instalaciones náuticas deportivas y, por extensión, en todo lo referente al turismo náutico, pese a la importancia actual y potencial de este sector turístico. A esta situación, hay que unir la idiosincrasia propia del sector turístico en Galicia, incapaz de aunar esfuerzos y marcar objetivos. Faltando, por tanto, una más que necesaria y lógica interlocución entre los diferentes segmentos del sector con el fin de aunar esfuerzos cara un objetivo común, que no debe ser otro más que el desarrollo de potencial turístico náutico gallego. Planteándose la clara necesidad de la elaboración de una adecuada planificación de carácter estratégico con rango de ley, que contemplara la ordenación del litoral y del turismo náutico bajo prismas de racionalidad y de sostenibilidad.

Palabras clave: turismo náutico, producto turístico, diversificación, cualificación, turismo sostenible, desestacionalizador, recurso turístico, adscripción, chárter náutico, navegación de recreo, Estación Náutica, EMAS (Sistema de Gestión Ambiental), planificación estratégica.

1. INTRODUCCIÓN

La actividad turística es un fenómeno difícil de delimitar, que ha experimentado en los últimos decenios un incremento espectacular, convirtiéndose en un sector económico cada vez más relevante e internacional. Fenómeno turístico que forma uno de los ejes prioritarios sobre los que se asienta la economía española, contribuyendo en gran medida a su desarrollo y modernización actual. En Galicia, la actividad turística es un fenómeno relativamente reciente con un gran potencial que no alcanzó aún un nivel de desarrollo adecuado. En la actualidad las cifras oficiales sitúan el turismo en torno al 10% del PIB regional, lo que nos permite comprender la gran importancia que ya tiene y podría alcanzar dentro de la economía de la Comunidad con una adecuada estrategia planificadora.

Ahora bien, también debemos tener presente, que en la actualidad estamos asistiendo dentro del mercado de la demanda turística a nivel mundial a una serie de importantes cambios en la conducta del turista. Cambios de comportamiento turístico, que TORRES BERNIER (1996) ha definido como “megatendencias culturales”; señalando como las más destacables: la mayor exigencia de los turistas en todos los aspectos (acceso a información veraz y de calidad, calidad de los productos turísticos, calidad del entorno), personalización del viaje, diversificación motivacional, posicionamiento activo del turista y sensibilización hacia los aspectos medioambientales. Cambios a los que habría que añadir: una tendencia preferencial hacia un aumento de la frecuencia de los viajes y la reducción temporal de la estancia (en conexión con un mayor fraccionamiento de los periodos de vacaciones en el terreno laboral). Tendencias que se plasman en una más que palmaria pérdida de cuota de mercado de los tradicionales productos turísticos¹, ante la pujanza del turismo de ciudades, turismo de montaña, de campo, o aquellas fórmulas cuyo eje motivacional entronca con cuestiones de salud o de prácticas deportivas (AGUILÓ PÉREZ, 1996). Situación que determina la necesidad, especialmente en mercados como el modelo turístico litoral de "sol y playa", de poner en funcionamiento políticas turísticas que redefinan los productos turísticos por medio de la introducción de elementos enriquecedores de la denominada oferta turística complementaria como un argumento favorecedor de la cualificación, diversificación y diferenciación de los mismos. En este sentido, están también aquellos esfuerzos encaminados a potenciar segmentos turísticos de mayor valor añadido.

La puesta en funcionamiento de estas medidas revitalizadoras conlleva la necesaria implementación de dos tipos de actuaciones, que podemos calificar como:

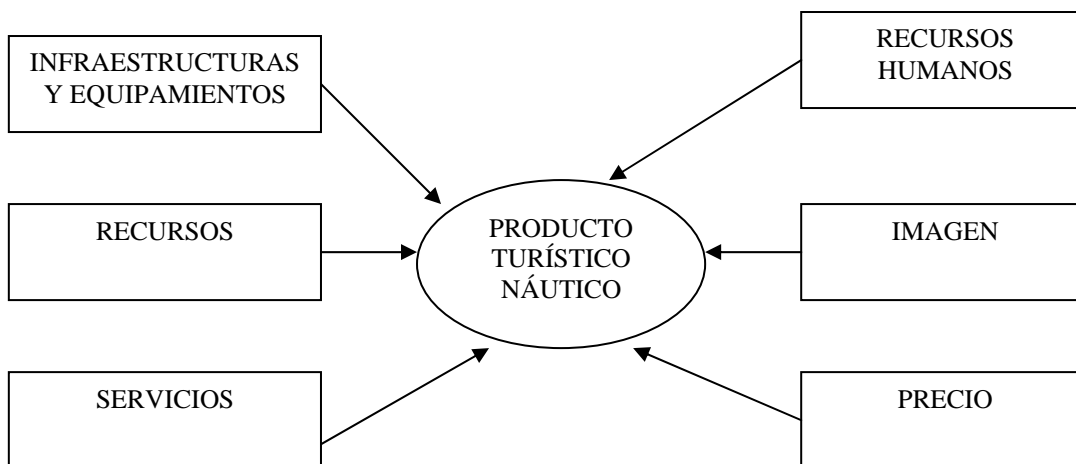
- Actuaciones de *potenciación y desarrollo de nuevos productos*. Para lo cual es esencial conocer, valorar y aprovechar los recursos propios de un espacio por medio de diseños operativos, relacionados, por ejemplo, con el turismo rural, activo, ...
- *Acciones de reacondicionamiento de espacios turísticos consolidados*, dentro de las cuales se inscriben intervenciones de dotación y mejora de equipamientos y servicios, reordenación de bordes marítimos, reapertura al mar de las poblaciones, técnicas de esponjamiento y de recuperación de áreas portuarias degradadas. Entre este tipo de actuaciones se incluyen aquellas orientadas a la creación de nuevos elementos de oferta complementaria, entre las cuales se encontrarían las encaminadas a la creación o mejora de los puertos deportivos y a la puesta en valor de todas aquellas actividades englobadas dentro del término turismo náutico.

Dentro de esta pauta marcada y necesaria de contribuir al mantenimiento de un turismo competitivo y sostenible, un turismo náutico bien planificado en Galicia se nos presenta como un componente de gran potencialidad como revalorizador y generador de plusvalías a la oferta turística litoral. Modelo turístico litoral que en Galicia, especialmente en aquellos destinos tradicionales y más demandados de las Rías Baixas (O Grove, Sanxenxo, ...), se caracteriza por una filiación de carácter marcadamente inmobiliario con una escasa especialización en

¹ En líneas generales, por producto turístico debemos entender al conjunto de recursos e infraestructuras capaces de atraer y prestar los correspondientes servicios a los turistas (MONTANER, 1991). Es decir, por producto turístico debemos entender un “paquete turístico” integrado no sólo por la oferta hotelera y extrahotelera como complementaria, sino que incluye todo lo de más que rodea a estas infraestructuras: playas, paisajes naturales, monumentos artísticos, folclore,... (PATIÑO ROMARÍS, 2002).

productos y una orientación a segmentos de demanda de un espectro social medio-bajo (PATIÑO ROMARÍS, 2001). Pero al mismo tiempo, el turismo náutico es un producto en sí mismo, insuficientemente estructurado y promocionado dentro del producto global ofertado desde el destino turístico gallego.

Gráfico 1. Estructuración del producto turístico náutico.



“El Turismo Náutico es un turismo en sí mismo, son vacaciones activas en contacto con el agua que permiten realizar todo tipo de actividades náuticas en tiempo de ocio. Compartiendo la actividad náutica con el disfrute de la naturaleza y la oferta turística y recreativa de las diferentes regiones (...)”. (G.M.M. CONSULTORES TURÍSTICOS, S.A., 1998). El turismo náutico, por tanto, debemos entenderlo como un tipo de turismo activo² integrado dentro del turismo litoral, vinculado al contacto con el agua en tiempo de ocio. Incluyendo toda una variada gama de actividades: vela, chárter, motonáutica, windsurfing, surf, submarinismo, remo, piragüismo, etc..., que posibilitan la creación de toda una serie de mini-productos específicos. Sin embargo, en España la práctica de estos deportes tradicionalmente ha sido un coto limitado a fracciones minoritarias de la población, por un conjunto de razones, entre las cuales pueden apuntarse la carencia de instalaciones para tal fin, la penalización fiscal de las embarcaciones deportivas, o la ausencia de una política de fomento de deportes náuticos (ALVARGONZÁLEZ RODRIGUEZ, R., 1989). Mientras que en otros países competidores, la situación es bien distinta, constituyendo actualmente un componente esencial de su oferta turística (EEUU, Grecia,...). Especialmente significativo es el ejemplo de Francia, en donde, según cifras de 1997³, la oferta de puertos deportivos ascendía a 276 con un total de 133.917 puestos de amarre. Así, la costa atlántica francesa cuenta con algo más de 35.000 puntos de atraque e instalaciones como La Rochelle con 2.400 puntos de atraque. Infraestructura que contrasta con la del litoral atlántico español, que desde la raya de Bidasoa a la del Miño no cuenta sino con 8.134 amarres (2001), en instalaciones tipo de un promedio en torno a los 190 puntos de atraque. Si bien es cierto que la situación en España⁴ ha mejorado en los últimos años, en

² El concepto de turismo activo hace referencia a las prácticas turísticas en las que el usuario se integra en el producto como partícipe fundamental. Turismo de naturaleza, rural y deportes, suelen incluirse bajo esta consideración. Las actividades deportivas como el golf, la náutica, la nieve,... se están consolidando en la actualidad dentro del mercado turístico como productos con entidad propia, como finalidad del objeto de realización del viaje.

³ G.M.M. Consultores Turísticos, S.A. (1998): *El turismo náutico en España*. Instituto de Turismo de España. TURESPAÑA. Madrid.

⁴ El modelo turístico cuantitativo caracterizado por el crecimiento continuo y frecuentemente descontrolado de la oferta y la demanda y con precios bajos, tiene que ser relegado por una nueva concepción basada en la gestión eficaz de los recursos y a la configuración de productos innovadores. En este sentido es muy reveladora la prospección encargada por Turespaña a la consultora GMM. Consultores Turísticos, S.A. (1998). Este estudio realiza un interesante diagnóstico de la competitividad del turismo náutico en España, definiendo sus puntos débiles y fuertes. Prestando un especial interés a la

clara conexión con un mayor grado de desarrollo y de redistribución de renta experimentado por la sociedad, aunque el turismo náutico sigue conservando un cierto grado de exclusividad⁵. Como ponen, por ejemplo, de manifiesto la evolución del volumen de matriculaciones de embarcaciones de recreo⁶ en España, que en la lista 7^o supone una flota compuesta por 213.538 unidades (diciembre de 1999), un 9,7% más que en 1994.

Galicia, por su lado, ofrece unas excelentes condiciones potenciales para el turismo náutico-deportivo en función de su situación como escala intermedia cara a captar flujo de tránsito náutico-deportivo procedente del arco europeo con destino en el Mediterráneo. Pero además, cuenta con las excelentes condiciones de sus diversas Rías para la navegación deportiva, tanto en recorridos de una jornada como para pequeñas travesías entre distintas Rías, aprovechando la amplia oferta de instalaciones náuticas existentes. Por otro lado, dichas instalaciones portuarias gallegas ostentan un potencial atractivo como puertos base con respecto a los mercados de las CC.AA. interiores y geográficamente próximas a Galicia (DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. 2000). Potencialidad especialmente incrementada al albor de la modernización funcional de la trama viaria gallega que ha visto incrementar sensiblemente sus niveles de capacidad de carga y, consecuentemente, los estándares de accesibilidad territorial (DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. 2001).

En función de todo lo apuntado, la importancia y la posible contribución potencial del turismo náutico a la economía turística regional es a todas luces bien vislumbrable. Conformando un más que viable producto turístico complementario y de calidad⁷ del turismo litoral gallego, un instrumento de diversificación y al mismo tiempo de cualificación de dicha oferta. Además de suponer un sector socioeconómico relevante, si atendemos a las cifras de negocio y empleo, y a su capacidad potencial de captar un segmento de demanda específico con un destacado promedio de gasto⁸. Asimismo, dicho producto, puede ser un elemento potencialmente desestacionalizador, debido esencialmente a que su práctica no está en exceso condicionada por los factores climatológicos⁹.

En definitiva, el nivel de gasto que realiza el turista náutico, la importante economía de escala que genera y el prestigio y la etiqueta de calidad que aporta al destino, lo convierten en una opción de desarrollo interesante y a analizar para el litoral de Galicia.

Ahora bien, el desarrollo de esta actividad, y especialmente la construcción de infraestructuras portuarias a lo largo del litoral gallego, se debe procurar realizar minimizando los impactos que acarrea sobre el litoral, especialmente en la dinámica marina. Es decir, el producto náutico-turístico puede y debe actuar como un importante dinamizador del espacio turístico litoral, pero siempre sobre la base del correcto uso de una política de planificación y de gestión eficaz que tenga en cuenta el debido respeto al medio ambiente y el uso racional de los recursos turísticos. Puesto que, un turismo náutico bien planificado debe contribuir al mantenimiento de

cuestión de la promoción y la comercialización, definiendo estrategias de comercialización en el exterior y las estrategias de acción para las diferentes CC.AA.

⁵ Así, en la actualidad el turismo náutico en España y en Galicia no es todavía catalogado como un producto turístico por amplios sectores, siendo considerado más bien como un deporte elitista (FERRADÁS, 2002).

⁶ Información suministrada por la Dirección General de la Marina Mercante, a través de sus registros de embarcaciones matriculadas, que para el caso de las embarcaciones de recreo son las listas 6^o y 7^o.

⁷ Ahora bien, no debemos caer en la paradoja de vincular "turismo de alto poder adquisitivo" con "turismo de calidad". Es preciso, tener siempre presente el principio de analizar la calidad del turismo en virtud de su respeto al medio ambiente, de su comportamiento ciudadano y de su capacidad para desarrollar iniciativas que reviertan en beneficio de la población local.

⁸ En el estudio *El Turismo Náutico en Baleares 2001* (CAEB) habla de un gasto por turista náutico y día en las Islas Baleares de 97,20 euros, cifra netamente superior al que determinan para el conjunto de turistas 52,20 euros. En este sentido, también es de interés el estudio realizado por SMITH, C. y JENNER, P. (1995) quienes apuntan para las Islas Baleares un gasto medio del turista náutico próximo a los 115 euros/día.

⁹ El clima es un destacado elemento condicionador del desarrollo turístico, debido a que puede condicionar el grado de aprovechamiento de los recursos turísticos. De ahí la relevancia de promover productos turísticos que no estén excesivamente predeterminados por el clima. En este sentido, si para la oferta de sol y playa el condicionante determinante es la búsqueda del factor heliotrópico, para el turismo náutico la presencia o no de sol no es un criterio sine qua non para su práctica.

un turismo competitivo y sostenible dentro del área litoral, en donde se conjugue la innovación de nuevos productos como complemento de los tradicionales.

En este sentido, tenemos que tener presente que el turismo náutico implica la utilización de diversos tipos de infraestructuras y servicios: puertos deportivos, empresas de buceo, pesca, windsurf, etc., es decir, en espacios estandarizados y especializados, o en sí mismo, de modo libre, en el litoral costero. Por tanto, es papel de la Administración competente planificar a lo largo del litoral la distribución posible de usos, creando tramos de playa especializados por ejemplo para la práctica del windsurf, motonáutica..., y estructurando el resto del litoral con zonas aptas para el buceo, recalada de barcos, puertos deportivos,... Esencialmente queremos apuntar que, una adecuada planificación de usos del litoral y la coordinación de los diferentes elementos que integran la oferta náutica nos permitirán una adecuada estructuración del producto turístico náutico (CARDONA MARTORELL, J., 2000).

Dentro de las diferentes actividades incluidas bajo el epígrafe de turismo náutico, la calificada como náutica de recreo¹⁰ constituye el segmento de mayor demanda y de mayor repercusión sobre la estructuración de usos del espacio litoral. En este breve documento de investigación nos centraremos en el análisis de la navegación de recreo¹¹ y de su infraestructura más relevante que son las instalaciones náutico-deportivas, o sea, los puertos deportivos¹².

2. EL MARCO LEGISLATIVO Y COMPETENCIAL DE LAS INSTALACIONES NÁUTICO-DEPORTIVAS.

El primer precedente, dentro de la legislación española, centrada con un carácter exclusivo en la temática de los puertos es la Ley de Puertos de 1880¹³. Ley, que con la parcial modificación de 1928¹⁴, ha tenido un largo periodo de vigencia, perdurando hasta 1992 en sus contenidos puramente portuarios. Estabilidad legislativa que ha tenido como contrapartida la falta de adaptabilidad de la ley a la aparición de innovaciones y a la emergencia de nuevos sectores como el de la navegación deportiva. Deficiencia que justifica la promulgación en 1966 de un Decreto específico sobre los Puertos y zonas Deportivas¹⁵, y la aparición finalmente de la Ley

¹⁰ El factor que diferencia la navegación de recreo de otros tipos de navegación es la motivación que la origina. La navegación de recreo es una actividad de carácter lúdico, que se lleva a cabo durante el tiempo de ocio.

¹¹ Este tipo de navegación se combina cada vez más, con la práctica de otros deportes para los que la embarcación supone un medio de acceso (pesca recreativa, actividades subacuáticas,...). En este sentido, tenemos que apuntar la elevada potencialidad que tiene el litoral de Galicia tanto para la pesca como para las prácticas de carácter recreativo.

¹² Donde la diversidad tipológica de las instalaciones es muy amplia, así como la gama de prestaciones que se pueden ofertar. Pero podemos afirmar, que "una instalación náutica de recreo es un conjunto de servicios elementales prestados, generalmente, por una o varias organizaciones, destinados a satisfacer determinadas necesidades relacionadas con el uso y disfrute de embarcaciones deportivas o de recreo" (ESTEBAN CHAPAPRÍA, V., 2000a).

¹³ Esta Ley de Puertos del 7 de mayo de 1880 recogía, con un peso importante, como forma de financiación de la obra pública: la concesión. Forma jurídica que en la actualidad está recobrando gran importancia. También es conveniente destacar que consagra de manera definitiva y unificada el concepto de *tarifa por servicios*, que ya se venían aplicando a lo largo del siglo, primero como tarifas particulares de ciertos puertos y, posteriormente (1849, 1868 y 1869), con carácter común en tarifas generales (ESTEBAN CHAPAPRÍA, V., 1998). La LP1880 clasifica los puertos en: de interés general de primero y segundo orden, y de interés local, provinciales y municipales.

¹⁴ Ley de Puertos de 1928 (LP1928) que fue aprobada por el Real Decreto-Ley del 19 de enero. Durante la II República, el Decreto del 15 de abril de 1931 estableció que todos los textos legales del periodo de la dictadura del general Primo de Rivera (1923-1930) que no fuesen convalidados o anulados, pasarían a tener simplemente un rango reglamentario. Como la LP1928 no fue anulada ni convalidada, pasó a tener un rango menor, y por lo tanto su disposición derogatoria respecto a la LP1880 quedaba sin efecto. Situación que ha derivado en toda una serie de conflictos que han sido interpretados por el Tribunal Supremo, hasta la promulgación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992 que deroga ambas leyes.

¹⁵ Decreto 735/1966, del 24 de marzo, que considera puertos de interés general, además de los previstos con la legislación anterior, a los "destinados al atraque, amarre y despacho portuario y aduanero de las embarcaciones deportivas de todas las clases". Decreto que se promulgó en virtud de la facultad que había otorgado al gobierno el artículo 15 de la Ley sobre Régimen Financiero de los Puertos Españoles de 1966, que establecía un canon especial del que serían objeto las concesiones o autorizaciones para fines o servicios sociales y las que afectarían a zonas o puertos deportivos, siempre que unas y otras no

de Puertos Deportivos de 1969 (LPD)¹⁶. Este nuevo compendio jurídico se limitaba en la práctica a establecer los mecanismos para habilitar la construcción de nuevos puertos en la costa, de un perfil muy definido, y muy influido por modelos desarrollados en otros países, ignorando tipologías y otras localizaciones, que resultaron mucho más frecuentes en la realidad, como eran las instalaciones interiores en puertos ya construidos, que seguirían rigiéndose en la realidad por la Ley de 1928, privando al sector de una coherencia que sería fundamental en sus inicios (CERDÁ Y GARCÍA DE LEONARDO, 1999). Limitaciones que se agravaron por el hecho de que su Reglamento no se promulgó hasta 1980 (Real Decreto 2486/1980, de 26 de septiembre). Reglamento de 1980 que responde obviamente a unos principios distintos a la Ley de 1969. Principios que se proyectan esencialmente en la defensa del carácter público de los puertos deportivos frente a las pretensiones de la LPD de estimular la iniciativa privada para la construcción de puertos. Enfoque de carácter general que se plasma en los siguientes puntos:

- Establecimiento de los conceptos de amarre base y de tránsito: “todos los puertos y zonas deportivas construidas, tanto por el estado como en virtud de concesiones otorgadas, serán instalaciones de servicio público, que en ningún caso contemplarán usos exclusivos de amarre, y el derecho de uso preferente, pudiéndose autorizar amarres de tránsito en los períodos en que no se ejercitase el derecho de uso preferente”.
- Establecimiento de condiciones para la adquisición de la propiedad de los terrenos ganados al mar, fijando la obligación de ceder la propiedad a la Corporación local para la construcción del paseo marítimo exigiendo, para la consolidación del derecho a la nueva zona marítima terrestre y nuevas playas que resulten, y sus accesos, así como la zona de servicios del puerto; por último, precisando que los terrenos ganados al mar se conseguirán precisamente mediante realización de obras y no mediante procesos naturales.
- Preocupación por lograr la articulación de puerto deportivo con su entorno urbanístico y natural (art.10.1, 10.2 y 10.3).

