

1. TURISMO NÁUTICO

1.1 APROXIMACIÓN AL TURISMO NÁUTICO

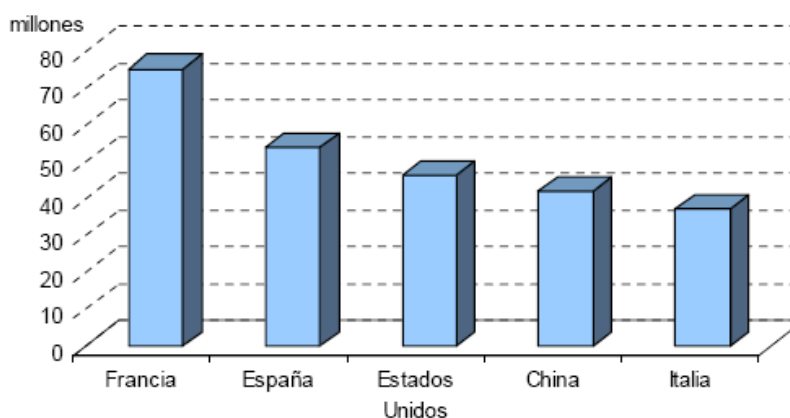
1.1.1 CONCEPTO Y CLASIFICACIÓN

Para poder definir con claridad el concepto de turismo náutico es necesario, obligatoria y previamente, esclarecer qué se entiende por turismo en general y posicionar a España en el contexto mundial.

A nivel general, se define turismo como un conjunto de relaciones que surgen como consecuencia de un viaje, siempre y cuando éste no dure más de un año. Es decir, el turista genera estas relaciones en el transcurso de su trayecto, definiendo los servicios que desea adquirir a lo largo del mismo y demandando recursos en el destino a cambio de una contraprestación. Sin embargo, el turismo tiene numerosas formas de realización que se ajustan a esta definición. La organización del viaje, la naturaleza de las actividades a realizar o la motivación del turista pueden generar diversas clases de turismo [1], entre las que se encuentra el turismo náutico, distinguiéndose de otros tipos de turismo por el tipo de actividad realizada, que en este caso serían las actividades náuticas.

El sector turístico es una de las bases principales de nuestra economía. Su incidencia se refleja tanto en la balanza de pagos del comercio exterior como en el empleo, en la formación de la demanda interna o por su participación en la formación del PIB, pues según las últimas cifras, el sector genera alrededor del 12% del mismo y supone el mantenimiento del 10% de la población ocupada.

A nivel mundial, y según las últimas cifras publicadas, España ocupa el segundo puesto como destino turístico, con un volumen de turistas alrededor de los 50 millones, por detrás de Francia pero superando a países como Estados Unidos o Italia.



Fuente: Organización Mundial del Turismo

Figura nº 1: Principales destinos turísticos en el mundo

La distribución del turismo en España por Comunidades Autónomas se refleja en la siguiente figura, donde se aprecia como las C.C.A.A. que más visitantes reciben, con mucha diferencia con respecto al resto del Estado, son Cataluña, Baleares, Andalucía y Canarias.