Finalmente, apuntar que este Reglamento no contemplaba una regulación desde el punto de vista de la Comunidades Autónomas. Únicamente una disposición adicional establecía que “lo dispuesto en el presente Reglamento se entiende sin perjuicio de las competencias que hayan asumido o, en su caso, puedan asumir, en la materia, las Comunidades Autónomas” (ESTEBAN CHAPAPRÍA, V., 1998).

En el año 1969 también es aprobada la Ley de Costas, en función de la cual se definirá la zona marítimo terrestre y las zonas de servidumbre, su régimen jurídico y gestión. Ley 28/1969 del 26 de abril sobre Costas que también verá aprobado su Reglamento con retraso, en virtud del Real Decreto 1088/1980 del 23 de mayo. Ley que otorga la titularidad de los terrenos ganados al mar a quienes la hubieran llevado a cabo, con arreglo a actuaciones autorizadas y sin perjuicio de las redefiniciones de las zonas de dominio público y servidumbres a que hubiese lugar. El Reglamento de 1980 matizará algo esta cuestión definiendo con más precisión en qué consiste la condición de terreno ganado al mar. Así no se consideran terrenos ganados al mar: “los terrenos situados sobre la superficie que constituían la zona marítimo-terrestre y las playas antes de la realización de una obra”, e igualmente tampoco “los procesos naturales de cualquier clase, aun cuando fuesen provocados por medios artificiales”.

constituyeran motivos de lucro ni alteraran el equilibrio financiero de los puertos (ESTEBAN CHAPAPRÍA, V., 1998).

¹⁶ Ley 55/1969 del 26 de abril sobre puertos deportivos, que legislaba no solamente sobre las instalaciones concebidas exclusivamente para dicha finalidad, sino también sobre aquellos sectores de uso recreativo localizados dentro de las dársenas comerciales y todas aquellas instalaciones, que sin llegar a poder ser calificadas como puerto, cumpliesen dicha finalidad, como espigones y embarcaderos. La construcción y explotación de los puertos y zonas portuarias deportivas estaba estipulado que fuera llevada a cabo por particulares o por entidades públicas. En cualquier caso, la concesión se promovía como el sistema ideal y normal de construcción y explotación. Concesión que sería otorgada por el Consejo de Ministros a propuesta del Ministerio de Obras Públicas. Las ayudas y beneficios previstos para los concesionarios eran de carácter jurídico y económico. En el plano jurídico, se otorgaba el beneficio de declaración de utilidad pública a efectos de expropiación, además de poder solicitar la concesión de terrenos de dominio público necesarios para las obras previo pago del correspondiente canon. Los beneficios económicos iban desde la preferencia a la hora de obtener créditos, la concesión de subvenciones y ayudas a la construcción de puertos deportivos proporcionales a la inversión realizada, como a la obtención de exenciones de orden fiscal.

Inicios marcados, por tanto, por un claro proceso desarrollista, como pone de manifiesto que la gran mayoría de la infraestructura portuaria española de carácter deportivo y en menor medida la de Galicia (la exclusivamente ligada a las instalaciones ubicadas en el interior de puertos comerciales y pesqueros) procede de este periodo¹⁷.

La Ley de Puertos y de la Marina Mercante de 1992 (LPEMM) deroga toda la legislación anterior quedando como única norma, con lo cual el sector náutico deportivo queda prácticamente desregulado. Las instalaciones deportivas quedan equiparadas a cualquier otro elemento de la actividad portuaria. Situación que se convierte en un factor limitante al tratar de articular las políticas que dotan de interés público a estas instalaciones, como puede ser la política deportiva, urbanística, de dotaciones para ocio, o la turística, o a justificar claramente un campo meramente público que complementa a las iniciativas privadas en esta materia. Igualmente, priva de seguridad jurídica al concesionario, y oscurece definitivamente lo que podríamos englobar en el conjunto de derechos y obligaciones de los usuarios (CERDÁ Y GARCÍA DE LEONARDO, 1999).

La Ley 62/1997 del 26 de diciembre, modifica la Ley de 1992, en líneas generales en dos aspectos: en primer lugar, en la pérdida de peso en la gestión portuaria de la Administración Central en beneficio de las Comunidades Autónomas (GONZÁLEZ LAXE, F., *et. al.*, 1999) y, en menor medida, de los municipios; y en segundo lugar, las autoridades portuarias pasan a disponer de la facultad de fijar cánones y precios, desapareciendo la tutela ministerial, atendiendo a los siguientes criterios: la autofinanciación del puerto, la ausencia de prácticas abusivas sobre tráficos cautivos, el mantenimiento de una sana competencia interportuaria y la no adopción de prácticas discriminatorias (JÍMENEZ DE CISNEROS CID, F. J., 1995).

Recientemente, fue aprobada la Ley 48/2003, del 26 de noviembre, sobre Régimen económico y de Prestación de Servicios de los puertos de interés general. Reforma legislativa, que partiendo del actual modelo del sistema portuario estatal, tiene por objetivo fundamental regular "(...) los regímenes económico-financiero, de prestación de servicios y de utilización del dominio público para potenciar la posición competitiva de los puertos españoles en un contexto del sector del transporte, internacional y europeo, globalizado, abierto y liberalizado, garantizando los principios de libre competencia inter e intra portuaria de acuerdo con las características de los tráficos y el número y tamaño de nuestros puertos" (Exposición de motivos). Para ello, esta ley tomando como premisa previa los factores o criterios de rentabilidad y eficiencia en la explotación del dominio público portuario, apuesta decididamente por la promoción e incremento de la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias y en la prestación de los servicios portuarios (SANCHEZ PAVÓN, B. 2003).

En definitiva, esta nueva normativa, a través de la incorporación de nuevos mecanismos pretende potenciar la calidad y eficacia en la prestación de los servicios portuarios y comerciales, favoreciendo la reducción global efectiva del coste del paso de las mercancías por los puertos, en línea con las propuestas y criterios de la política europea de transportes. Objetivos que pretende conseguir promoviendo:

- La competencia interportuaria por medio de la potenciación de la autonomía de gestión económico-financiera de los organismos públicos portuarios sobre los principios de autosuficiencia económica y de cobertura de costes por transferencia de los mismos a los usuarios bajo principios homogéneos y no discriminatorios basados en la recuperación de los costes de explotación, los costes externos y los costes de las nuevas inversiones (MARCO ESTRATÉGICO, 1998).
- La competencia intraportuaria a través de la regulación de la prestación de los servicios portuarios por parte de la iniciativa privada en un régimen de libertad de acceso.
- La introducción de importantes y novedosos elementos en la regulación de la gestión del dominio público portuario para conseguir un completo desarrollo del modelo concesional

¹⁷ Así, en 1977 ya había en España 47 puertos deportivos (VALENZUELA, 1982) y en 1981 eran 158 (SEOANE, 1982). En 1982 la cifra se situaba en torno a los 200 con una capacidad próxima a los 40.000 amarres (CEOTMA, 1982), que se distribuían de la siguiente manera: 1% en el Cantábrico, 8% en Andalucía, 63% en el resto del Mediterráneo peninsular, 25% en Baleares y 3% en Canarias (TORRES, 1997).

que favorezca la máxima rentabilización socioeconómica de este dominio público dentro de los usos portuarios.

- El incremento de la inversión privada en las instalaciones y equipamientos portuarios: Inversión que se fomentará con una regulación económica clara y estable en el tiempo, que permita la planificación financiera de esas inversiones a largo plazo.
- La disminución de costes del sistema portuario español.

Otro elemento a destacar del nuevo ordenamiento es la creación de un Fondo de Compensación Interportuario, con el fin de constituir un sistema de solidaridad interportuaria. Fondo que será gestionado por Puertos del Estado y financiado con determinadas aportaciones de dicho organismo y de cada una de las Autoridades Portuarias.

En lo que respecta estrictamente a las instalaciones náutico deportivas, existen escasas novedades en este nuevo ordenamiento, más allá de la trascendencia que puedan tener las siguientes determinaciones:

- El establecimiento de dos clases de autorizaciones de ocupación del dominio público portuario por la Autoridad Portuaria. Por una parte, la utilización de instalaciones portuarias fijas por los buques, el pasaje y las mercancías, que se regirá por el Reglamento de Explotación y Policía y las Ordenanzas portuarias. Por otra parte, la ocupación del dominio público portuario con bienes muebles o instalaciones desmontables o sin ellos, por plazo no superior a tres años (capítulo V, Título IV)¹⁸.
- Las concesiones demaniales, que son aquellas otorgadas por la Autoridad Portuaria por la ocupación del dominio público portuario, con obras o instalaciones no desmontables o por plazo superior a tres años. A diferencia de la vigente Ley de Puertos y de la legislación de costas, el plazo máximo de vigencia de las concesiones se amplía hasta 35 años, con el objeto de dar cobertura e incentivar la iniciativa privada¹⁹. Excepcionalmente, en aquellas concesiones que sean de interés estratégico o relevante para el puerto, la Autoridad Portuaria, previo informe vinculante de Puertos del Estado, podrá autorizar prórrogas²⁰ no previstas en el título administrativo que, unidas al plazo inicial, superen en total el plazo de

¹⁸ Para que la Autoridad Portuaria resuelva sobre la ocupación del dominio público portuario, el interesado deberá formular una solicitud a la que acompañará los siguientes documentos y justificantes (art.109.1):

- Acreditación de la personalidad del solicitante o, en su caso, de los partícipes en la comunidad o entidad sin personalidad jurídica y justificantes que acrediten encontrarse al corriente en el cumplimiento de las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente.
- Acreditación de solvencia económica, técnica y profesional para hacer frente a las obligaciones resultantes de la concesión.
- Proyecto básico, que deberá adaptarse al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o, en su defecto, al plan de utilización de los espacios portuarios. Incluirá la descripción de las actividades a desarrollar, características de las obras e instalaciones a realizar, que deberán ser conformes con el Plan Director, posibles efectos medioambientales y, en su caso, estudio de impacto ambiental, extensión de la zona de dominio público portuario a ocupar, presupuesto estimado de las obras e instalaciones y otras especificaciones que determine la Autoridad Portuaria.
- Memoria económico financiera de la actividad a desarrollar en la concesión.
- Cumplimiento de las condiciones específicas para el ejercicio de la actividad objeto de la concesión.
- Garantía provisional.
- Otros documentos y justificaciones que sean pertinentes.

¹⁹ Para la fijación del mismo se tendrán en cuenta los siguientes criterios (art.107.1):

- Vinculación del objeto de la concesión a la actividad portuaria.
- Disponibilidad de espacio de dominio público portuario.
- Volumen de inversión, y estudio económico financiero.
- Plazo de ejecución de las obras contenidas en el proyecto.
- Adecuación a la planificación y gestión portuarias.
- Incremento de actividad que genere en el puerto.
- Vida útil de la inversión a realizar por el concesionario.

²⁰ En cualquiera caso, la suma de los plazos de las prórrogas no podrá ser superior a la mitad del plazo inicial. Para el otorgamiento de cada prórroga será necesario que haya transcurrido, al menos, la tercera parte del plazo de vigencia de la concesión, salvo cuando por circunstancias excepcionales sea autorizado previamente por Puertos del Estado, y que el concesionario se encuentre al corriente del cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión.

35 años, siempre que el concesionario se comprometa a llevar a cabo una inversión adicional, que suponga una mejora de la eficacia global del servicio prestado (art.107.2.c).

- La Autoridad Portuaria podrá convocar concursos²¹ para el otorgamiento de concesiones en el dominio público portuario; que serán de carácter obligatorio, entre otros casos, en el de las concesiones de dársenas e instalaciones náutico deportivas, construidas o no por particulares (art.111.1).
- Para finalizar, la ley regula con especial atención los medios de prevención y lucha contra la contaminación en el dominio público portuario, así como la recepción de desechos y residuos procedentes de buques, con el fin de garantizar la protección medioambiental y la seguridad en los puertos (capítulo X, Título IV).

El sector litoral, en la actualidad, es un espacio de gran complejidad competencial. La Constitución Española de 1978 (CE), por medio de su artículo 148.1, concede a las Comunidades Autónomas la posibilidad de asumir la competencia plena en materia de “puertos de refugio, puertos y aeropuertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales”. El Estatuto de Autonomía de Galicia²² en su artículo 27, apartado 9, otorga a la Comunidad Autónoma competencia exclusiva en materia de puertos no calificados de interés general por el Estado, y de puertos refugio y deportivos. Y en virtud de lo establecido por el artículo 37, apartado 2, del referido Estatuto, corresponde al Parlamento de la Comunidad Autónoma ejercer la potestad legislativa en las materias de su competencia exclusiva. Con arreglo a estas previsiones constitucionales y estatutarias, el Real Decreto 3214/1982, de 24 de julio, y el Decreto del Consello de la Xunta de Galicia 167/1982, de 1 de diciembre, tramitaron la transferencia a la Comunidad Autónoma de Galicia, de las funciones y servicios relativos a todos los puertos e instalaciones portuarias, sujetos o no a régimen de concesión, no calificados de interés general por el Estado en el Real Decreto 989/1982, de 14 de mayo, y a los de refugio y deportivos existentes dentro de su ámbito territorial. Transferencia que también establece la facultad de la Xunta de hacer las obras pertinentes en estos puertos, el otorgamiento de concesiones y autorizaciones, incluso todos los derechos que son anexos a estas concesiones y autorizaciones, como por ejemplo, el derecho de cobrar un canon. El Estado español, en cambio, se reserva un mecanismo coordinador a través de este Real Decreto de Transferencias, derivado de su propia competencia en orden a la protección y administración de los bienes de dominio público estatal (art. 132.2. de la Constitución Española), y que consiste en la competencia de informar con carácter perceptivo y vinculante de los proyectos de construcción de nuevos puertos, ampliación de los existentes y de sus zonas de servicio o modificación de su configuración exterior.

Por tanto, únicamente los denominados “puertos de interés general”²³ quedan al margen del ámbito legislador de la Xunta de Galicia, su gestión es dirigida por medio de sus respectivas Autoridades Portuarias, dependientes de la Administración Central²⁴. Consecuentemente, no existe una competencia genérica en instalaciones náutico-deportivas, puesto que las competencias de las CC.AA. son de carácter exclusivo, es decir, con capacidad de dictar

²¹ El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria aprobará las bases del concurso y de las condiciones que regularán el desarrollo de la concesión. Las bases del concurso contendrá, al menos, los siguientes extremos: objeto y requisitos para participar en el concurso, criterios para su adjudicación y ponderación de los mismos, y garantía provisional. En lo que respecta, a las condiciones que regularán el desarrollo de la concesión estas estarán ajustadas a las de condiciones generales de concesiones demaniales que apruebe el Ministro de Fomento y, en su caso, a las condiciones generales de la actividad o del servicio que apruebe Puertos del Estado y a las condiciones particulares de la Autoridad Portuaria. Correspondiendo al Consejo de Administración la resolución del concurso (art.111).

²² Ley Orgánica 1/1981, de 6 de abril, de Estatuto de Autonomía para Galicia.

²³ Artículo 149.1, de la Constitución Española de 1978.

²⁴ En función de lo dispuesto en el art. 5 de la ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. En este artículo se establece como puertos de interés general a aquellos en los que concurra alguna de las siguientes cinco circunstancias: que se efectúen en ellos actividades comerciales marítimas internacionales, que su zona de influencia comercial afecte de forma relevante a más de una Comunidad Autónoma, que sirvan a industrias o establecimientos de importancia estratégica para la economía nacional, que el volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcancen niveles suficientemente relevantes o respondan a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado, o bien que por sus especiales condiciones técnicas o geográficas constituyan elementos esenciales para la seguridad del tráfico marítimo, especialmente en territorios insulares.

legislación, sin sujeción a la legislación básica previa del Estado. División genérica, que se concreta posteriormente con la declaración expresa de interés general, que primero hizo el Real Decreto de 1982 y que más tarde se refrendó en la Ley de 1992.

En definitiva, el Estado es plenamente competente en materia de instalaciones náutico-deportivas en el interior de los Puertos de Interés General, a través de unos organismos instrumentales que son las Autoridades Portuarias. En Galicia se declararon a cinco puertos como de interés general: Ferrol-San Cibrao, A Coruña, Vilagarcía de Arousa, Marín-Pontevedra y Vigo. Finalmente, cabe señalar a este respecto las vías de actuación que abre la modificación de la Ley de Puertos de 1997 en su disposición adicional decimoséptima, en la que establece la posibilidad de que de los Puertos de Interés General pueda segregarse la titularidad de las dársenas deportivas (siempre que los condicionantes físicos sean favorables), quedando consecuentemente bajo la competencia de las CC.AA.²⁵.

Ahora bien, al margen de la nueva Ley 48/2003 que regula los puertos de interés general del Estado, profundizando en la restante legislación vigente, y concretamente en el hecho concesional hay dos aspectos esenciales a la hora de plantearnos la gestión de los puertos deportivos. El primero es el derivado de la decisión de construir una nueva instalación, y el segundo el que deriva de cómo se va a explotar esa instalación, aspecto perdurable en el tiempo y renovable cada vez que concluya alguno de los periodos en los que se fragmente su vida útil (CERDÁ Y GARCÍA DE LEONARDO, 1999). La construcción de un nuevo puerto deportivo requiere de tres concesiones diferentes otorgadas en una misma resolución, que son: ocupación de Dominio Público Marítimo Terrestre, Explotación de un Servicio Público²⁶ y ejecución de una Obra Pública.

Antes de continuar, creo necesario puntualizar que en España el régimen concesional de las instalaciones náuticas deportivas es de competencia de las diferentes CC.AA. Las cuales, ante la ausencia de normativa propia para la tramitación y condiciones que deben cumplir, adoptan la vigente ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas²⁷ y el R.D. 1471/1989, de 1 de diciembre; por el que se aprueba el Reglamento General para desarrollo y ejecución de la Ley de Costas²⁸. De acuerdo con esta legislación, en función del art. 66.2 de la Ley de Costas, el plazo máximo de otorgamiento de la concesión no podrá exceder en ningún caso los 30 años, tanto se otorgue directamente por el Estado (MEILÁN GIL, J. L. 1995), como cuando sea la Comunidad

²⁵ Dentro de esta nueva legislación, cabe también reseñar, por su interés en la gestión de los puertos deportivos (ESTEBAN CHAPAPRÍA, V., 1998):

- El apartado 2 del artículo 55 permite que, con carácter excepcional, el Consejo de Ministros pueda "autorizar instalaciones hoteleras en aquellos espacios de los puertos de interés general que estén destinados a las actividades complementarias (...), siempre y cuando tales usos hoteleros se acomoden al plan especial o instrumento equivalente (...)"
- El artículo 69 describe y fija la cuantía del canon de ocupación o aprovechamiento en un 6% sobre el valor de la base, determinándose ésta de maneras diferentes según se trate de terrenos del puerto, de lámina de agua, de obras o de simple aprovechamiento del dominio público portuario. Aparece además un canon por prestación de servicios al público y el desarrollo de actividades comerciales o industriales (art. 69 bis.).

²⁶ Aspecto de sumo interés para el análisis de la actividad desarrollada en estas instalaciones y en concreto el futuro del turismo náutico. Pues, es en este ámbito en el que se inscribe el Reglamento de Explotación, la aprobación de unas tarifas, y en definitiva la regulación entre concesionario y usuario de los servicios. Entre otros aspectos, el Reglamento de Puertos Deportivos, aprobado en 1980, establece con respecto a la gestión de los amarres, que estos no se venden ni se compran, sino que el concesionario lo que hace es percibir por anticipado la tarifa de atraque correspondiente al uso preferente del amarre durante todo el periodo concesional.

²⁷ Ley que pretende asegurar el carácter público de la costa, el dominio público marítimo-terrestre, garantizando su uso y disfrute. Estableciendo a este respecto, una regulación de los diferentes usos, que incluye tanto el uso común natural, libre y gratuito, como el uso especial, objeto de autorización, que abarca los casos de intensidad, peligrosidad, rentabilidad y las instalaciones desmontables, y las ocupaciones con obras fijas, objeto de concesión (ESTEBAN CHAPAPRÍA, V., 1998).

²⁸ Con anterioridad, el marco legal del litoral español ha estado establecido en función de la comentada anteriormente ley 28/1969 sobre Costas y posteriormente por la Ley 7/1980, de 10 de marzo, sobre Protección de la Costas Marítimas españolas.

Autónoma, en los casos de concesión sobre bienes adscritos (arts. 49.1 de la Ley de Costas y 103.1 del Reglamento)²⁹.

Por tanto, cuando se trata de construir un nuevo puerto deportivo o ampliar uno existente, la legislación prevé la intervención de una serie de Administraciones y Organismos, cuya voluntad es decisiva en el procedimiento. En este caso, también, la vigente Ley de Puertos se remite a la Ley de Costas para regular el procedimiento, en el cual son sustanciales los siguientes elementos (CERDÁ Y GARCÍA DE LEONARDO, 1999):

- Informe municipal: Este informe perceptivo tiene el objeto de ser la expresión de las competencias municipales, de entre las que destacan las relativas al urbanismo. Informe que si bien no es vinculante, en caso de ser negativo, supone en la práctica un veto ya que dificulta, cuando no imposibilita, la vida urbanística del puerto.
- Informe del Ministerio de Medio Ambiente (Dirección General de Costas)³⁰: este informe se centra en la delimitación del dominio público marítimo terrestre adscrito al uso portuario, usos previstos y medidas necesarias para la protección de dicho dominio. Es vinculante y sus determinaciones de obligatoria inclusión en la resolución final y su emisión en sentido favorable tienen como consecuencia, cuando se aprueba el proyecto, la adscripción del dominio a la Comunidad Autónoma de forma automática³¹.
- Declaración de Impacto Ambiental: trámite relacionado con la aplicación de la legislación de carácter ambiental, competencia de carácter autonómico³². Legislación de Impacto Ambiental³³ que impone que conjuntamente al proyecto se elabore un Estudio de Impacto Ambiental: Estudio de Impacto que se somete a información pública, conjuntamente con el proyecto y recibe las alegaciones oportunas. Remetida esta documentación a la Consellería de Medio Ambiente, se dicta resolución conocida como Declaración de Impacto, que califica al proyecto como admisible a efectos ambientales, inadmisibles o lo acepta con observaciones o modificaciones.

²⁹ A la expiración de la concesión, las obras o instalaciones revertirán al Estado gratuitamente y libres de cargas, que podrá continuar explotándolas directamente o por cualquier procedimiento de gestión indirecta, siempre que la Administración titular hubiera decidido su mantenimiento en lugar de su retirada. Legislación vigente que, por tanto, impide también hablar de amarres en propiedad, el propietario de un barco lo que adquiere es una concesión de "uso preferente" por treinta años. Este plazo de concesión para la explotación de las instalaciones resulta para buena parte de los encargados insuficiente para poder rentabilizar las inversiones realizadas.

³⁰ El art. 112.c) de la Ley de Costas atribuye a la Administración del Estado la emisión de un informe, con carácter perceptivo y vinculante sobre los proyectos de nuevos puertos y vías de transporte de competencia de las Comunidades Autónomas, ampliación de los existentes y modificación de su configuración exterior.

³¹ La Ley de Costas establece en su art. 49. que el mecanismo ordinario para la utilización de los espacios de dominio público marítimo-terrestre por las Comunidades Autónomas para la construcción de nuevos puertos o ampliación de los existentes sea la adscripción. En consecuencia, cualquier tipo de ampliación o de nueva construcción de un puerto autonómico requerirá que la Administración del Estado adscriba dichos espacios de dominio público a las Comunidades Autónomas, para que éstas posteriormente puedan proceder a ejecutar la obra pública. En este sentido, diversos preceptos del Reglamento General para el desarrollo y ejecución de la Ley 22/1988 vienen a puntualizar que las obras no podrán iniciarse sin que previamente se formalice la adscripción (arts. 103 a 107, así como 75 y ss. Y 85 ss.) y establecen una clara preponderancia de las facultades de la Administración del Estado que alcanza a configurar un cierto carácter de precariedad en la situación de las adscripciones demaniales a las CC.AA. (art. 107, especialmente su apartado 5). En función de lo cual, el ejercicio de la competencia exclusiva de las CC.AA. queda fuertemente condicionado tanto por los informes y adscripción que ha de autorizar el Estado, como por las facultades de éste que alcanzan a imponer correcciones de desviaciones cuyo incumplimiento puede dar lugar a la reversión. Es importante, también, saber que en la adscripción, el dominio público marítimo-terrestre continúa teniendo su titularidad original, es decir, que continúa siendo del Estado, no se transmite la titularidad ni la capacidad de disponer sobre el dominio público marítimo-terrestre; únicamente se transmite la capacidad de gestión del dominio público marítimo-terrestre, sólo a las Comunidades Autónomas y para dos materias concretas: puertos, fundamentalmente, y en vías de comunicación. "La adscripción es concebida en la Ley de Costas como el entramado, el instrumento de coordinación y articulación básica de las competencias autonómicas y competencias estatales. Competencias autonómicas sectoriales (...); y competencias estatales, fundamentalmente ceñidas a la protección del dominio público marítimo-terrestre y a la gestión del dominio público marítimo terrestre" (JIMÉNEZ DE CISNEROS, 1990).

³² En función de lo establecido por el art. 149.1 de la Constitución Española de 1978, y plasmado en el art. 27.4 del Estatuto de Autonomía de Galicia de 1981.

³³ Regulada por el Decreto 442/1990 de 13 de septiembre, y posteriormente recogida en la Ley de Medio Ambiente de Galicia de 1995.

En Galicia, la Ley 6/1987 del Plan Especial de Portos da Comunidade de Galicia³⁴ constituye la primera experiencia legislativa en materia de puertos realizada desde el gobierno autónomo. Ley que tenía por objeto regular y definir el Plan Especial de Portos de Galicia. Plan, primero de este tipo que se realizó en España, que partía de un estudio preliminar de la situación del sistema portuario gallego, para posteriormente realizar una prognosis del tráfico futuro, analizar su problemática y proponer una serie de actuaciones a implementar para conseguir en el plazo de cuatro años un nivel mínimo de servicios y en el plazo de ocho un nivel medio de servicios para el tráfico existente en ese momento. Entre los tres objetivos prioritarios planteados por este Plan, es de reseñar el que propugna “actuaciones urbanísticas tendentes a mejorar la interrelación puerto-zona urbana con el fin de incrementar el 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”. Finalmente, remarcar que el artículo 3 clasifica los puertos dependientes de la Administración Autonómica de Galicia en “(...) puertos de interés general de la Comunidad Autónoma, puertos complementarios o de refugio y instalaciones auxiliares (...)”. Posteriormente, son derogados los Títulos III (régimen financiero) y IV (modificaciones del plan) de esta Ley con la entrada en vigor de la Ley 5/1994 de creación del ente público Portos de Galicia³⁵. Ordenamiento legislativo que surge ante la evidente necesidad de dotar de una eficaz estructura organizativa a todo el sistema encargado de la Administración portuaria competente de la Xunta. Para lo cual, en función de esta Ley se prevé la creación de un órgano gestor concebido como una empresa integrada de servicios bajo la fórmula del ente público que ajuste sus actividades al ordenamiento jurídico privado, con el objeto de salvaguardar el equilibrio que ha de existir entre la idea de servicio público que preside las líneas básicas portuarias y la agilidad y efectividad de la gestión. Instituyéndose, para tal fin, la entidad de derecho público Puertos de Galicia, que tiene por objeto esencial “(...) el proyecto, construcción, conservación, mejora, ordenación, administración y explotación de las obras, instalaciones, servicios y actividades portuarias, así como la planificación de las zonas de servicios y sus futuras ampliaciones” (artículo 2)³⁶. Esta Ley establece, así mismo, los siguientes preceptos:

- Las relaciones con la Administración Autonómica, fijando las competencias de las Consellerías y del Consello de la Xunta, así como la manera en que se ejercen.
- La Hacienda del Ente que está constituida por el conjunto de bienes, derechos y obligaciones y los recursos económicos que son los productos de las tarifas y cánones subvencionados, etc.
- El régimen financiero, en lo que cabe resaltar que los gastos de Portos de Galicia deben equilibrarse con los ingresos; es decir, que rige el principio de equilibrio económico financiero en la explotación³⁷.

Por último, tenemos que destacar una disposición adicional: “El Consello de la Xunta podrá autorizar la creación de sociedades mercantiles dependientes del Ente Público para la gestión empresarial singularizada de actividades portuarias determinadas”. Previéndose, en un primer momento, dentro del objetivo de potenciar los puertos deportivos, la constitución bajo esta fórmula de una sociedad para explotar las instalaciones marítimas deportivas. Planteamiento que al final no se llevó a la práctica, pese a las indudables ventajas competitivas que supondría a la hora de diseñar la mejor política posible con el fin de mejorar la gestión, explotación y promoción de los puertos deportivos.

³⁴ Ley 6/1987, del 12 de junio, do Plan Especial de Portos da Comunidade Autónoma de Galicia.

³⁵ Ley 5/1994, del 29 de noviembre, de creación del ente público Portos de Galicia. Finalmente, el Decreto 227/1995 aprueba el Reglamento del referido Ente Público.

³⁶ La Ley 5/1994 establece también la estructuración interna de Portos de Galicia en tres órganos: Presidente, Consello de Administración y Director. También prevé, asimismo, el funcionamiento de Xuntas Territoriais para tratar temas específicos de un determinado ámbito geográfico, que actuarán como Comisiones Delegadas del Consello con funciones consultivas e informativas.

³⁷ “A tal efecto presentará anualmente al Consello de la Xunta, a través de la Consellería de Economía e Facenda y a instancia de la consellería competente en la materia de puertos, previa elevación a ésta por el presidente del Consejo de Administración, los presupuestos de explotación y capital, así como los correspondientes programas de actuación, inversiones y financiación, y la liquidación, memoria y balance del ejercicio anterior debidamente auditados conforme a las reglas usuales de las empresas mercantiles” (art.18.1).

Finalmente, tenemos que apuntar que un puerto deportivo está sometido a la jurisdicción del municipio en el que está localizado³⁸. Es decir, está sometido a las determinaciones urbanísticas establecidas en el PGOU o en las NN.SS. vigentes y a su régimen de licencias urbanísticas y de actividad. Concluyendo, por tanto, al municipio le corresponde el control de las instalaciones y obras a ejecutar sobre los terrenos ganados al mar incorporados al término municipal como consecuencia de obras de los puertos por accesión artificial, intervención que no sólo se reduce a la concesión de las oportunas licencias de construcción, sino que también afecta a la ordenación urbanística del término municipal, por cuanto que los nuevos terrenos deben ser ordenados urbanísticamente, mediante la oportuna revisión o modificación, en su caso, del planeamiento general, si no hubiera previsto con anterioridad la construcción y el uso del nuevo puerto (JIMÉNEZ DE CISNEROS, 1990).

Resumiendo, por tanto, podemos concluir que las instalaciones náutico-deportivas son un ejemplo paradigmático de concurrencia de competencias de distintas Administraciones Públicas sobre un mismo espacio físico: al Estado le compete (Dirección General de Costas), como titular del demanio marítimo terrestre, su gestión y administración (hasta su eventual adscripción a una Comunidad Autónoma), y sobre todo su protección, con la capacidad de dictar normas en tal sentido y su aplicación (art. 149.1.23 de la Constitución Española). A las Comunidades Autónomas corresponde la competencia exclusiva sobre ordenación del territorio³⁹ y urbanismo⁴⁰ (art. 148.1.3 CE), sobre puertos deportivos (art. 148.1.6 CE). Los municipios, finalmente, con competencias en la ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística (art. 24.2.d LRBRL y art. 6 Lei 5/1997 de Administración local de Galicia).

Como remate de este apartado, creo necesario antes de analizar la situación de la oferta de los puertos deportivos en Galicia, un breve comentario en lo que respecta a la penalización fiscal dentro del sector náutico. El sector actualmente en España sigue sometido a unas importantes y disuasorias cargas fiscales que se presentan separadas en dos tramos. El primer tramo, que comprende embarcaciones de menos de 7,5 metros de eslora, está sometido a una imposición del IVA (16%), mientras que para las embarcaciones de más de 7,5 metros se añade el Impuesto adicional de Matriculación (13%); Art. 65.1., Ley 38/1992 de Impuestos Especiales (sobre determinados medios de transporte). En conjunto, el gravamen sobre estas embarcaciones es del 29% (16% de IVA más 13% de IM), el más alto de Europa. En este aspecto, nuestro país es el único que ve gravada la compra de embarcaciones de recreo con un impuesto sobre la matriculación, solamente Italia tiene un impuesto adicional que se aplica en las embarcaciones de gran eslora (más de 24 metros). A modo de comparación, podemos apuntar la carga impositiva (IVA) en otros países de la Unión Europea: Bélgica, con una carga impositiva del 21%; Francia, con un 20,6%; Portugal, con el 17% de IVA... El país con mayor carga impositiva es actualmente Dinamarca, con un 25% de IVA. Situación descrita, que determina que sea éste uno de los aspectos con mayores muestras de disconformidad dentro del sector náutico en España, en lo que respeta tanto a usuarios como a productores.

En este contexto impositivo, cabe destacar que la Comisión Europea ha obligado a España a modificar la actual ley del IVA, por delimitar las exenciones por este impuesto a las entidades o establecimientos deportivos privados de carácter social, con limitación de las cuotas exigidas, a

³⁸ Los art. 137 y 140 de la Constitución Española de 1978 y la legislación sobre régimen local (art.12 de la ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local; arts. 2 a 9 del Texto Refundido de Régimen Local, aprobado por Real-Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril; art.1.1 del Real Decreto 1690/1986, de 11 de julio, por el que se aprobó el Reglamento de Población y Demarcación territorial de las Entidades Locales) reconocen a los municipios plena autonomía para la gestión de los intereses que le son propios así como el derecho a intervenir, dentro de su ámbito territorial, en cuantos asuntos afecten directamente, también, al círculo de sus intereses propios. En este sentido, la Sentencia del Tribunal Constitucional de 3 de julio de 1984 (S.T.C. 77/1984), declara que "(...) los puertos y la zona marítimo-terrestre forman parte del término municipal en el que estén enclavados, dado que todo el territorio nacional se divide en términos municipales, de forma que no quedan espacios territoriales excluidos de ellos, cualesquiera que sea su naturaleza o condición jurídicas, pues el concepto de dominio público sirve para calificar una categoría de bienes, pero no para aislar una porción del territorio de su entorno y considerarlo como una zona exenta de las competencias de los diversos entes públicos que las ostenten (...)". La Lei 5/1997, de 22 de julio, de Administración local de Galicia, establece en su art.6 las competencias asumidas por las entidades locales.

³⁹ Lei 10/1995, del 23 de noviembre, de Ordenación del Territorio de Galicia.

⁴⁰ Lei 9/2002, de 30 de diciembre, de Ordenación Urbanística y de Protección del Medio Rural de Galicia.

las federaciones deportivas y otras entidades de derecho público. La Comisión Europea no acepta la discriminación que la normativa española establece entre entidades públicas y privadas. En este sentido, las entidades privadas no lucrativas deben considerarse exentas del IVA.

CUADRO 1. Legislación de Puertos y Costas en Galicia: Principales determinaciones sobre puertos deportivos.

LEGISLACIÓN	FECHA APROBACIÓN	PRINCIPALES DETERMINACIONES	OBSERVACIONES
Ley de Puertos	7 mayo 1880	<p><i>-Clasifica los puertos en: puertos de interés general de primero y segundo orden, puertos de interés local, provinciales y municipales¹.</i></p> <p><i>-Encomienda la gestión de los puertos de interés general a las Juntas de Obras de Puertos.</i></p> <p><i>-Consagra de manera definitiva y unificada el concepto de tarifa por servicios.</i></p>	<p><i>-Primera ley dedicada expresamente a los puertos. Con un periodo de vigencia de algo más de un siglo, con la excepción del Real Decreto-Ley de 1928, fue derogada por la Ley 27/1992.</i></p> <p><i>-Reglamento aprobado con bastante posterioridad en 1912.</i></p> <p><i>-Real Decreto-Ley de 30 de abril de 1926, por el que se instituye la Junta Central de Puertos.</i></p> <p><i>-Decreto 27 de octubre de 1932, que suprime la Junta Central de Puertos y crea la Dirección General de Puertos.</i></p>
Real Decreto-Ley sobre Puertos	19 enero 1928	<p><i>-Define el concepto de puerto y el de zona de servicio del puerto.</i></p>	<p><i>-Deroga la anterior ley de 1880.</i></p> <p><i>-Reglamento aprobado el 19 enero 1928.</i></p> <p><i>-En virtud del Decreto del 15 de abril de 1931, pasa a tener rango menor y su disposición derogatoria sobre la Ley de Puertos de 1880 quedaba sin efecto. Situación que ha provocado conflictos que han sido interpretados por el Tribunal Supremo.</i></p>
Ley 1/1966 sobre Régimen Financiero de los puertos españoles	28 de enero de 1966	<p><i>-Consagra el principio de rentabilidad de la explotación.</i></p> <p><i>-Establece que el origen de la financiación de los puertos provendrá de las tarifas por los servicios prestados, de los cánones por concesiones o autorizaciones en la zona de servicios del puerto, por las subvenciones públicas y empréstitos que se autoricen, así como cualquier otra fuente de recursos de derecho público o privado que fuesen igualmente autorizados.</i></p> <p><i>-Crea la Tarifa Especial: "Embarcaciones deportivas y cruceros turísticos".</i></p> <p><i>-Establece un canon especial del que serán objeto las concesiones o autorizaciones para fines o servicios sociales y las que afectaran a "zonas o puertos deportivos".</i></p>	<p><i>-Cambia completamente el funcionamiento del sistema financiamiento económico del sistema portuario español, simplificando y clarificando las fuentes de financiación y el destino general de los fondos obtenidos.</i></p> <p><i>-Modificada por la Ley 18/1985.</i></p>

Decreto 735/1966 sobre Puertos y Zonas Deportivas	24 marzo 1966	-Establece como puertos de interés general a "los destinados al atraque, amarre y despacho portuario y aduanero de las embarcaciones deportivas de todas clases".	-Decreto dictado por el gobierno en virtud de la facultad que le había otorgado el art.15 de la Ley sobre Régimen Financiero de los Puertos Españoles, declarando el carácter especial de este tipo de puertos.
Ley 27/1968 sobre Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía	20 de junio de 1968	-Establece distintos regímenes de administración de los puertos, en función de las distintas situaciones económicas y financieras de los mismos, y el volumen y variedad de su tráfico.	-Modificada por el Real Decreto-Ley 13/1980, de 3 de octubre.
Ley 55/1969 de Puertos Deportivos	26 abril de 1969	-Considera como puertos deportivos a los:"especialmente contruidos o destinados para ser utilizados por embarcaciones deportivas y las zonas que con tal finalidad se construyan o habiliten en los puertos destinados a la industria o actividades comerciales". -Clasifica los puertos deportivos en: de invernada o base y de escala. -Preveía que la construcción de los puertos y zonas portuarias deportivas fueran llevadas a cabo por los particulares o por entidades públicas. -Establece la concesión como el sistema normal y de explotación de los puertos deportivos.	- El Reglamento correspondiente es de aprobación muy posterior, pues es de 1980 (R.D. 2486/1980, de 26 de septiembre). Reglamento que en muchos casos sobrepasa, cuando no modifica, a la propia ley.
Ley 28/1969 de Costas	26 abril de 1969	-Define la zona marítimo terrestre y las zonas de servidumbre que serán gestionadas por el Estado. -Otorga la titularidad de los terrenos ganados al mar a quienes la hubieran llevado a cabo, sin perjuicio de las redificaciones de las zonas de dominio público y servidumbres a que hubiese lugar.	-El Reglamento se aprueba con bastante posterioridad por Real Decreto 1088/1980 de 23 de mayo. Reglamento que definirá y delimitará con más precisión la condición de terrenos ganados al mar, con vistas al otorgamiento de su titularidad.
Real Decreto 2486/1980 sobre el Reglamento de la Ley de Puertos deportivos de 1969	26 septiembre de 1980	-Defiende el concepto del carácter público de los puertos deportivos frente a las pretensiones de la LDP de estimular la iniciativa privada para la construcción de puertos deportivos. -Establece los conceptos de amarre de base y de tránsito. -Establecimiento de las condiciones para la adquisición de la propiedad de los terrenos ganados al mar. -Defensa de la articulación de puerto deportivo con su entorno urbanístico y natural.	-No contempla una regulación desde el punto de las Comunidades Autónomas.