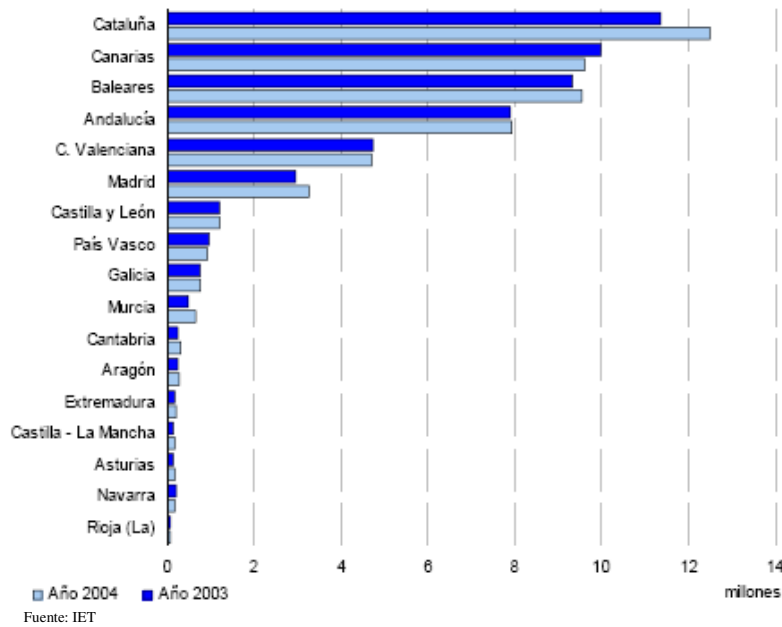


Figura nº 2: Movimientos turísticos por Comunidades Autónomas

Por otro lado, como se refleja en la siguiente figura, el turismo en España sufre el problema de la estacionalidad, ya que la proporción de turistas que atraviesan nuestras fronteras en época estival es muy superior al conjunto del resto del año.

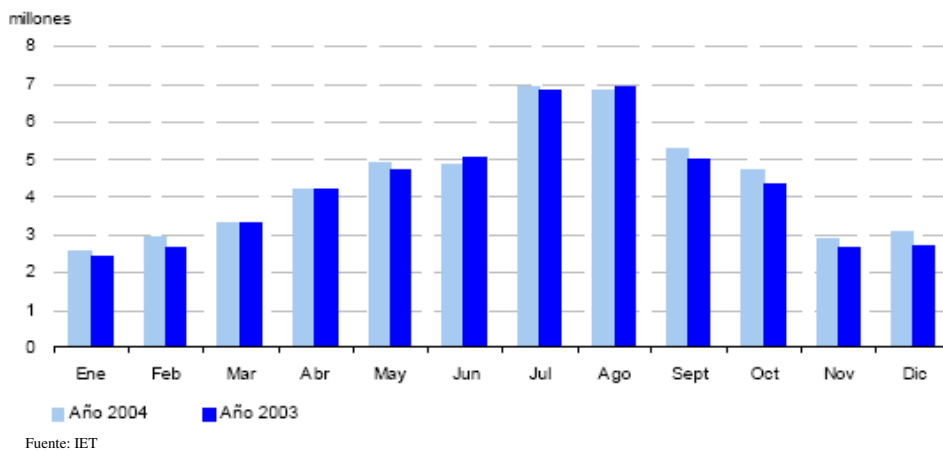


Figura nº 3: Distribución anual del turismo en España

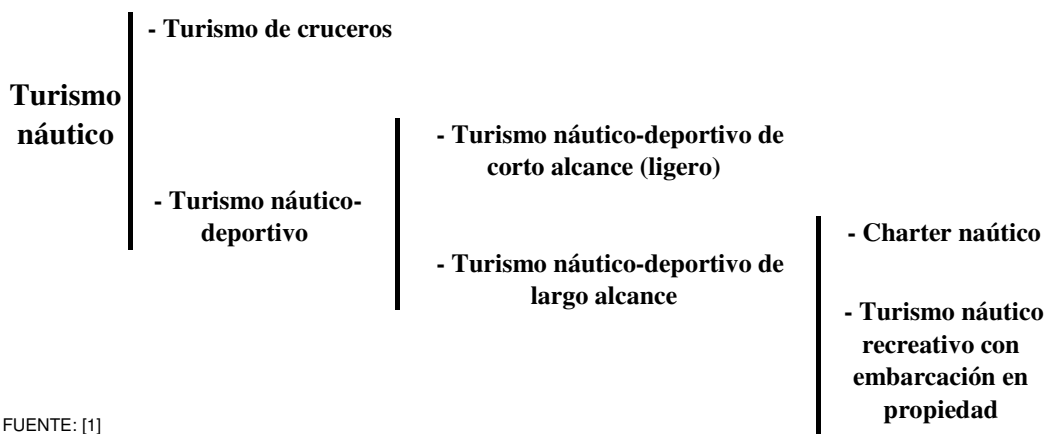
Se puede afirmar que existe un abanico ingente de definiciones referentes al turismo náutico. Según G.M.M. Consultores turísticos, S.A. el turismo náutico es “*un turismo en si mismo, son vacaciones activas en contacto con el agua que permiten realizar todo tipo*”