Ley 18/1985 de modificación de la Ley de Régimen Financiero de los puertos españoles de 1966	1 de julio de 1985	-Reforma el cuadro de tarifas vigentes desde la aprobación de la Ley de Régimen Financiero de los puertos españoles de 1966. Afectando especialmente a las actividades pesqueras y deportivas y, en menor medida, algunas de las comerciales.	-Derogada por la promulgación de Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992.
Lei 6/1987 do Plan Especial de Portos da Comunidade de Galicia	12 de junio de 1987	-Ley que tenía por objeto regular y definir el Plan Especial de Portos de Galicia. -Propugna actuaciones conducentes a mejorar la interrelación puerto-zona urbana con el fin de incrementar el atractivo turístico y potenciar la navegación deportiva. -Clasifica los puertos dependientes de la Xunta de Galicia en: puertos de interés general de la Comunidad Autónoma, puertos complementarios o de refugio e instalaciones auxiliares.	-Posteriormente fueron derogados sus Títulos III (régimen financiero) y IV (modificaciones del plan) con la entrada en vigor de la Lei 5/1994 de creación del ente público Portos de Galicia.
Ley 22/1988 de Costas²	28 de julio de 1988	-Asegurar el carácter público de la costa, el dominio público marítimo-terrestre, garantizando su uso y disfrute. -Establece una regulación de usos a través de una serie de franjas paralelas a la costa, con diferente grado de protección. -Atribuye a la administración del Estado la emisión de un informe de carácter perceptivo y vinculante sobre los proyectos de nuevos puertos competencia de las CC.AA., ampliación de los existentes y modificación de su configuración exterior. -Establece la adscripción como mecanismo ordinario para la utilización de espacios de dominio público marítimo-terrestre por las CC.AA. -Establece como plazo máximo de otorgamiento de una concesión en dominio público marítimo-terrestre en 30 años.	-Por el R.D. 1471/1989, de 1 de diciembre, es aprobado el Reglamento General para el desarrollo y ejecución de la Ley de Costas -R.D. 1112/1992, de 18 de septiembre, por el que se modifica el Reglamento General para el desarrollo y ejecución de la Ley 22/1988, para adecuarlo al régimen de competencias que corresponden a la administración del Estado y a las CC.AA. en el espacio litoral ³ . -R.D. 1171/1994, de 5 de agosto, de adaptación a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común, en determinados procedimientos administrativos en materia de aguas, costas y medio ambiente ⁴ . -R.D. 268/1995, de 24 de febrero, por el que se actualizan los importes fiscales en los art. 99 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas y 189 del Reglamento General para su desarrollo y ejecución, para la imposición de multas (art.99).
Ley 27/1992 de	24 de	-Organiza el sistema portuario del estado colocando a su	-Deroga toda la legislación anterior quedando como

Puertos del Estado y de la Marina Mercante	noviembre de 1992	<p>cabeza el Ente Público Puertos del estado (EPE).</p> <p>-Define conceptos como: puertos marítimos, puertos comerciales, puertos no comerciales, instalaciones marítimas, y puertos de interés general.</p> <p>-Considera como puertos no comerciales a: los puertos pesqueros, los destinados al uso exclusivo de refugio durante los temporales, los puertos para barcos de recreo, o los que se destinan a uso combinado de estos tres.</p> <p>- Establece los criterios que determinan cuales son los puertos de interés general.</p>	<p>única norma, con lo cual el sector náutico deportivo queda prácticamente desregulado.</p> <p>-Es una Ley doble que regula dos materias distintas. A puertos le dedica específicamente los Títulos I, II y IV, que respectivamente corresponden a la organización portuaria del Estado, a la gestión del dominio público portuario y al régimen de policía.</p> <p>-Tiene como principal finalidad simplificar y agilizar la gestión de los puertos del Estado.</p>
Orden Ministerial	13 abril de 1993	<p>-Define el nuevo esquema tarifario de los puertos españoles.</p> <p>-Tarifa T-5: Embarcaciones deportivas y de recreo.</p>	<p>-En 1994 de nuevo es modificado el marco tarifario por medio de otra Orden Ministerial, quedando de esta manera el sistema portuario sometido a las disposiciones que decida el Ministerio competente.</p>
Lei 5/1994 de creación del ente público Portos de Galicia	29 de noviembre de 1994	<p>-Instituye la entidad de derecho público Portos de Galicia, que tiene como objeto "(...) el proyecto, construcción, mejora, ordenación, administración y explotación de las obras, instalaciones, servicios y actividades portuarias, así como la planificación de las zonas de servicios y sus futuras ampliaciones"</p>	<p>-Esta Ley surge con la finalidad de dotar de una estructura organizativa eficaz al sistema portuario competente de la Xunta de Galicia.</p> <p>-Decreto 227/1995, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento do ente público Portos de Galicia.</p>
Ley 62/1997 de modificación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992	26 de diciembre de 1997	<p>-Establece la pérdida de peso de la Administración Central en la gestión de los puertos de interés general en beneficio de las CC.AA. y, en menor medida, de los municipios.</p> <p>-Dota a las autoridades portuarias de la facultad de fijar cánones y precios, desapareciendo la tutela ministerial.</p>	<p>- Esta Ley modificó la LPEMM con el objetivo de articular la participación de las CC.AA. en la gestión de los puertos de interés general.</p>
Orden Ministerial⁶	30 de junio de 1998	<p>-Establece el régimen de tarifas por servicios prestados por las Autoridades Portuarias.</p>	<p>-La Ley 62/97 no establece con detalle la regulación de las tarifas aplicables por la prestación de servicios portuarios ni los supuestos en que procede su percepción. Sino que autoriza al Ministro de Fomento para definir la estructura tarifaria a aplicar para el conjunto del sistema portuario y a prever su actualización con periodicidad anual.</p> <p>-Orden de 30 de julio de 1998, por la que se establece los límites máximo y mínimo de las tarifas por servicios</p>

<p>Ley 48/2003 sobre Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los puertos de interés general.</p>	<p>26 de noviembre de 2003</p>	<p><i>-Establece una clasificación bipartita de las tasas: tasas por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y tasas por servicios no comerciales.</i></p> <p><i>-Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (art.22).</i></p> <p><i>-Crea un Fondo de Compensación Interportuario, con el fin de constituir un sistema de solidaridad interportuaria.</i></p> <p><i>-Determina como el plazo máximo de vigencia de las concesiones demaniales en 35 años, con el objetivo incentivar la iniciativa privada.</i></p> <p><i>-Determina la convocatoria de concursos para el otorgamiento de concesiones en el dominio público portuario por parte de la Autoridad Portuaria; que serán de carácter obligatorio, entre otros casos, en el de las concesiones de dársenas e instalaciones náutico-deportivas, construidas o no por particulares.</i></p> <p><i>-Regula con especial atención los medios de prevención y lucha contra la contaminación en el dominio público portuario, así como la recepción de desechos y residuos procedentes de buques.</i></p>	<p><i>prestados por las autoridades portuarias.</i></p> <p><i>-Deroga y modifica, en buena parte de su articulado, la LPEMM e 1992⁵.</i></p> <p><i>-Su objetivo fundamental es regular los regimenes económico-financieros, de prestación de servicios y de utilización del dominio público para potenciar la posición competitiva de los puertos de interés general.</i></p> <p><i>-Apuesta decididamente por la promoción e incremento de la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias y en la prestación de los servicios portuarios.</i></p>
---	--------------------------------	--	---

Fuente: Elaboración propia.

¹ El Decreto 1730/1961, de 6 de septiembre, realiza una nueva clasificación de puertos: Los puertos a cargo del Estado se clasifican en puertos de interés general y al propio tiempo de refugio, puertos de interés general y puertos de refugio. Los no incluidos en las relaciones de puertos a cargo del Estado serán ejecutados con cargo a fondos de las Diputaciones, Ayuntamientos o Asociaciones o particulares, pudiendo contribuir el Estado a su costa con una aportación máxima del 50%. Clasificación vigente hasta 1978, momento en que la Constitución Española introduce un cierto protagonismo a las Comunidades Autónomas. Con la excepción del breve periodo en que estuvo vigente la Constitución de la República de 1931, por la que las regiones en virtud de sus Estatutos de Autonomía, podrían gestionar puertos de interés local. Finalmente el R.D. 989/1982, de 14 de mayo, determina la relación de puertos clasificados como de interés general.

² Posteriormente su articulado es modificado por: la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y orden social (art. 12, 74, 78, 84, 102, 111, 114 y disposición transitoria tercera) y la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas (art. 54 y 84).

³ Este R.D. 1112/92 tiene por objeto modificar el Reglamento general para adecuarlo al régimen de competencias que corresponden a la Administración del Estado y a las CC.AA. en el espacio litoral, de conformidad con las S.T.C. 149/1991, de 4 de julio, y S.T.C. 198/1991, de 17 de octubre. Modifica los artículos: 9, 47, 48, 49, 50, 51, 59, 67, 70, 71, 72, 73, 74, 77, 79, 101, 103, 104, 105, 107, 109, 110, 114, 133, 140, 141, 146, 149, 203, 204, 205, 206, 211, disposiciones transitorias y disposiciones adicionales.

⁴ Modifica los artículos: 146, 177, 192 y 194.

⁵ Deroga los artículos: 15, 26.1.a), párrafo 2º, 26.1.h), 26.1.i), 28.4.a), 28.5, 30, 31, 32, 33, 34, 37.1.o), 37.1.r), 40.5.e), 40.6, 43.1, 45, 46, 48.2, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 69.bis, 69.ter., 70, 71, 72, 102.3, 102.4, 102.5, 103, disposiciones adicionales undécima, duodécima, vigesimosegunda, vigesimocuarta, apartado cuarto de la disposición transitoria segunda y disposición transitoria sexta. Modifica los artículos: 19,21, 24.1, 24.2, 25, 28.4, 35, 36.a), 37.1.a), 37.1.b), 37.1.j), 37.1.k), 37.1.m), 37.1.q), 40.5.f), 40.5.n), 40.5.ñ), 41.1, 43, 47.1, 73.2, 107, 114.5., 115, 116, 118.1, 121, 128 y disposición transitoria cuarta.

⁶ Con posterioridad es aprobada la orden de 22 de diciembre de 2000, por la que se modifica la Orden de 30 de junio de 1998 y la Orden de 30 de julio de 1998, y se fijan criterios de aplicación de esta última Orden.

3. LA OFERTA DE PUERTOS DEPORTIVOS EN GALICIA.

El sector náutico en Galicia cuenta con un importante número de instalaciones náuticas⁴¹ que se han incrementado de manera palpable en los últimos tiempos. Así, podemos constatar un importante incremento tanto del número total de amarres como de puertos deportivos existentes. En la actualidad en Galicia hay 5.124 plazas de amarre distribuidas entre 25 puertos deportivos (Tabla nº1. Por provincias, en A Coruña y en Pontevedra es donde se encuentra localizada casi la totalidad de los puertos deportivos gallegos, siendo esta última provincia la que posee un mayor número de amarres, con algo más de la mitad de la capacidad total de Galicia (50,86%)⁴². Las previsiones de la Xunta de Galicia son alcanzar las 9.000 plazas en el año 2005. Mientras, España (2001) cuenta con 254 instalaciones y 83.853 puntos de atraque, de los cuales más del 80% se encuentra en el Mediterráneo, sobre todo en Cataluña, las Islas Baleares y la Comunidad Valenciana. Galicia ocupa el quinto lugar, entre las Comunidades Autónomas españolas, tanto en el número de puertos deportivos (7,50%) como de amarres (5,00%). En cuanto al tamaño de las instalaciones, la mayor parte de los puertos gallegos son de pequeña capacidad, concretamente el 80% no supera los 300 amarres y no existe una instalación de más de 600 puntos de atraque. Así, el tipo medio de instalación náutica deportiva en Galicia cuenta con 205 amarres, frente al promedio de 330 amarres para el total de España (Tabla 2 y Gráfica 1).

Tabla 1.-Oferta de puertos deportivos y capacidad en Galicia, por provincias (2003).

PROVINCIAS	< 300 amarres		300-600 amarres		TOTAL	
	Nº puertos	Nº amarres	Nº puertos	Nº amarres	Nº puertos	Nº amarres
PONTEVEDRA	10 (50,00)	1.356 (45,58)	3 (60,00)	1.250 (58,17)	13(52,00)	2.606 (50,86)
A CORUÑA	8 (40,00)	1.293 (43,46)	2 (40,00)	899 (41,83)	10 (40,00)	2.192 (42,78)
LUGO	2 (10,00)	326 (10,96)	-	-	2 (8,00)	326 (6,36)
GALICIA	20	2.975	5	2.149	25	5.124

Fuente: "Instalaciones náutico deportivas 2003". TURGALICIA. Elaboración propia.

¹ % sobre total Galicia.

Tabla 2.-Oferta de puertos deportivos en España (2001).

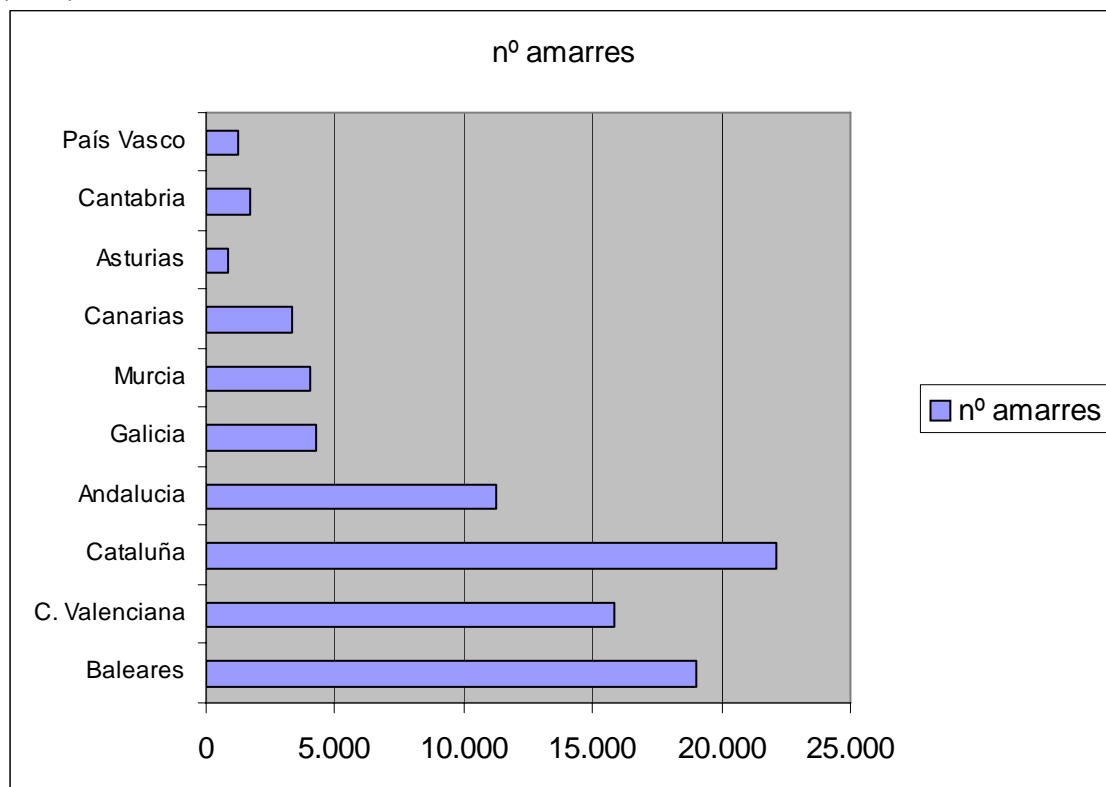
CC.AA.	PUERTOS		AMARRES		AMARRES/ PUERTO
	Nº	%	Nº	%	
Baleares	62	25,4	19.057	21,4	307
C. Valenciana	45	17,7	15.836	18,9	352
Cataluña	43	16,9	22.133	26,4	515
Andalucía	34	13,4	11.276	13,4	332
Galicia	19	7,5	4.232	5,0	223
Murcia	16	6,3	4.076	4,9	255
Canarias	11	4,3	3.326	4,0	303
Asturias	8	3,1	886	1,0	111
Cantabria	8	3,1	1.736	2,1	217
País Vasco	8	3,1	1.280	1,5	160
ESPAÑA	254	100	83.853	100	330

Fuente: MÉNDEZ DE LA MUELA, G. (2002).

⁴¹ Existe una amplia tipología de instalaciones náuticas en Galicia (puertos deportivos, embarcaderos, instalaciones ligeras,...). Nosotros centraremos nuestro análisis por su relevancia exclusivamente en los denominados puertos deportivos. Ahora bien, ante la diversidad de instalaciones y clasificaciones existentes para describir y sistematizar las instalaciones existentes para el servicio de embarcaciones de recreo, creemos conveniente ajustarnos a la definición en la ya derogada Ley de Puertos Deportivos 55/1969 del 26 de abril, que define como puertos deportivos a aquellos "(...) puertos especialmente construidos o destinados para ser utilizados por embarcaciones deportivas y las zonas que con tal finalidad se construyan o habiliten en los puertos destinados a la industria y comercio marítimos". Puesto que la vigente Lei 6/1987, del 12 de junio, del Plan Especial de Portos da Comunidade Autónoma de Galicia no establece una definición concreta para determinar que debemos entender por puerto deportivo.

⁴² Distribución desigual de la oferta de instalaciones náuticas que no deja de tener una clara correlación con las áreas tradicionales captadoras de mayor flujo turístico litoral y con mejores condiciones climáticas cara a la práctica de la náutica de recreo.

GRAFICA 1. Capacidad de los puertos deportivos en España, por Comunidades Autónomas (2002)



Fuente: MÉNDEZ DE LA MUELA, G. (2002). Elaboración propia.

¿De toda esta oferta de instalaciones náutico-deportivas, desde una consideración meramente de carácter turístico, cuantas actúan como un auténtico producto turístico⁴³ y no como un componente más de la oferta complementaria? En la actualidad parece evidente que la gran mayoría, por no decir la totalidad de las instalaciones náuticas existentes en Galicia, se comportan como oferta complementaria, constituyen un elemento diversificador y enriquecedor de su tradicional modelo turístico litoral de "sol y playa"⁴⁴. Aunque tenemos que reseñar los esfuerzos que se están desarrollando con el objeto de crear un verdadero producto turístico náutico gallego desde las diferentes administraciones. En este sentido, tenemos que destacar por su potencial relevancia, las iniciativas llevadas a cabo para constituir y poner en funcionamiento dos Estaciones Náuticas, una en las Rías Baixas y otra en el litoral del Golfo Ártabro (Sada).

⁴³ Podemos hablar de producto turístico en el caso de que la instalación en cuestión admita habitualmente a usuarios de carácter transeúnte o que dentro de sus usuarios base existe un componente significativo de los que utilizan su embarcación como alojamiento secundario. Sin embargo, es cierto que muchas de las actuales instalaciones sólo se siguen comportando como oferta complementaria. Pues, participan explícitamente o no, de la oferta turística, si bien es raro encontrar instalaciones que sean productos turísticos puros, en función de las grandes inversiones realizadas que hacen que sean imprescindibles los usuarios de base o permanentes para la viabilidad económica de la instalación. Cabe reseñar, de todas formas, que el denominado chárter náutico (que analizaremos con posterioridad) es inequívocamente una actividad lúdica que utiliza como base los puertos deportivos.

⁴⁴ Actualmente podemos afirmar que el papel del puerto deportivo como factor de fomento de la actividad turística en Galicia es muy limitado actualmente por el tipo de demanda que atrae marcada por un marcado carácter estacional y que no deja ganancias más allá del entorno inmediato del puerto. Por tanto, se hace imprescindible por parte de los gestores de estas instalaciones deportivas como de los agentes públicos como privados el diseño de estrategias encaminadas a lograr el aumento de las estancias medias de las embarcaciones y la participación de las tripulaciones de las mismas en diferentes tipos de actividades de carácter motivador y original.

Algunas de estas actuales instalaciones son origen de procesos de rehabilitación o de resignación de usos dentro de dársenas o puertos, en función de cambios registrados en el tráfico y las operaciones portuarias o fruto de la presión urbanística, urbana o social. Los ejemplos son múltiples y de variada tipología, aunque sumamente interesantes son aquéllos que son consecuencia de una reutilización y aprovechamiento de antiguas instalaciones pesqueras⁴⁵.

La gama de prestaciones que ofrecen las diferentes instalaciones náuticas en Galicia es muy variada. Cuando, a nuestro entender, el hecho de disponer una oferta u otra de servicios se presenta como una de las cuestiones clave para el éxito de un puerto deportivo⁴⁶. En función de lo indicado y con afán esclarecedor en este estudio, dentro de la oferta de servicios existente en los puertos deportivos gallegos, distinguiremos entre aquéllos que podemos calificar como básicos⁴⁷ de los definidos como adicionales⁴⁸.

Los puertos gallegos ofrecen, por lo general, los servicios básicos propios de este tipo de instalaciones. En lo que respecta a los denominados servicios adicionales la situación es bastante heterogénea. Aunque la gran mayoría posee puntos de luz, agua corriente en sus amarres,... (*servicios básicos periféricos*), no es menos cierto que los equipamientos en *servicios básicos derivados* y *complementarios* son deficientes. Especialmente preocupante es la situación de estos últimos, por su clara conexión con el desarrollo de la actividad turística náutica. Valga como ejemplo, sólo un 21% de las instalaciones cuenta con servicio de alquiler de embarcaciones, un 20% con servicio de lavandería, un 12% con servicio de alquiler de coches,... (Tabla 3).

En definitiva, podemos concluir que la actividad desarrollada en una instalación náutica está en función de las infraestructuras y servicios de distinta índole disponibles. Sin embargo, su valoración también está muy condicionada a la que se efectúa de su entorno. Los puertos deportivos forman parte de la oferta del entorno, deben servir para establecer ofertas de paquetes turísticos especializados. Es decir, las instalaciones náuticas deben actuar como elementos de carácter estratégico, de cara tanto a la diversificación y diferenciación de la oferta como a la recualificación y reactivación de modelos turísticos litorales tradicionales como por ejemplo O Grove y Sanxenxo. Sin embargo si se acometen de forma desorganizada pueden suponer graves impactos ecológicos para el espacio que las acoge⁴⁹. Un claro y desafortunado caso es la actuación llevada a cabo para la construcción del puerto deportivo de Sanxenxo⁵⁰, con graves consecuencias sobre el medio ambiente, reflejado palmariamente en el importante

⁴⁵ Actividad pesquera que, a nuestro entender, debe coexistir con los usos deportivos, en un área específica acotada y equipada para ello, especialmente en aquellos puertos localizados en entidades de población con escaso peso del sector turístico. La pesca de bajura sería la garantía de rentabilizar económicamente a lo largo del año las inversiones acometidas en la infraestructura portuaria, a parte de actuar como un indudable recurso potencial turístico añadido, por medio de la realización de actividades complementarias como pesca y marisqueo tradicional, escuelas de iniciación en navegación en embarcaciones tradicionales, etc..

⁴⁶ Esta oferta de servicios puede estar configurada en función de la demanda preexistente u orientarse a una demanda potencial en lugar de una real. En este caso, los estudios previos de valoración de la demanda de servicios, real y potencial, se presentan como claves para el futuro de una buena gestión empresarial de la instalación (CHAPAPRÍA, 2000b).

⁴⁷ Los servicios básicos o base son los que posibilitan la actividad náutica (atraque, varada-botadura,...), sin los cuales la instalación no tiene utilidad práctica alguna (CHAPAPRÍA, 2000b).

⁴⁸ Entre los que diferenciaremos, a su vez, entre: periféricos, derivados y complementarios. *Servicios periféricos* son aquellos destinados a las embarcaciones y usuarios, pero que no pueden utilizarse si no se utilizan los servicios base (suministros de agua y energía eléctrica, recogida de aceites,...). *Servicios derivados* son aquellos que pueden utilizarse sin ser usuarios de los servicios base (abastecimientos, varaderos, centros de enseñanza,...). *Servicios complementarios* son aquellos servicios y ofertas no directamente relacionados con la náutica (lavandería, supermercados, cafeterías,...) (CHAPAPRÍA, 2000b).

⁴⁹ Con pocas excepciones los puertos son obras duras sobre el medio ambiente. La construcción de una obra portuaria sobre el litoral da lugar a efectos medioambientales durante la obra de construcción y durante todo el periodo de explotación posterior (PERIS MORA, 2001). Ahora, también es cierto que un puerto deportivo no genera efectos distintos sobre el litoral que los que puede ocasionar otra obra de defensa o protección de costas.

⁵⁰ Un tipo de actuación realizada bajo el supuesto de un incremento de la calidad del destino / municipio turístico, pero que en el fondo no ha constituido más que la excusa para tratar de incrementar los precios del suelo y a su socaire reactivar la actividad inmobiliaria.

deterioro sufrido por la aledaña playa del Silgar. Si bien es cierto que la aplicación de medidas de control, de penalización y de prevención no resulta fácil a las agresiones medioambientales que constituyen las actividades relacionadas con la navegación y la pesca deportiva.

TABLA 3. Oferta de servicios existente en los puertos deportivos en Galicia (2003)

SERVICIOS	PROVINCIAS			GALICIA
	PONTEVEDRA	A CORUÑA	LUGO	
Agua en amarre	92,31	90,00	100	92,00
Luz en amarre	92,31	90,00	100	92,00
Muelle de espera	61,54	60,00	100	64,00
Combustible	84,62	80,00	100	84,00
Pago con tarjeta	53,85	40,00	100	52,00
Rampa de varado	76,92	100	100	88,00
Pórtico elevador	53,85	40,00	-	44,00
Grúa	69,23	50,00	100	64,00
Varadero pñas. embarc.	76,92	70,00	100	76,00
Invernada medianas/grandes embarc.	30,77	30,00	-	28,00
Taller mecánico	7,69	20,00	-	12,00
Mecánico / electricista	53,85	50,00	50	52,00
Tratamientos en el casco	53,85	10,00	50	36,00
Astillero	23,08	-	50	16,00
Radio (VHF)	61,54	90,00	100	76,00
Inform. meteorológica	61,54	50,00	100	60,00
Club de vela	38,46	70,00	100	56,00
Club de buceo	15,38	20,00	100	24,00
Club de remo	15,38	-	-	8,00
Bar-restaurante	69,23	60,00	100	68,00
Duchas y W.C.	69,23	70,00	100	72,00
Tienda efectos navales	15,38	30,00	-	20,00
Supermercado	-	10,00	-	4,00
Alquiler de vehículos	23,08	-	-	12,00
Vigilancia	69,23	60,00	50	64,00
Teléfono público	53,85	90,00	100	72,00
Recogida de basuras	84,62	80,00	100	84,00
Servicio Marpol ¹	92,31	70,00	100	84,00
Hielo	53,85	30,00	100	36,00
Aparcamiento	76,92	90,00	100	84,00
Lavandería	-	50,00	-	20,00
Gimnasio	-	10,00	-	4,00
Servicio médico	-	-	-	-
Farmacia	-	-	-	-
Acceso minusválidos	7,69	30,00	-	16,00
Academia navegación	7,69	10,00	-	8,00
Recargo botellas buceo	-	10,00	100	12,00
Alquiler embarcaciones	23,08	30,00	50	21,00
Información turística	-	-	-	-
Taxi	53,85	50,00	50	52,00
Alojamiento	7,69	10,00	-	8,00

Fuente: "Instalaciones náutico deportivas 2003". TURGALICIA. Elaboración propia.

¹Recogida de aceites, etc.

Tradicionalmente la actividad náutica y la gestión de los diferentes puertos deportivos en Galicia han estado fundamentalmente vinculadas a los clubes náuticos. En la actualidad, en cambio, las instalaciones existentes en Galicia tienen esta u otro tipo de gestión privada de

carácter empresarial, o son administradas directamente por una administración pública (Tabla 4). Destacando, por su mayor importancia numérica, las vinculadas directamente a una o más asociaciones deportivas (57,86%).

TABLA 4. Distribución de los puertos deportivos según su gestión en Galicia (2003).

GESTIÓN	Nº instalaciones	Nº amarres	Distribución provincial- nº puertos		
			Lugo	A Coruña	Pontevedra
Sector público	4 (16,00)	583 (11,38)	-	1	3
Asoc. deportivas	16 (64,00)	2.965 (57,86)	1	8	7
Sector privado	5 (20,00)	1.576 (30,76)	1	1	3
TOTAL	25	5.124	2	10	13

Fuente: "Instalaciones náutico deportivas 2003". TUR GALICIA. Elaboración propia.
 *% sobre total Galicia.

Las tarifas medias de alquiler que presentan los puertos deportivos en Galicia son bastante bajas en relación con el precio medio nacional. Particularmente, son las tarifas de temporada alta las que presentan las medias más bajas respecto al resto de las Comunidades españolas, tanto en tarifa diaria como mensual (Tabla 5).

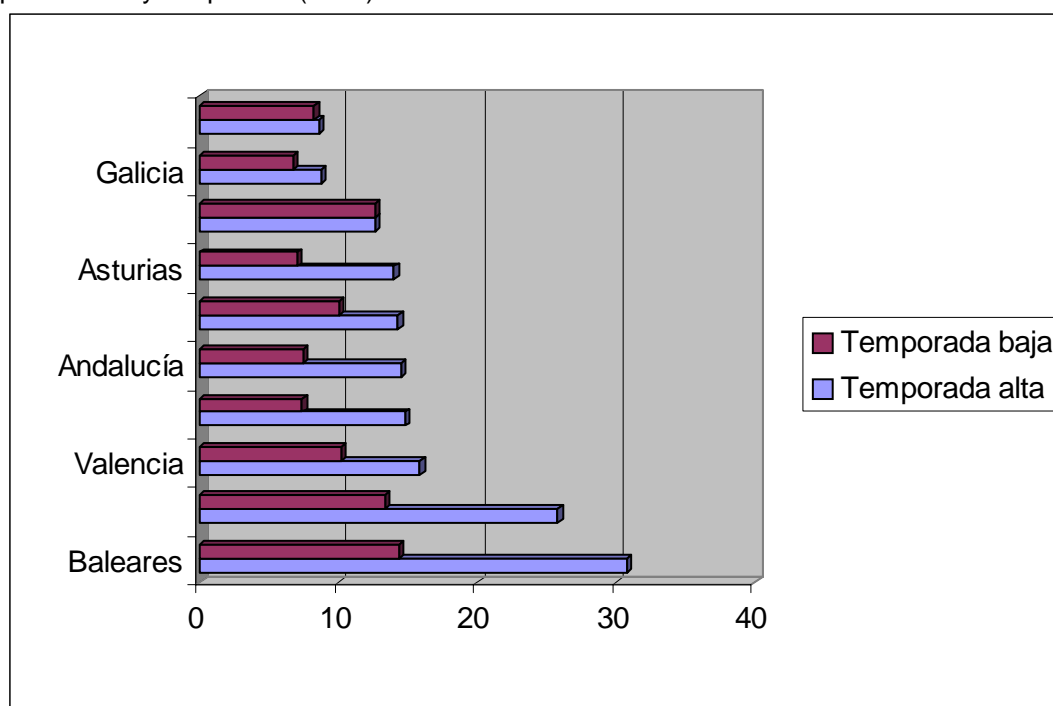
TABLA 5. Precios medios de amarres/mes/día/año en los puertos deportivos en Galicia, según eslora (1997)¹.

ESLORA	TEMPORADA ALTA		TEMPORADA BAJA		ANUAL
	Diaria	Mensual	Diaria	Mensual	
< 6m.	2,93	87,76	2,28	68,26	936,96
7-9 m.	6,59	171,93	4,84	107,60	1.387,05
10-15 m.	9,56	255,30	7,59	181,09	2.514,43
16-20 m.	16,22	430,13	12,37	307,96	4.124,35
TARIFA MEDIA	8,93	236,28	6,77	166,23	2.240,70

Fuente: "El turismo náutico en España" (1998). TURESPAÑA.

¹No disponemos de datos referentes años más recientes. Pero dado su indudable interés creemos conveniente comentarlos.

GRAFICA 2. Precios medios de alquiler diario del amarre en los puertos deportivos en España, por CC.AA. y temporada (1997)¹.



Fuente: "El turismo náutico en España" (1998). TURESPAÑA.

La ocupación media anual de los puertos deportivos en Galicia se situó, en el año 1997, en el 63,50%; ligeramente inferior a la ocupación media registrada en el Estado español (78,90%). En ambos ámbitos territoriales los promedios más altos de ocupación se registran en los meses estivales.

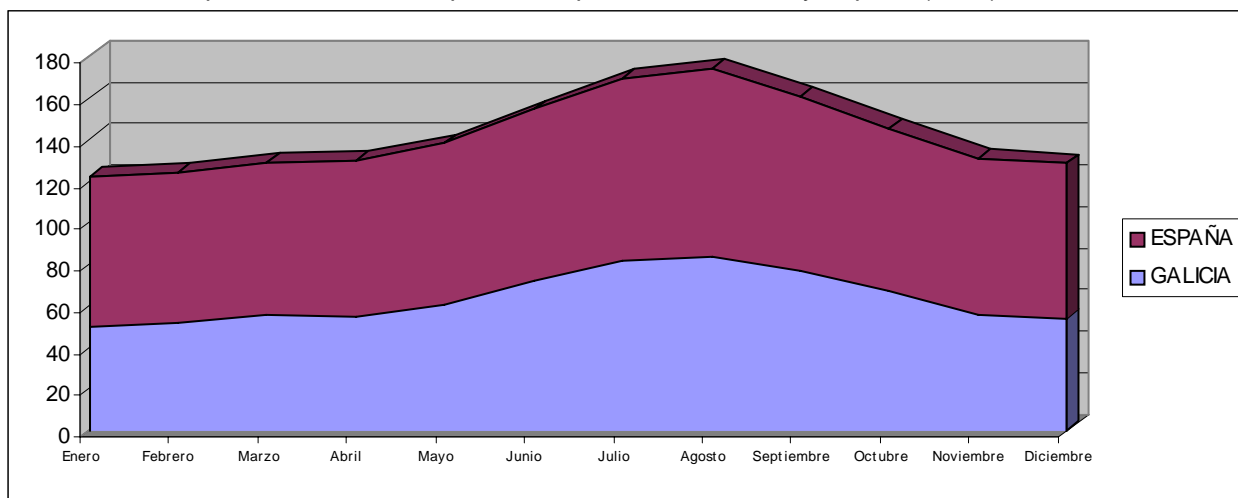
TABLA 6. Ocupación media de los puertos deportivos en Galicia y España (1997)¹.

	MESES												MEDIA ANUAL
	En.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.	Oct.	Nov.	Dec.	
Galicia	49,6	51,7	55,6	54,2	60,2	71,9	81,5	84,0	76,9	66,9	55,2	53,8	63,5
España	72,7	72,4	73,3	75,9	78,1	82,7	88,3	90,3	84,1	78,5	76,0	74,9	78,9

Fuente: "El turismo náutico en España" (1998). TURESPAÑA.

¹No disponemos de datos referentes años más recientes. Pero dado su indudable interés creemos conveniente comentarlos.

GRAFICA 3. Ocupación media de los puertos deportivos en Galicia y España (1997).



Fuente: "El turismo náutico en España" (1998). TURESPAÑA.

Oficialmente no existen datos relativos a los usuarios de las instalaciones náuticas de recreo, ni en el caso de los permanentes ni en el de los transeúntes⁵¹. Determinadas estimaciones y análisis de casos tipo, como la dársena deportiva de Vilagarcía de Arousa (Pontevedra)⁵², nos pueden permitir acercarnos en lo posible a la imagen tipo de un usuario de estas instalaciones (Tabla 7 y Gráfica 3). Un primer análisis nos permite concluir que el puerto de Vilagarcía de Arousa, como en general el resto de los demás puertos gallegos, funciona en la práctica como una oferta de ocio para la población local; con un ámbito influencia espacial esencialmente de orden regional. Finalmente, podemos establecer que los dos principales factores que determinan el origen de los usuarios son: la accesibilidad y el nivel de renta de los diferentes municipios.

⁵¹ Situación que pone de relieve la grave carencia en la sistematización en el tratamiento y elaboración de la información de las características que afectan a los puertos deportivos y a la náutica recreativa en general. A pesar de esta carencia de datos precisos en este apartado trataremos de poner de manifiesto, con diferentes grados de fiabilidad, la relevancia actual y alto potencial de este sector como actividad turística.

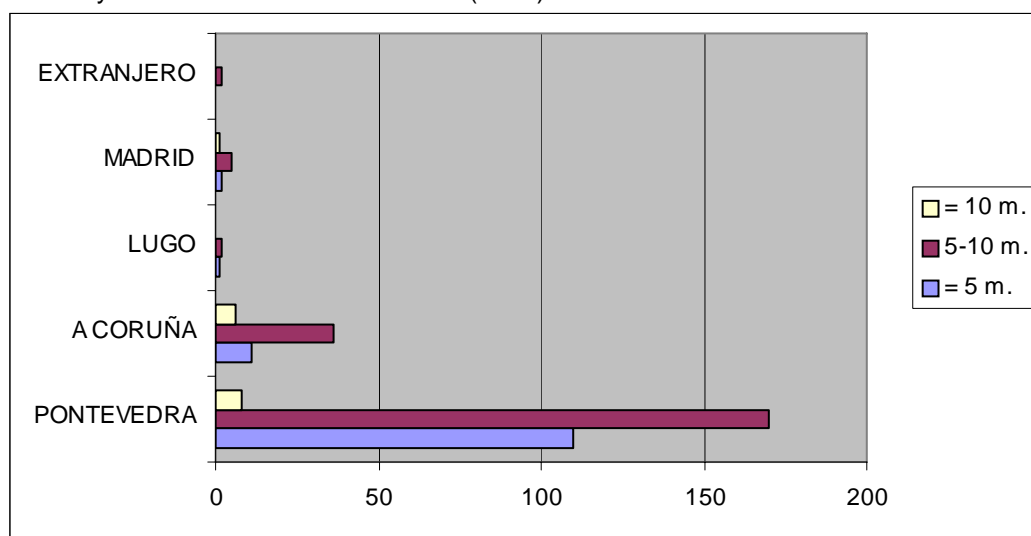
⁵² El puerto deportivo de Vilagarcía de Arousa está administrado mediante concesión por la entidad de carácter privado: "Marina Vilagarcía, S.L.", contando en la actualidad con 450 amarres (45 de los cuales están reservados para embarcaciones transeúntes). El Plan de Actuación del puerto de Vilagarcía prevé la ampliación del puerto deportivo hasta alcanzar los 700 puestos de atraque.

TABLA 7. Embarcaciones con base en el puerto deportivo de Vilagarcía de Arousa, según tamaño y la residencia de sus titulares (1999).

DOMICILIO	ESLORA			TOTAL
	≤ 5 m.	5-10 m.	≥ 10 m.	
Vilagarcía de Arousa	85	114	5	204
Vilanova de Arousa	4	14	1	19
Illa de Arousa	1	2	-	3
Cambados	8	10	-	18
Meis	1	-	-	1
Sanxenxo	-	1	-	1
O Grove	-	1	-	1
A Estrada	1	3	-	4
Caldas de Reis	3	3	-	6
Lalín	1	-	-	1
Poio	-	1	1	2
Ponteareas	1	-	-	1
Pontecesures	2	3	-	5
Pontevedra	1	5	1	7
Silleda	-	1	-	1
Valga	1	-	-	1
Vigo	1	2	-	3
A Coruña	-	5	2	7
Ames	1	2	-	3
Brión	-	1	-	1
Ferrol	-	1	-	1
Negreira	-	1	-	1
Padrón	1	3	1	5
Santiago de Compostela	8	23	2	33
Teo	1	1	-	2
Melide	-	-	1	1
Lugo	1	2	-	3
Madrid	2	5	1	8
Holanda	-	1	-	1
Reino Unido	-	1	-	1
TOTAL	124	206	15	345

Fuente: Autoridad Portuaria de Vilagarcía. Elaboración propia.

GRAFICA 4.- Embarcaciones con base en el puerto deportivo de Vilagarcía de Arousa, según tamaño y la residencia de sus titulares (1999).



Fuente: Autoridad Portuaria de Vilagarcía. Elaboración propia.

En lo que respecta al chárter náutico⁵³ en Galicia, hay que señalar que la oferta existente es escasa, aunque está experimentando un importante crecimiento en los últimos años. Actualmente, actúan en Galicia un total de 14 empresas con 36 embarcaciones, concentradas en su gran mayoría en la provincia de Pontevedra (Tabla 8).

TABLA 8. Empresas de “chárter náutico” en Galicia (2003).

PROVINCIAS	Nº empresas	Nº barcos
PONTEVEDRA	10 ¹	23
A CORUÑA	4	13
LUGO	-	-
GALICIA	14	36

Fuente: “Instalaciones náutico deportivas 2003”. TURGALICIA. Elaboración propia.

¹ Entre las cuales, se encuentra la empresa multinacional Ronáutica. Empresa que facilita la compra de sus prototipos de embarcaciones a precio inferiores al del mercado, a través de la inclusión en programas de alquiler de embarcaciones.

Uno de los principales problemas que tienen que afrontar las empresas chárter gallegas es la alta estacionalidad, ya que actualmente todavía la mayor parte de la demanda se concentra en el periodo estival. Problema al que tenemos que sumar el de la competencia ilegal; no tenemos cifras oficiales, pero dentro del propio sector se estima que el número de barcos ilegales excede con amplitud al de barcos registrados⁵⁴. Situación, de falta de control y regulación, que repercute negativamente en la imagen de calidad ofrecida por este tipo de oferta turística. Dificultando, por ende, la labor de evaluar la dimensión real alcanzada por el chárter náutico en nuestra comunidad.

La posibilidad de alquilar embarcaciones permite conocer y tener acceso a las diferentes actividades náuticas a un abanico mayor de demanda. Incluso, puede actuar como instrumento a través del cual iniciar a la náutica, actuando como soporte de diferentes tipos de escuelas (vela, motonáutica, submarinismo,...). Ventaja competitiva a la que tenemos que sumar un alto grado de flexibilidad, tanto a la hora de elegir el destino turístico y la instalación náutica como a programar la duración de la estancia y forma de disfrutar el tiempo de ocio. En Galicia sería de sumo interés el aprovechamiento para el charter náutico de embarcaciones de pescadores habilitadas y remodeladas o incluso recuperadas dentro de un proceso de recuperación de la memoria histórica como vía de diferenciación del producto.

3.1. Las Estaciones Náuticas gallegas, un modelo de gestión integral del producto turístico náutico.

La figura de estación náutica⁵⁵ se presenta como un instrumento de colaboración e implicación de las diferentes administraciones públicas y el sector privado, conjuntado dentro de un mismo

⁵³ Por chárter náutico debemos entender el alquiler de embarcaciones de cualquier tipo para practicar actividades náuticas como pueden ser la pesca de altura, el submarinismo, fotografía y video submarino,..., o bien por ocio, para celebrar actos, fiestas y otras tantas alternativas que puede ofrecer este producto. El chárter está abierto tanto a personas inexpertas como expertas en la navegación. Posibilitando, a estas últimas, el acceso a espacios que por su lejanía y las limitaciones de los periodos vacacionales resultan en la práctica inaccesibles para sus propias embarcaciones.

⁵⁴ Embarcaciones ilegales que compiten deslealmente con precios siempre reducidos. De ahí, la perentoria necesidad de regular adecuadamente el sector, endureciendo la legislación contra este tipo de prácticas. Con el objeto de: salvaguardar la viabilidad y potencialidad económica de las empresas de chárter náutico, garantizar tanto la seguridad de los usuarios como el respeto de las normas de carácter medioambiental vigentes y, finalmente, recuperar las tributaciones e impuestos perdidos. Aunque es pertinente, reconocer la dificultad que deben encontrar las Capitanías Marítimas (entes competentes según la actual legislación) para erradicar a las empresas ilegales como consecuencia de su difícil detección y control al concentrarse la actividad solamente durante unos meses del año y, por otro lado, los problemas para demostrar que un particular ha alquilado una embarcación.

⁵⁵ Las Estaciones Náuticas constituyen un producto turístico formado por la conjunción de las actividades náuticas con la oferta de alojamiento, incluyendo de forma complementaria otras actividades deportivas y culturales, así como la oferta de restauración, comercial, etc. (CONSOLTUR, 1999). En las palabras de Méndez de la Muela (2000), una Estación Náutica es: “un espacio turístico y recreativo que permite la práctica del turismo náutico, entendido como vacaciones activas en contacto con el agua con la posibilidad de realizar todo tipo de actividades náuticas en tiempo de ocio: vela ligera, vela de crucero,

paquete turístico la oferta de carácter náutico con la restauración, alojamiento y empresas complementarias. En definitiva, por tanto, podemos afirmar que se trata de un producto vertebrador e integral de estancia activa que trata de ofertar un servicio estandarizado de calidad, centrado en la práctica de actividades náuticas.

A la hora de plantearnos la posibilidad de la configuración de una estación náutica, debemos considerarla como un producto especializado inmerso en un espacio turístico, en un área litoral cuya estructura y actividades turísticas son homogéneas. Ahora bien, este espacio puede englobar a uno o varios municipios. Los principales objetivos a conseguir de la institución de una Estación Náutica deben ser:

- Reducir costes y optimizar inversiones.
- Concretar y materializar el desarrollo y la comercialización de los productos turísticos existentes, así como de nuevos productos.
- Realizar una programación integrada.
- Reducir la estacionalidad incrementando la actividad turística al hacer extensiva la posibilidad de atraer demanda a lo largo de todo el año.
- Fomentar las interrelaciones empresariales institucionales vinculando al tejido empresarial a un proyecto concreto. Esto facilitará el contacto permanente de empresarios de distintos sectores, así como el aprovechamiento de sinergias comerciales, de información y de gestión. Asimismo, pretende beneficiar el desarrollo económico local (VÁZQUEZ BARQUERO, A. 1999).

El concepto de estación náutica surgió a principios de los años noventa del pasado siglo⁵⁶ en el Mar Menor (Murcia)⁵⁷, como un intento de revitalizar un destino caracterizado por una oferta estructurada en torno al producto sol y playa. Dentro de un contexto marcado por las nuevas tendencias turísticas que se observan en las áreas maduras litorales, donde (a) factores tales como la irrupción de las periferias más distantes que cuentan con ventajas comparativas (exotismo, calidad ambiental, precios reducidos); y (b) las nuevas motivaciones de los consumidores, los cuales valoran crecientemente el medio natural y los espacios no degradados, presentando además una actitud activa en busca de la diferenciación y la autenticidad de la experiencia turística, están provocando la necesidad de un proceso de renovación de dichas áreas (YEPES y AMOR, 2001).

Los buenos resultados logrados por esta iniciativa pionera, motivaron el interés de la Secretaría General de Turismo, recogiendo el concepto de Estación Náutica como un producto fundamental de calidad para el futuro del mercado turístico español. Impulso administrativo que propició la creación de dos estaciones náuticas más en: L'Estartit-Illes Medes (Girona) y en Tarifa (Cádiz). Producto que empezó a consolidarse con el establecimiento entre estas tres primeras estaciones de la Red Española de Estaciones Náuticas en 1998⁵⁸, cuya misión es

motor, windsurfing, surf, submarinismo, piragüismo, remo, chárter de cruceros, etc., compartiendo la actividad náutica con el alojamiento y el disfrute de la naturaleza y la oferta turística y recreativa del entorno. Esta actividad turística está coordinada y diseñada por los distintos empresarios de la zona constituidos en una Asociación sin ánimo de lucro".

⁵⁶ El antecedente más próximo de esta forma de integrar de una manera estructurada la oferta de actividades náuticas en un espacio concreto, lo constituyen las Station Voile francesas, basadas en el modelo de una estación de esquí.

⁵⁷ Los objetivos que presidieron la línea de actuación de la Estación Náutica Mar Menor, desde sus inicios, fueron básicamente dos: romper con una elevada estacionalidad y adaptarse a las nuevas pautas marcadas dentro del mercado. La Estación Náutica Mar Menor contó, en sus inicios, como socios con 17 bases náuticas, un conjunto diverso de empresas de actividades náuticas, un volumen cercano a las 16.000 plazas de alojamiento repartidas entre hoteles, apartamentos, campings y albergues, otros subsectores turísticos, federaciones, ... Ofertando paquetes de viaje compuestos por: alojamiento, actividades de deportes náuticos, seguro de vacaciones, y además, la posibilidad de adquirir un forfait que incluye alquiler de material.

⁵⁸ El concepto de crear una red española de estaciones náuticas surge con el objetivo de estructurar y potenciar la oferta de actividades náuticas dentro de línea de Nuevos Productos Turísticos del Plan Marco de Competitividad del Turismo Español 1996-1999. Línea de nuevos productos dirigida a apoyar proyectos que promuevan la diversificación y desestacionalización de la oferta turística. Plan Marco que tiene posteriormente continuidad en el PICTE (Plan Integral de Calidad del Turismo Español) 2000-2006. Plan, desde el cual se promueven distintos estudios relativos a la figura de la estación náutica,

aglutinar los intereses y necesidades de sus miembros, con el objetivo de facilitar su desarrollo, así como establecer unas políticas comunes en cuanto a la gestión, calidad del servicio, la imagen y la promoción y comercialización⁵⁹.

Concluyendo, el objetivo de una estación náutica no es otro que mejorar el producto turístico náutico ofertado, por medio de la estandarización y cualificación de los servicios, y la profesionalización del empresariado. De hecho, la estructura de red que conlleva el concepto de estación náutica supone ofrecer al consumidor una estancia activa en el mar, independientemente del destino seleccionado. La elección acerca del tipo de alojamiento a utilizar y de la actividad náutica a practicar se erigen en las motivaciones principales. El destino es secundario, dado que el atractivo fundamental sólo resulta modificado a través de otras ofertas tales como la restauración, los comercios, etc. Por esta razón, los servicios complementarios que trae consigo la actividad náutica (actividades de animación, guardería, consignas, aparcamientos,...), suponen valores añadidos al producto capaces de atraer demanda a la competencia (YEPES y AMOR, 2001).

En la actualidad, las estaciones náuticas existentes en Galicia son dos: Rías Baixas y Sada⁶⁰. Estaciones Náuticas gallegas, en las cuales, nos encontramos con claros problemas de gestión, que se tradujeron en un fracaso material de las iniciativas emprendidas. Resultando un producto que podemos calificar como inadecuado a la idiosincrasia del sector empresarial y turístico gallego, de marcado carácter minifundista y con unos inadecuados niveles de formación dentro del personal y el propio empresariado.

4. LA GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL COMO FACTOR DIFERENCIADOR DEL PRODUCTO PUERTOS DEPORTIVOS GALLEGOS

El sector de los puertos deportivos y por extensión el turismo náutico en Galicia se encuentra en la actualidad en una encrucijada frente a los retos que debe abordar en un futuro inmediato. Centrados en un incremento de la demanda potencial, como consecuencia de diversos factores: mayor nivel de renta, aumento del tiempo de ocio aunque más fragmentado a lo largo del año, diversificación en las motivaciones,... Pero al mismo tiempo, debemos tener presente la existencia de una mayor y mejor oferta en cuanto a calidad dentro del mercado náutico. Situación a la que debemos hacer frente por medio de un incremento de la competitividad, y uno de los elementos diferenciadores a tener muy presente para lograr este objetivo es la implantación de la ecocalidad como sello distintivo en la gestión de los puertos deportivos gallegos.

Entramos por tanto, a continuación, a analizar otro factor esencial a la hora de valorar la calidad de las diferentes estaciones náuticas deportivas, que es el mantenimiento en su gestión de unos adecuados niveles de sostenibilidad⁶¹. Resulta necesario mantener, cuando no recuperar, la calidad ambiental como recurso turístico clave, además de ser una necesidad

encaminados a redefinir el producto, a analizar la demanda y a mejorar los criterios de gestión empresarial, así como en la adaptación del Sistema de Calidad Turística Española con objeto de lograr la Q de calidad (ICTE).

⁵⁹ Ante el espectacular éxito de la experiencia, la Secretaría General de Turismo, a través de la Subdirección General de Calidad e Innovación Turística, ha optado por ampliar la red actual; convocando para ello un sistema de asistencia técnica.

⁶⁰ Las Estaciones Náuticas existentes en España en el 2002 eran 19. Cuya distribución geográfica, al margen de las dos gallegas anteriormente mencionadas, es: Gijón-Costa Verde y Llanes en Asturias; Santander en Cantabria; Estartit, Salou-Cambriels-Montroig, Palamos, Vialnova i la Geltrú y Tarragona en Cataluña; Marina Alta, Bahía de Altea, Alicante y Columbretes en la comunidad Valenciana; Mar Manor en Murcia y Tarifa, Costa Tropical, Isla Cristina y Soto Grande en Andalucía.

⁶¹ La Agenda 21 (documento final de propósitos tras la Conferencia sobre Medio Ambiente y Desarrollo de Río de Janeiro de 1992) y el "Quinto Programa de Acción en Materia de Medio Ambiente de la U.E." establecen el paradigma de la sostenibilidad. Paradigma que parte del concepto de que el crecimiento económico y por ende el turístico es compatible con la protección medioambiental. Esta idea de sostenibilidad busca una situación de equilibrio que permita el desarrollo económico con un criterio de rentabilidad a largo plazo, pero no a expensas de los recursos naturales, culturales o ecológicos. El principio fundamental para lograr este equilibrio estriba en la necesidad de una adecuada planificación: relacionar correctamente la escala de crecimiento de las actividades económicas con el potencial de cada lugar y, por tanto, con la capacidad de sustentación de los recursos.

básica para la pervivencia de un modo aceptable por la sociedad del ecosistema del entorno (PATIÑO ROMARÍS, C. A., 2000). Es evidente, por otro lado, que todos los puertos deportivos como instalaciones y generadores de actividad modifican el equilibrio inicial del ecosistema donde se emplazan, generando un determinado impacto ambiental (IA)⁶². La cuestión es reducir en la medida de lo posible los impactos ambientales negativos con el fin de preservar la calidad medioambiental y consecuentemente lograr el factor calidad ambiental como elemento enriquecedor de la imagen del producto puerto deportivo dentro del mercado turístico náutico. El primer precedente de dotar de un sello de eco-calidad a las instalaciones náuticas de recreo, lo constituye la iniciativa institucional "Bandera Azul" de la U.E.⁶³ que con carácter anual distingue a las playas y puertos deportivos que poseen unos adecuados equipamientos de servicios al mismo tiempo de que mantienen un ejemplar respeto al medio natural⁶⁴. En las Tablas 9 y 10 aparece reflejada la evolución a nivel de las diferentes CC.AA. españolas (1996-2003) y la distribución provincial del número de puertos deportivos gallegos dotados con el distintivo de la "Bandera Azul". Gracias al éxito de esta iniciativa, muchos puertos deportivos se han planteado la necesidad de comenzar a considerar dentro de su gestión los objetivos ecológicos en su aspecto de protección y concienciación ciudadana (disponer de servicios de retirada de residuos producidos en el mar, control del uso de aceites y tóxicos,...).

TABLA 9. Evolución Banderas Azules concedidas en Galicia con respecto a otras CC.AA. españolas (1996-2003).

COMUNIDADES AUTONÓMAS	1996		2003	
	Nº	%	Nº	%
Cataluña	15	18,29	21	21,65
C. Valenciana	15	18,29	20	20,62
Murcia	4	4,88	5	5,15
Andalucía	16	19,51	20	20,62
I. Baleares	18	21,95	13	13,41
Melilla	-	-	1	1,03
I. Canarias	6	7,32	5	5,15
Galicia	4	4,88	7	7,22
Asturias			1	1,03
Cantabria	1	1,22	2	2,06
País Vasco	2	2,44	2	2,06
ESPAÑA	82	100	97	100

Fuente: FEEE-ADEAC.

⁶² De hecho, como ya comentamos con anterioridad, la actual legislación en materia de puertos deportivos prevé como requisito previo a la otorgación de permiso para la construcción de un nuevo puerto la elaboración de un Estudio de Impacto Ambiental (EIA). Debemos entender por un EIA al conjunto de estudios y metodologías que permiten evaluar los efectos que la ejecución de un determinado proyecto, obra o actividad causará sobre el medio ambiente. El desarrollo de estos EIA está regulada por diferentes normativas de carácter comunitario, nacional y autonómico: Directiva 85/337/CEE, Real Decreto Legislativo 1302/1986, Real Decreto 1131/1988, y las normas de carácter autonómico, ya mencionadas en otro apartado, Decreto 442/1990 y Ley de Medio Ambiente de Galicia de 1995.

⁶³ La Bandera Azul surge en 1986 como una iniciativa promovida por la rama francesa de la FEEE (Fundación Europea para la Educación Ambiental) para valorar y premiar los puertos deportivos franceses. En el año 1987 la Comisión de las Comunidades Europeas selecciona el proyecto para ser patrocinado con carácter institucional. Nueva situación que conllevó la revisión y consenso de los criterios a aplicar, así como su extensión a las playas. Como consecuencia del éxito logrado en esta primera campaña, la DG XI de la Comisión Europea decidió continuar con su apoyo económico e institucional en campañas sucesivas. En la actualidad, participan también en la campaña países ajenos a la U.E. como Noruega, Turquía, Bulgaria, etc.

⁶⁴ La Campaña Bandera Azul de Europa tiene como objetivo primordial "elevar el grado de conciencia ciudadana y el grado de intervención de las autoridades sobre la calidad del entorno de las playas y puertos de Europa y, en particular, de la calidad de las aguas de baño requerida por la Directiva Comunitaria" (76/169/CEE, del 12 de agosto de 1975). Las finalidades perseguidas, con esta iniciativa, se centran esencialmente en dos puntos:

- Elevar el grado de conciencia ciudadana y la acción de las administraciones sobre la calidad del entorno de los puertos deportivos.
- Institucionalizar un símbolo de carácter europeo de reconocimiento para aquellos puertos que logran unos niveles de calidad ambiental predeterminados y procuran un equilibrio entre el uso del recurso natural y el respeto del entorno.

Aplicando, por tanto, los principios de una cierta *ecogestión* (que es lo que se analiza si el puerto deportivo mantiene) y de *ecoetiqueta* (que es en cierta forma la bandera azul). (PERIS MORA, 2001).

TABLA 10. Número de puertos deportivos con bandera azul en Galicia (2003).

PROVINCIAS	Nº PUERTOS BANDERA AZUL
	2003
PONTEVEDRA	5
A CORUÑA	1
LUGO	1
GALICIA	7

Fuente: FEEE-ADEAC.

Las Banderas Azules han supuesto un precedente de sumo interés de valoración de la gestión medioambiental en las instalaciones náutico-deportivas. Pero en la actualidad, es aconsejable ir más allá en la ecogestión, por medio de la implantación de sistemas voluntarios como un medio de diferenciación y valoración frente la competencia⁶⁵. Estos Sistemas de Calidad (ISO 9000, ISO 14000,...) establecen unos criterios uniformes de reconocimiento de que se ha aplicado la mejor tecnología posible con el objetivo de lograr el mayor grado de satisfacción dentro de la demanda turística potencial de un puerto deportivo. Sin embargo, dentro del catálogo existente a nuestro entender son de mayor utilidad a la hora de implantar en una instalación náutico-deportiva, la Norma ISO 14000 y derivadas al establecer un amplio abanico de criterios de calidad, concretando cuales deben ser los criterios de una correcta Gestión Ambiental. El Reglamento 1836/93 de la U.E.⁶⁶ constituye una versión más exigente que la ISO 14000; pero ambas, Norma y Reglamento establecen los requisitos para que un Sistema de Gestión Ambiental⁶⁷ (EMAS) implantado en un puerto deportivo pueda ser oficialmente verificado y certificado por los organismos competentes.

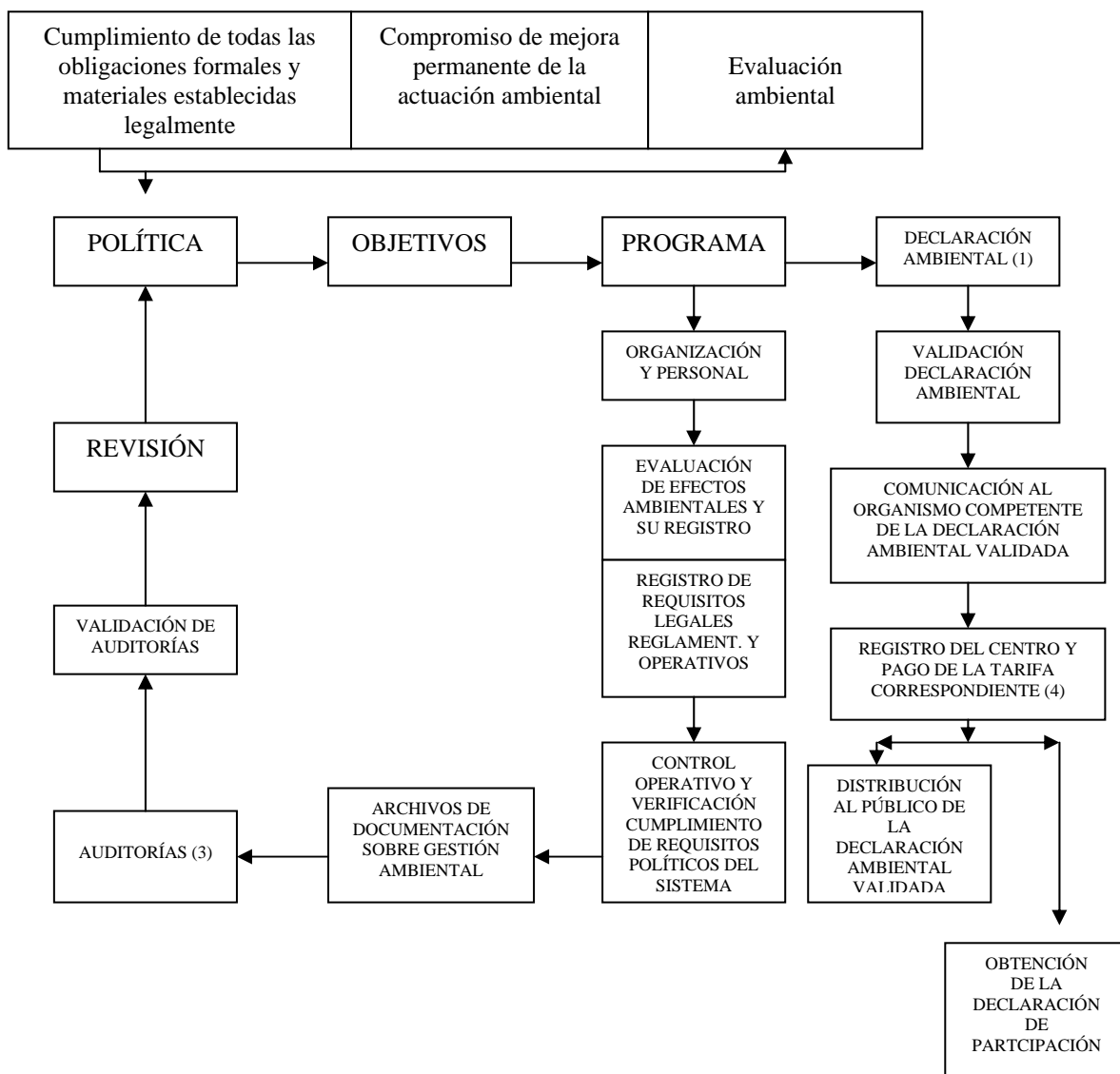
Un puerto deportivo que implante un Sistema de Gestión Ambiental debe exigir a sus proveedores y condicionar a sus clientes para que se incorporen a esta forma de gestionar. La implantación de estos EMAS en los pequeños puertos deportivos gallegos resultaría muy sencilla; aunque sería de sumo interés que la Xunta de Galicia además de regular su gestión y autorizaciones demostrara una clara voluntad política de protección medioambiental promoviendo inicialmente con diferentes tipos de estímulos positivos su adopción y en el futuro, si fuera preciso, con la exigencia de su implantación. La promoción en los diferentes mercados potenciales de la relación de las instalaciones náuticas que implanten el EMAS proporcionaría, a su vez, la mejor forma de extender los principios de sostenibilidad a las actividades relacionadas con la navegación y la pesca deportiva.

⁶⁵ Las Normas ISO 14000, UNE 77.801/77.802 de la Asociación Española de Normalización (AENOR) y el Reglamento 1836/93 de la U.E. establecen procedimientos voluntarios por el que las actividades industriales, y por extensión los servicios, pueden incorporarse a un *Sistema de Ecogestión Normalizado*.

⁶⁶ Adaptada a España por el Real Decreto 85/1996. Por su parte, el Decreto 185/1999, de 17 de junio, establece el procedimiento para la aplicación, en la Comunidad Autónoma de Galicia, de un sistema voluntario de gestión y auditoría medioambiental. Recientemente fue aprobado el Reglamento 761/2003 de la U.E., que recoge los puntos básicos de la anterior normativa (Reglamento 1836/93), pero que amplía su cobertura para conseguir una mayor adhesión empresarial.

⁶⁷ El Reglamento establece los diferentes requisitos que deben cumplir los puertos deportivos que deseen incorporar un EMAS: realizar una *Declaración Institucional*; diseñar una *política* de empresa, realizar unas *evaluaciones medioambientales previas* y diseñar un *programa que marque los objetivos y metas a alcanzar*, crear y mantener una serie de *registros*, distribución expresa de responsabilidades, realizar periódicamente *ecoauditorías* que permitan verificar el buen funcionamiento del Sistema; además hay que mantener un programa interno y externo de información y formación (PERIS MORA, 1999).

FIGURA 2. Requisitos exigidos en el Reglamento de la U.E. 1836/93, para la participación en el sistema de ecogestión y ecoauditoría (PERIS MORA, 1999).



- (1) La declaración ambiental debe ser realizada después de la primera evaluación ambiental y, una vez finalizada cada auditoría o ciclo de auditorías.
- (2) La validación debe ser realizada por un verificador ambiental acreditado, independiente del auditor del centro.
- (3) Las auditorías o, en su caso, los ciclos de auditorías se realizarán en intervalos no superiores a tres años.
- (4) El registro puede ser denegado o suprimido en caso de comunicación de infracción..

5. LA PLANIFICACIÓN EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURAS NÁUTICAS EN GALICIA: ANÁLISIS DAFO DE LA OFERTA DE PUERTOS DEPORTIVOS GALLEGA.

Galicia como destino turístico está conformado por una serie de productos turísticos diferenciados ("sol y playa", rural, cultural,...). Productos que se caracterizan por un grado propio de magnitud, de calidad y por encontrarse en una fase concreta del ciclo de vida de un producto. El estudio del estado y naturaleza de estos productos debe suponer el punto de partida para la concepción y elaboración de cualquier tipo de planificación de carácter estratégico. Estudio que debe realizar una diagnosis del estado del destino turístico, averiguar

los puntos fuertes y los que deben mejorarse⁶⁸. También creemos necesario el denominado análisis comparativo que nos informará de aquellos aspectos positivos o negativos que se hallan podido dar en otros espacios turísticos, para poder hacer uso convenientemente de dicha experiencia.

Estrategias que deben procurar evidentemente la consecución de ventajas competitivas con respecto a los competidores potenciales. Competitividad, que en un mercado turístico actual cada vez más segmentado y en evolución constante, está muy relacionado con la capacidad de innovar y dar alternativa a nuevos productos o semi-productos (que enriquezcan la oferta de modalidades tradicionales), la disponibilidad de una oferta complementaria lo más amplia posible y la calidad de los servicios prestados. Variables que permitan la diferenciación de la imagen de un destino con respecto a otros potencialmente competidores; en definitiva, impulsar y garantizar el atractivo de un destino turístico, evitando en la medida de lo posible aspectos negativos como el de la estacionalidad.

Otro aspecto relevante a tener presente a la hora de diseñar y poner en funcionamiento cualquier tipo de planificación de carácter turístico, es que el turismo no es una actividad específica y aislada, sino la suma de varias ramas de actividad, de administraciones públicas, infraestructuras y servicios complementarios específicos y generales (MARCHENA y VERA, 1990). En este mismo sentido, sería de sumo interés analizar el potencial y real impacto económico, directo e indirecto, de las diferentes instalaciones náuticas de recreo y su actividad sobre su entorno inmediato⁶⁹; lo cual resulta de muy difícil evaluación, aunque en todo caso, el primer paso preciso es determinar y establecer un sistema de indicadores socioeconómicos válido a cualquier instalación con el objeto de poder realizar los oportunos estudios comparativos a través de los cuales poder llegar a un mejor conocimiento de la realidad del sector.

Ahora bien, la realidad nos habla actualmente de la falta de una adecuada ordenación y planificación en Galicia en lo relativo a las instalaciones náuticas deportivas⁷⁰ y, por extensión, en todo lo referente al turismo náutico, pese a la importancia actual y potencial de este sector turístico⁷¹. A esta situación, hay que unir la idiosincrasia propia del sector en Galicia, incapaz

⁶⁸ Para lo cual, la técnica comúnmente usada es el análisis DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades), con la cual podemos acercarnos al conocimiento de los diferentes productos ofertados y el entorno.

⁶⁹ Actualmente en Galicia no se han realizado estudios dirigidos a esta finalidad. En el resto de España son pocos los trabajos encaminados a analizar el impacto que supone la construcción y la explotación de una instalación náutica. De todos modos, en líneas generales podemos apuntar que el valor añadido de un puerto deportivo proviene del grado de diversificación y cualificación que aporta a la oferta de turismo litoral del entorno, creando o pudiendo crear zonas litorales o urbanas con cierta calidad residencial, produciendo un incremento general de la oferta complementaria de restauración y comercial, y en definitiva, atrayendo un segmento específico del turismo que generan determinadas plusvalías a la actividad turística del entorno. En lo que respecta al volumen de empleo generado, obviamente vendrá determinado esencialmente por la envergadura y características de la instalación náutica.

⁷⁰ La planificación económica prevista por parte de la Xunta de Galicia está plasmada en el Plan Estratégico de Desarrollo Económico de Galicia (PEDEGA) 2000-2006. Las directrices de esta política económica regional están recogidas en el denominado Plan de Desarrollo Regional de Galicia (PDR) 2000-2006. Asimismo, el esfuerzo inversor en materia de infraestructuras de transportes y comunicaciones en Galicia viene preestablecido por el Plan Director de Infraestructuras de Galicia (PDIG) 2001-2010. Dentro del cual, en lo referente a los puertos deportivos, el objetivo primordial es el incremento de los atraques, con unas previsiones que situarían la oferta en torno a las 8.000 plazas en el 2005 y en las 10.000 plazas en el 2010. Además, pretende dotar a las instalaciones de servicios más modernos: estacionamientos, tiendas náuticas, elementos para la varada de embarcaciones, servicios de reparación,... En definitiva, una previsión de inversión a lo largo del periodo 2001-2010 de 3.700.000 millones de las antiguas pesetas, cantidad que viene a suponer en torno al 10% de lo presupuestado dentro del esfuerzo inversor del ente Portos de Galicia.

⁷¹ Únicamente, por tanto, podemos apuntar la existencia de un denominado "Plan de Instalaciones Náutico Deportivas" (Portos de Galicia. COTOPV), que viene desarrollando desde 1997, que fue concebido con el objeto de incentivar fundamentalmente los siguientes aspectos: la consolidación de un turismo de calidad en las costas gallegas, el aprovechamiento de los recursos turísticos, el fomento de la industria y las hostelerías locales, la generación de nuevos puestos de trabajo por la creación de una nueva industria auxiliar dedicada a la navegación recreativa, la mejora de la interrelación de las villas con los puertos, por medio por ejemplo de zonas verdes, contribuyendo al esparcimiento de la población y el embellecimiento de las fachadas marítimas. Pero en la práctica, consiste esencialmente en una mera

de aunar esfuerzos, marcar objetivos propios y ante terceros, privados y públicos. Faltando, por tanto, una más que necesaria y lógica interlocución entre los diferentes segmentos del sector con el fin de aunar esfuerzos cara un objetivo común, que no debe ser otro más que el desarrollo de potencial turístico náutico gallego. Planteándose la clara necesidad de la elaboración de una adecuada planificación con rango de ley, que contemplara la ordenación del litoral y del turismo náutico bajo prismas de racionalidad y de sostenibilidad.

Planificación turística que, por tanto, debe procurar posibilitar las condiciones necesarias para conseguir un desarrollo turístico integrado, controlado y sostenible. Desarrollo turístico sustentable que tiene por finalidad lograr un equilibrio final, a través de la sustentabilidad económica, ecológica y sociocultural. Planificación que debe partir de la colaboración y coordinación entre las distintas administraciones y el sector privado.

Tengamos presente que en turismo las diferentes actuaciones planteadas con carácter sectorial deben guardar coordinación con el modelo turístico establecido. Es decir, tenemos que tener muy presente que cada actuación implica unos beneficios y unos costes que se deben ponderar con antelación.

En cualquier caso, la planificación de infraestructuras náuticas deberá procurar en todo momento de la consecución de una racionalidad inversora; orientada a mejorar la calidad de la comercialización de la oferta náutica con respecto a la demanda potencial de dichas instalaciones. Para lo cual, resulta imprescindible el estudio y análisis previo de las tendencias motivacionales de la demanda turística, que permitirá crear una oferta que se acomode a sus características y hábitos de consumo que varían en el espacio y en el tiempo.

En definitiva, planteamos la necesidad de un verdadero Plan de Puertos Deportivos para Galicia, encaminado a corregir los déficits infraestructurales existentes en la red de puertos deportivos y a promover un uso integral y coordinado de las instalaciones existentes. Infraestructuras que no deben ser solamente capaces de satisfacer a la demanda local, sino que también puedan representar una atracción para un flujo de carácter turístico externo. Plan que debe tener un criterio territorial coherente que no permita construir nuevas instalaciones en tanto no se hayan ocupado por completo las ya existentes. Es decir, hay que reducir al mínimo las instalaciones de nueva creación, apostando para ello por ocupar paulatinamente aquellos espacios libres dentro de las dársenas existentes, que fueran susceptibles de acoger usos náutico-deportivos.

Otra de las premisas a lograr es evitar el fraccionamiento de la oferta de instalaciones náuticas. Para lo cual, es preciso una coordinación entre las diferentes instalaciones, una apuesta en común con el fin de no estar en desventaja con respecto a otros espacios turísticos. Al mismo tiempo, se hace imprescindible también una coordinación en el ámbito municipal entre la oferta náutica y su área inmediata. Por tanto, planteamos la conveniencia de crear dentro de la oferta de puertos deportivos gallegos una red organizada (por ejemplo, en función de las diferentes Rías) y coherente, llevando a cabo tanto una estrategia de diferenciación (cada instalación en lo posible debe tener un posicionamiento específico) como de complementariedad con el objeto de poder llevar a buen puerto la puesta en funcionamiento de herramientas comunes, esencialmente de comercialización. La imagen identificativa de cada puerto debe buscar su conjugación con el entorno inmediato, para lo cual son necesarios una serie de estudios y análisis previos con el fin de plasmar lo más representativo.

Finalmente, también creemos preciso la creación de una imagen de marca en el ámbito de la Comunidad gallega. Imagen que debe basarse, por un lado, en los recursos turísticos como elemento diferenciador y por otra parte, en el criterio de calidad, entendida la calidad como la variable que debe cubrir las expectativas de la demanda consiguiendo su fidelización (FERRADÁS, 2001a).

previsión cara el futuro de incremento de la oferta de puertos y amarres, carente de planteamientos previos y objetivos definidos. Al que hay que unir una serie de medidas puntuales e inconexas. En este sentido, finalmente, también es de reseñar las iniciativas de planificación en torno a las actividades náuticas realizadas dentro del ámbito comarcal. En este sentido, resulta especialmente interesante la experiencia que se está a llevar a cabo dentro de la Comarca do Salnés (Pontevedra).

Actualmente, dentro del producto turístico náutico en Galicia las estrategias de promoción tanto desde el sector privado como público son ampliamente mejorables⁷². El problema fundamental es la falta de medios para la comercialización de sus instalaciones y actividades. También, en líneas generales, no existe la suficiente coordinación entre los distintos niveles de la Administración⁷³, con las instalaciones, la actividad náutica y el sector turístico. La labor promocional se centra en la asistencia a ferias, congresos, salones, etc., y en la organización de competiciones deportivas (esencialmente regatas), de indudable impacto mediático⁷⁴. No obstante, podemos afirmar que no existe una promoción con objetivos claramente turísticos, bien dejando patente que las instalaciones y la propia actividad forman parte de la oferta turística, bien sea promocionando el entorno turístico. Así, la promoción se basa exclusivamente, en líneas generales, en la información relativa a la localización de las diferentes instalaciones y de sus servicios. Por tanto, podemos afirmar que se carece de una línea de promoción centrada en unos objetivos claramente turísticos, que integre la oferta de actividades náuticas bajo la forma de un producto turístico. Sólo y muy recientemente, podemos constatar la edición de folletos promocionales que integran la señalización de las características de las instalaciones y la oferta propiamente dicha de actividades náuticas, con la puesta en valor del entorno turístico inmediato.

Es esencial también, analizar la idoneidad de la política tarifaria en correlación con la calidad de prestación de los diferentes servicios náuticos. Puesto que, mediante la implementación de una política tarifaria atractiva, es posible propiciar el crecimiento de la clientela de cada una de las instalaciones náuticas gallegas. Es decir, su cuota de mercado. La finalidad de dicha instrumentación de la política tarifaria no será otro que lograr, en principio, la fidelización de la demanda potencial de servicio atendida. En un segundo término, este tipo de actuaciones se erigirán por su propio peso específico en un claro incentivo de competitividad para la captación de crecientes cuotas de mercado. Finalmente, estas directrices revertirán en una mejora significativa de los servicios ofertados. En este sentido, la prestación de un servicio portuario de un cierto nivel de calidad estará debidamente correspondido con un internalizable coste final por concepto de uso con el que se le gravará a la demanda potencial de servicio de las instalaciones náuticas.

En este punto, creo más que necesario efectuar un análisis de la situación apuntada del sector náutico turístico en Galicia y en concreto de los puertos deportivos, a través de la identificación de las oportunidades y amenazas del entorno y de las fortalezas y debilidades del destino y las empresas (DAFO). Auditoria a nivel interno y externo que posteriormente nos permitirá apuntar una serie de medidas y estrategias básicas a desarrollar para el futuro, con vistas a potenciar y a mejorar la situación del turismo náutico en Galicia (Cuadro 2).

⁷² En este sentido, valga como apunte, que dentro de la labor de marketing y promoción turística desarrollada por TURGALICIA, que en el ámbito del turismo náutico se carece del diseño de una política estructurada y coherente. Así, podemos apuntar que la labor desarrollada en la campaña 2002 se centró en las siguientes actuaciones: redición de un folleto de turismo náutico y la asistencia a los salones náuticos de Barcelona (2-10 de noviembre), París (6-16 de diciembre) y Vigo (23-26 de mayo) (TURGALICIA, Memoria de actividad 2002).

⁷³ Dispersión actuaciones COTOP (Puertos de Galicia) y Dirección Xeral de Turismo, necesidad de coordinación por medio de centrar las competencias en una sólo consejería o mediante la creación de un organismo común a las dos consejerías que coordine la política a desarrollar en el ámbito de los puertos deportivos.

⁷⁴ En este sentido, es de destacar la reciente elección de Galicia como lugar de salida de la Vuelta al Mundo (Volvo Ocean Race) en 2005, organización que recaerá en las localidades de Vigo, A Coruña, Sanxenxo y Baiona. Competición de gran impacto mediático mundial, que además de suponer unos lógicos beneficios económicos directos, es de esperar que sus diferentes sinergias se aprovechen de la forma más adecuada para dar el definitivo espaldarazo que el Turismo Náutico requiere en Galicia.

CUADRO 2. Análisis DAFO: El Turismo Náutico en Galicia. La oferta de puertos deportivos.

OPORTUNIDADES	
<ul style="list-style-type: none"> - <i>Mejora de las infraestructuras de transportes con el exterior. Registrándose un importante crecimiento de la accesibilidad con el resto de España. Especial mención merece la puesta en funcionamiento de las denominadas Autovías de la Meseta.</i> - <i>Celebración del próximo Año Xacobeo 2004. Pero especial relevancia, debe tener la reciente elección de Galicia como lugar de salida de la Vuelta al Mundo en vela (Volvo Ocean Race) en el 2005.</i> - <i>El mercado del Turismo Náutico está conquistando en los últimos tiempos un abanico de renta más amplio dentro de la demanda, relegando el tópico de elitista.</i> - <i>Instalaciones y embarcaciones de otros sectores, especialmente el pesquero, susceptibles de transformación.</i> - <i>Cultura marinera muy arraigada en Galicia.</i> 	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> - <i>Condiciones climáticas y contorno natural privilegiado para la práctica de la náutica de recreo.</i> - <i>Localización de Galicia en la ruta de paso para el tráfico de embarcaciones de recreo del Norte de Europa cara el Mediterráneo.</i> - <i>Posesión de un importante número de puertos deportivos, con una buena distribución geográfica a lo largo del litoral gallego.</i> - <i>En materia de precios de amarre de los puertos deportivos, Galicia presenta una situación muy competitiva.</i> - <i>Galicia ocupa un lugar destacado, dentro del panorama español, en el número de asociaciones náutico deportivas (vela, remo,...).</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Puertos deportivos de reducido tamaño y con insuficientes servicios. Escaso número de amarres reservados para uso turístico (transeúntes).</i> - <i>La existencia de un importante número de puertos deportivos gestionados por Clubes náuticos dificulta su utilización como recursos turísticos.</i> - <i>Falta de integración, en líneas generales, de los puertos deportivos con su entorno inmediato. En este sentido, se trata también de paliar en la medida de lo posible los estrangulamientos operativos existentes en cada uno de los diferentes puertos deportivos para la comercialización de la prestación de sus diferentes servicios en su hinterland portuario.</i> - <i>Las trabas legales burocráticas y la excesiva presión fiscal dificultan el desarrollo del sector.</i> - <i>Sector marcado por una fuerte estacionalidad en los meses de verano.</i> - <i>Reducido número de empresas y barcos destinados a la práctica del chárter náutico. En la misma línea, poco impulso y falta de empresas comercializadoras de la pesca deportiva.</i> - <i>Falta de gestión empresarial y de formación específica del personal. Especialmente, para atender adecuadamente a la demanda de ocio y recreación.</i> - <i>Falta de una auténtica comunicación y comercialización de los</i>

	<p>puertos deportivos y, por extensión, del Turismo Náutico. Es destacar, en este punto, la inexistencia de una central de reservas para el producto náutico-turístico.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Debilidad de asociacionismo por parte de los integrantes de la oferta náutica, a pesar de intentos como la puesta en funcionamiento de las Estaciones Náuticas de O Salnés y Sada. - Descoordinación entre las diferentes administraciones y organizaciones que tienen competencias en la materia de puertos deportivos.
<p style="text-align: center;">AMENAZAS</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Importante y rápido desarrollo del Turismo Náutico en otros países competidores.</i> - <i>Falta de un auténtico Plan Estratégico del Turismo Náutico a medio y a largo plazo integrado y coordinado con asociaciones públicas y privadas.</i> - <i>Escasa información y falta de conocimiento en el mercado exterior sobre la oferta de instalaciones náutico-deportivas gallegas y, por extensión, del Turismo Náutico.</i> - <i>Oferta complementaria, próxima a las zonas portuarias, de carácter familiar y minifundista, poco sensible a la potencialidad del Turismo Náutico.</i> - <i>Implantación y éxito de estrategias de colaboración comercial intersectorial en España (Estaciones Náuticas del Mediterráneo) y en otros países competidores.</i> 	

Fuente: Elaboración propia.

6. LÍNEAS DE ACTUACIÓN.

A partir de las consideraciones efectuadas en el anterior diagnóstico, consideramos necesarios la aplicación de los siguientes criterios de actuación, para la puesta en valor de los puertos deportivos y de la náutica recreativa en Galicia:

- **Favorecer las interrelaciones, el asociacionismo entre los diferentes sectores integrantes de la oferta náutica.** Es preciso ahondar en las acciones dirigidas a la búsqueda de sinergias entre los diferentes sectores implicados. En este sentido, sería interesante reunir y agrupar el factor humano vinculado con el sector (inversores reales y potenciales, directores y empleados de instalaciones, federaciones, clubes,...), y abordar la necesidad de incrementar la cooperación y coordinación mutua.
- **Las diferentes administraciones deberán plantear y poner en funcionamiento un conjunto de políticas y técnicas coordinadas, reflejadas en una serie de líneas de actuación tendentes a fomentar, mejorar y promover el turismo náutico, y consecuentemente la rentabilización de la oferta de instalaciones náuticas.** En este sentido, sería de sumo interés, potenciar la cooperación inter administrativa entre municipios con instalaciones náuticas para crear zonas de promoción turístico náutica, aunando esfuerzos de promoción.
- **Efectuar actuaciones tendentes a reducir la estacionalidad de las actividades del sector.** Las actividades náutico-deportivas se concentran mayoritariamente durante los meses de verano, por lo que es necesario fomentar actuaciones tendentes a la desestacionalización. En este sentido serían recomendables, entre otras, actividades destinadas a la promoción del turismo náutico en temporada baja u otras tendentes a mejorar el atractivo de los puertos gallegos como puertos de hibernaje.
- **Creación de una Red de puertos deportivos a nivel de Galicia.** Potenciar el establecimiento de convenios de colaboración entre diferentes puertos, definiendo productos y servicios turísticos homogéneos, diseñados para las diferentes tipologías de turistas potenciales.
- **Fomentar y facilitar la adaptación y reconversión de los puertos deportivos.** En beneficio de todo el sector, se debería favorecer la adaptación de las infraestructuras a las demandas de cada momento.
- **Potenciar programas de formación profesional y de cualificación específicas del personal de los puertos deportivos, a través de los organismos públicos correspondientes.** Programas que podrían centrarse también en el reciclaje de profesionales del sector pesquero para actividades de náutica deportiva y turística.
- **Impulsar la creación de empresas de productos náutico turísticos.** Por ejemplo, centradas en: chárter náutico, pesca deportiva,...
- **Mejorar y fomentar el consenso social entorno a los puertos deportivos.** En este sentido sería recomendable establecer el máximo de diálogo social entre los distintos sectores afectados, discutiendo y poniendo en práctica todas las actuaciones posibles para reducir o eliminar los impactos negativos que estos puedan producir.
- **Estandarizar los servicios de las instalaciones.** Promoviendo el incremento del número y calidad de los servicios ofertados y el número de amarres disponibles para transeúntes en las instalaciones náuticas existentes. En el caso de la creación de nuevos puertos deportivos, su localización y características deben partir de la adopción de criterios de racionalidad en cuanto a la distribución de la oferta a lo largo del litoral, y de consideraciones ingenieriles y medioambientales.
- **Mantener una política de fomento de la calidad e innovación.** En coordinación con la anterior propuesta, que permita consolidar a Galicia como región líder en el negocio náutico turístico. Recordemos la importancia que tiene para el turismo el grado de satisfacción de la clientela, por tanto, todas las medidas tendentes a mejorar la atención del cliente repercutirán positivamente en el sector.
- **Promover la adopción en las diferentes instalaciones náuticas la adopción de criterios de calidad ambiental, como vía de promoción y reposicionamiento dentro del mercado turístico náutico.** Sensibilizar al propio sector sobre la necesidad del sistema de calidad y facilitar a las instalaciones náuticas su implantación, la evaluación de forma directa de su nivel de calidad y la realización de una mejora continua de este nivel.

- **Adoptar las medidas necesarias y mejorar el control de las costas, puertos y mar abierto, para proteger el medio ambiente y evitar la contaminación costera.**
- **Precios competitivos.** En esta línea, sería adecuado ampliar y dar facilidad de acceso a los niveles medios de renta para el uso y disfrute de las actividades náuticas, rompiendo con la idea preconcebida de turismo de élite⁷⁵.
- **Potenciar la investigación desde las diferentes administraciones sobre el producto turístico náutico.** Con el objeto, de poder alcanzar un conocimiento lo más profundo posible del perfil de la demanda específica de los puertos deportivos (*motivaciones y expectativas*): definición de los públicos objetivos (*investigación de mercados*). Conocimiento, a través del cual, poder definir y desarrollar productos de Turismo Náutico competitivos dentro del mercado (*definición de producto*). Fijación de las estrategias de actuación de los diferentes productos y un Plan de Comercialización.
- **Establecer un plan específico de promoción para el producto náutico.** En este sentido, sería de interés, elaborar publicaciones y soportes promocionales específicos que aglutinen el producto náutico con los diferentes mini-productos que ofrece el puerto deportivo y las empresas del municipio⁷⁶. Actuaciones que deben ir encaminadas a posicionar a Galicia como destino de calidad, siendo de especial interés las dirigidas al exterior.
- **Creación de una marca identificativa y, a su vez, de un mensaje genuino que sintetice los elementos más valorados dentro de la imagen⁷⁷ del litoral gallego, como forma promocional de la oferta de puertos deportivos y del Turismo Náutico en Galicia.** Esta imagen (gráfica y verbal) debería ser compartida y flexible, de manera que permita incorporar la variedad de oportunidades y posibilidades de aprovechamiento para el Turismo Náutico, que son factibles en este ámbito litoral.
- **Impulsar la creación de nuevos productos náuticos.** Estableciendo acciones de interrelación entre los diferentes sectores de la oferta náutica y las empresas de alojamiento y comercialización, al objeto de poder complementar el producto náutico, al mismo tiempo, complementar otros productos turísticos como el producto sol-playa, vacaciones activas,...
- **Promover la creación de una central de reservas para el producto turístico náutico.**
- **Continuar la promoción del deporte náutico y la organización de competiciones de alto nivel.** Con el objetivo de consolidar la imagen de Galicia dentro del mercado turístico náutico. Estas actividades de promoción deberían extenderse a acciones directas en el exterior, en especial al mercado francés y español, los cuales presentan un potencial considerable de crecimiento.

⁷⁵ En este sentido, sería interesante captar a los segmentos del turismo familiar (por medio, por ejemplo, de la creación de Clubes de familia con precios reducidos), a los segmentos más jóvenes (por medio de acuerdos con distintas federaciones y clubes náuticos para la puesta en funcionamiento de escuelas, cursos, seminarios,... encaminados a la práctica de diferentes actividades náuticas, a fomentar una cultura cercana a la mar), del turismo activo (usando forfaits),...

⁷⁶ De momento, en la actualidad la promoción existente se remite, en gran medida, a folletos informativos de la existencia de instalaciones o actividades náuticas, no a integrarlas dentro de la oferta de productos y servicios turísticos.

⁷⁷ La imagen turística de un territorio expresa su contenido real y material. Anticipa, por tanto, los elementos excepcionales que el turista puede incorporar a su vivencia cotidiana a partir de su acto de consumo turístico. La imagen es el elemento que enuncia el contenido de una experiencia turística y, por tanto, es el elemento que decanta el proceso de decisión, en el momento de viajar o no a un destino, sino también, en el caso afirmativo, de las condiciones de viaje en términos de duración, actividad y modalidad.

BIBLIOGRAFÍA

AGUILÓ PÉREZ, E. (1996): *Factores de cambio en el turismo: políticas a desarrollar*, en VALDÉS, L. y RUIZ, A (coord.): *Turismo y promoción de destinos turísticos: implicaciones empresariales*. Universidad de Oviedo. Oviedo, págs. 21 y ss.

ÁLVAREZ-OSSORIO, I. (1997): *La oferta de puertos deportivos como dinamizadora del entorno turístico*, en *Oferta Turística: Diversificación y complementariedad*. A.U. de Turismo, Fundación Cavanilles de Altos Estudios Turísticos. Benicassim.

ALVARGONZÁLEZ RODRIGUEZ, R. (1989): *Metamorfosis portuarias: el nuevo puerto deportivo de Gijón. Notas para una tipología de los espacios de ocio litorales*. Rev. ERIA. Universidad de Oviedo.

CALVO ROJAS, E.; GÓMEZ Y DÍAZ CASTROVERDE, J.M. y JIMÉNEZ DE CISNEROS, F.J. (1994): *La ordenación urbanística y la Ley de puertos: jornadas de estudio*. Consorcio de la Zona Franca de Vigo, Vigo.

CARCELLER FERNÁNDEZ, A. (1983): *Legislación de puertos. Interés actual de este ordenamiento*, en *Rev. de Administraciones Públicas* 100-102 (vol.III). Madrid, págs. 2302 y ss.

CARDONA MARTORELL, J. (2000): *El papel de la administración local en destinos con oferta náutica*, en ESTEBAN CHAPAPRÍA, V.: *Puertos deportivos y clubes náuticos: una oferta turística diferenciada*. UPV, Valencia, págs. 141 y ss.

C.E.O.T.M.A. (1982): *Ordenación de espacios litorales. Criterios metodológicos y normativos*. Centro de Estudios de Ordenación del Territorio y el Medio Ambiente (M.O.P.U.). Serie Normativa, nº7. Madrid.

CERDÁ Y GARCÍA DE LEONARDO, V. (199): *Las instalaciones náuticas de recreo. El marco legislativo y competencial*, en ESTEBAN CHAPAPRÍA, V.: *Futuro y expectativas del turismo náutico*. UPV, Valencia, págs. 41 y ss.

COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (1993): *Reglamento 1836/93 sobre Ecogestión y Ecoauditoría*. DOCE, nov. 1993. Bruselas.

CONSULTUR (1999): *Definición y desarrollo de la red de estaciones náuticas*. Secretaría de Estado de Comercio, Turismo y Pyme. Madrid.

DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. *Fortalezas y debilidades de la red gallega de puertos de interés general del Estado al desarrollo regional*, en: *Revista Estudios de Construcción y Transportes*, núm., 91. Ministerio de Fomento. 2000. Madrid.

DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. *Reflexiones y notas de la política portuaria y sus efectos en la red regional de puertos de interés general de Galicia*, pág., 81-104, en: *Revista de Estudios de Construcción y Transportes*, núm., 93. Ministerio de Fomento. 2001. Madrid.

DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. *El tren en Galicia. Aproximación a la política del transporte ferroviario en Galicia: su contribución al desarrollo regional*. Edit. Excma. Diputación Provincial de Pontevedra. 2002. Pontevedra.

DÍAZ FERNÁNDEZ, *El horizonte de los puertos gallegos en el S. XXI*. Edit. Universidad de A Coruña. IUEM. 2003. A Coruña.

DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. *Contribución de las infraestructuras de transporte y comunicaciones al desarrollo territorial de Galicia*, en: DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. & LOIS GONZÁLEZ, R. C. (Direc.) *Las infraestructuras de transportes y comunicaciones en el desarrollo territorial de Galicia*. Edit. Excma. Diputación Provincial de Pontevedra. 2004. Pontevedra.

ESTEBAN CHAPAPRÍA, V. (1998): *Náutica de recreo y turismo en el Mediterráneo: La Comunidad Valenciana*. Síntesis, Madrid.

ESTEBAN CHAPAPRÍA, V. y YEPES, V. (1998): *Turismo náutico y gestión medioambiental de puertos deportivos*. Tecnoambiente. Valencia, págs. 29 y ss.

ESTEBAN CHAPAPRÍA, V. (1999): *Puertos deportivos y clubs náuticos: una oferta turística diferenciada*. UPV, Valencia.

ESTEBAN CHAPAPRÍA, V. (2000a): *Futuro y expectativas del turismo náutico*. UPV, Valencia.

ESTEBAN CHAPAPRÍA, V. (2000b): *El planeamiento de infraestructuras para el turismo náutico*. Rev. Cuadernos de Turismo nº6, Universidad de Murcia, Murcia.

ESTEBAN CHAPAPRÍA, V. (2000c): *Los puertos e instalaciones náuticas de recreo y deportivos como infraestructura turística*, en *La actividad turística española en 1999*. AECIT. Madrid, págs. 577 y ss.

ESTEBAN CHAPAPRÍA, V. (2001): *La oferta turística de las Estaciones Náuticas*. UPV, Valencia.

JEROME, J y ROOF, D. (1990): *Dry storage: The marinas' answer to water access*. Van Zevern Publications, Skokie (Illinois).

JIMÉNEZ DE CISNEROS CID, F.J. (1990): *El nuevo régimen de los puertos deportivos y la Ley de Costas*, en *Rev. Estudios Territoriales*, nº34. Instituto del Territorio y Urbanismo. Madrid, págs. 107 y ss.

JIMÉNEZ DE CISNEROS CID, F.J. (1992): *Regímenes de utilización del Dominio Público: especial referencia a los puertos deportivos*, en *Jornadas sobre la Ley de Costas (1991)*. Escola Galega de Administración Pública. Santiago de Compostela, págs. 91 y ss.

FEEE-ADEAC. (1998): *Manual Bandera Azul de Puertos Deportivos*. ADEAC-FEEE. Madrid.

FERRADÁS CARRASCO, C. (2001): *La relevancia del Turismo Náutico en la Oferta Turística*. Cuadernos de Turismo (7), Universidad de Murcia. Murcia.

FERRADÁS CARRASCO, C. (2001): *El Turismo Náutico en el litoral alicantino*. Alkibla (7), Revista de Investigación del Bajo Segura. Alicante.

FERRADÁS CARRASCO, C. (2001): *El turismo náutico: nuevo producto turístico de calidad, en Forma y función del territorio en el nuevo siglo*. Actas del XVII Congreso de Geógrafos Españoles, Universidad de Oviedo. Oviedo.

FERRADÁS CARRASCO, C. (2002): *El turismo náutico en el Mediterráneo*. Cuadernos de Turismo (9), Universidad de Murcia. Murcia.

G.M.M.Consultores Turísticos, S.A.. (1998): *El turismo náutico en España*. Instituto de Turismo de España. TURESPAÑA. Madrid.

HUMAN Consultores Turísticos S.L. (1988): *El turismo náutico en España*. Turespaña. Madrid.

HUNT, D. y JONSON, C.. (1996): *Sistemas de Gestión Ambiental*. Mc Graw Hill. Madrid.

INSTITUTO DE TURISMO DE ESPAÑA. TURESPAÑA. (1998): *El Turismo náutico en España*. Madrid.

MARTÍN PÉREZ, F. J. (1995): *Dirección de Instalaciones Náutico Deportivas*. CIMAR, Madrid.

MARCHENA, M. y VERA, J.F. (1990): *Turismo y desarrollo. Un planteamiento actual*. Papers de turisme, nº3, Institut Turístic Valencia. Valencia.

MÉNDEZ DE LA MUELA, G. (2000): *Situación y perspectiva del turismo náutico en España*, en LATIESA RODRÍGUEZ, M. y ÁLVAREZ SOUSA, A.: *El turismo en la sociedad contemporánea: diversificación, competitividad y desarrollo*. Proyecto Sur de Ediciones S.L., Granada, págs. 249 y ss.

MÉNDEZ DE LA MUELA, G. (2002): *El turismo náutico en La actividad turística en 2001*. AECIT, Valencia, págs. 663 y ss.

MENÉNDEZ REXACH, A. (1995): *El Dominio Público portuario estatal*, en Rev. de Derecho Urbanístico. Madrid, págs. 79 y ss.

MONTANER MONTEJANO, J. (1991): *Estructura del mercado turístico*. Editorial Síntesis. Madrid.

PATIÑO ROMARÍS, CARLOS ALBERTO (2000): *Espacios turísticos litorais: o modelo das Rías Baixas*, en PATIÑO ROMARÍS, C.A.; HERNÁNDEZ BORGE, J. Y DIAZ FERNÁNDEZ, J. A.: *O turismo en Galicia. Potencialidades endógenas de desenvolvemento urbano e económico*. Excm. Diputación de Pontevedra. Pontevedra

PATIÑO ROMARÍS, CARLOS ALBERTO (2001): *Espacios turísticos e de ocio nas Rías Baixas: unha análise a diferentes escalas*. Dirección Xeral de Turismo, Consellería de Cultura, Comunicación Social e Turismo, Xunta de Galicia. Santiago de Compostela.

PATIÑO ROMARÍS, CARLOS ALBERTO (2002): *A illa da Toxa: O planeamento urbanístico no proceso de construción e transformación dun produto turístico litoral*. Servicio de Publicaciones, Diputación Provincial de Pontevedra. Vigo.

PERALES MADUEÑO, F. (1986): *La clasificación y ordenación del suelo de los puertos deportivos en los planes generales y normas subsidiarias del planeamiento municipal*, en Rev. de Derecho Urbanístico, 100. Madrid, págs. 183 y ss.

PERIS MORA, E. (1999): *La calidad medioambiental, clave en las instalaciones náuticas de recreo*, en ESTEBAN CHAPAPRÍA, V.: *Puertos deportivos y clubes náuticos: una oferta turística diferenciada*. UPV, Valencia, págs. 85 y ss.

PINACHO BOLAÑO-RIVADENEIRA, J. (1996): *Tráfico Marítimo*. Fondo editorial de ingeniería naval. Madrid.

PUERTOS DEL ESTADO. *Marco estratégico*. Edit. Puertos del Estado. 1998. Madrid.

ROMER FERNÁNDEZ, F. (1989): *Régimen urbanístico de la construcción de puertos deportivos*, en Rev. de Administraciones Públicas, 120. Madrid, págs. 127 y ss.

SÁNCHEZ PAVÓN, B. *Las relaciones puerto-ciudad*. Edit. IUEM. Universidad de A Coruña. 2003. A Coruña.

SÁNCHEZ PAVÓN, B. *La financiación de infraestructuras*, en: DÍAZ FERNÁNDEZ, J. A. & LOIS GONZÁLEZ, R. C. *El sistema de comunicaciones y transportes en el desarrollo territorial de Galicia*. Edit. Excm. Diputación provincial de Pontevedra. 2004. Pontevedra.

SEOANE, M^a. E. (1982): *Turismo náutico en España*, en Coloquio Hispano-Francés sobre Espacios Litorales, noviembre de 1981. Servicio de Publicaciones del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Madrid, págs. 685 y ss.

SMITH, C. y JENNER, P. (1994): *Market segments*. EIU Travel & Tourism Analyst nº5.

SMITH, C. y JENNER, P. (1995): *Leisure industries*. EIU Travel & Tourism Analyst nº6.

TOBIASSON, B. O. y KOLLMEYER, R. C. (1991): *Marinas and Small Craft Harbors*. Van Nostrand Reinhold, Nueva York.

TORRES ALFOSEA, F. J. (1997): *Ordenación del litoral en la Costa Blanca*. Publicaciones de la Universidad de Alicante, Murcia.

VALENZUELA RUBIO, M. (1982): *La incidencia de los grandes equipamientos recreativos en la configuración del espacio turístico litoral: la costa de Málaga*, en Coloquio Hispano-Francés sobre Espacios Litorales, noviembre de 1981. Servicio de Publicaciones del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Madrid, págs. 313 y ss.

VERA, J.F.; PALOMEQUE, L.; MARCHENA, M.; ANTON, S. (1997): *Análisis territorial del turismo*. Ariel. Barcelona.

YEPES, V. y AMOR, F. (2000): *Análisis topológico de la diferenciación del producto turístico*, en ESTEBAN CHAPAPRÍA, V.: Futuro y expectativas del turismo náutico. UPV, Valencia, págs. 7 y ss.

YEPES, V. y AMOR, F. (2001): *Las estaciones náuticas y el municipio turístico en la Comunidad Valenciana*, en ESTEBAN CHAPAPRÍA, V.: La oferta turística de las estaciones náuticas. UPV, Valencia, págs. 5 y ss.

ZAMBONINO PULITO, M^a (1997): *Puertos y costas: régimen de los puertos deportivos*. Tirant lo Blanch, Valencia.