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 (...)". Otros autores lo definen como un segmento del turismo litoral relacionado con prácticas de ocio y actividades deportivas en contacto con el mar y asociado a otros tipos de turismo como el de sol y playa. Esta última definición no es completa pues no engloba las actividades náuticas que se realizan en el interior, otra forma de turismo náutico que día a día va teniendo un peso específico más relevante en el conjunto del turismo náutico (de mayor calibre a nivel mundial que estatal) y que con las tendencias actuales de destinos turísticos podemos afirmar su potencial futuro, como ya lo demuestran las actuaciones e inversiones de ciertas C.C.A.A., en su caso Cataluña, comunidad que en época estival tiene niveles de ocupación en zonas de montaña, con posibilidad de realizar actividades náuticas en ríos y pantanos, no muy alejados de los niveles de su zona litoral.

Hay que remarcar que el turismo náutico dispone de muchos atractivos ya que genera la diversificación y especialización de la oferta turística, comporta un nivel elevado de gasto, y atrae de manera inducida otras actividades gracias a las infraestructuras en las que se desarrolla. Según varios autores, este segmento del mercado está creciendo más rápidamente que el mercado en general, no solamente por los que realizan actividades náuticas de manera premeditada, sino porque también dichas actividades se están convirtiendo en una oferta complementaria durante el tiempo de vacaciones de aquellos turistas que en principio buscan únicamente "sol y playa".

Siguiendo la definición inicial de turismo, el turismo náutico lo podemos entender, por tanto, como un conjunto de relaciones entre personas, surgidas al efectuar un viaje y con la característica de que la principal motivación es la realización de actividades náuticas, con ánimo recreativo o deportivo, y realizadas en grandes masas de agua, como el mar, los ríos y los lago [1].

Según Antonio Peláez [1], el turismo náutico se puede descomponer según se refleja en la figura adjunta, basándose en el tipo de actividad náutica que el turista realiza:



FUENTE: [1]

Figura nº 4: Clasificación del turismo náutico

• **Turismo de cruceros:** se caracteriza por el uso de grandes embarcaciones para el transporte de pasajeros. Estos pasajeros se pueden considerar turistas náuticos, ya que la navegación en el barco de una compañía de cruceros turísticos es a todos los efectos una actividad náutica, si bien se distingue por su enfoque orientado fundamentalmente al ocio y la recreación, alejado de planteamientos activos como el deportivo. Es un tipo de turismo con el que se obtiene un importantísimo volumen de negocio considerando los gastos de los turistas, de la tripulación y el aprovisionamiento del buque, por lo que permite una mejor redistribución de la riqueza en la localidad que pueda llegar a acogerlo.

• **Turismo náutico-deportivo:** se distingue del anterior en que el turista realiza el viaje con la motivación principal de realizar actividades náuticas deportivas, bien sea una vez situado en el destino escogido o a lo largo de todo el viaje, pudiendo utilizar una embarcación alquilada (charter náutico) o en propiedad. La característica principal que distingue a este tipo de turismo del de cruceros es que la actividad que realiza el turista es principalmente deportiva, por lo tanto es un turismo activo, donde el viajero desea invertir el tiempo del viaje en una práctica deportiva muy determinada. En este tipo de turismo hay que diferenciar entre los turistas que acuden a un determinado destino animados por la perspectiva de practicar en él los deportes acuáticos, lo que se ha denominado turismo náutico ligero, como es el caso de aquellos que acuden a las estaciones náuticas, practicando las actividades en el entorno del puerto base, y los turistas que efectúan el viaje para realizar actividades náutico-deportivas de largo alcance, es decir, que implican el uso de una embarcación con la suficiente entidad y autonomía para poder desplazarse hasta otros puertos y hacer escalas en ellos, realizando así todo o parte del viaje del turista. En el caso del turismo náutico-deportivo el criterio para distinguir el de corto alcance de la navegación deportiva turística reside en la realización de escalas, ausente en el primero y necesaria para que la segunda sea considerada turismo náutico-deportivo [1].

Como se refleja en la figura anterior, el turismo náutico-deportivo se puede dividir en turismo de corto alcance o de largo alcance.

• **Turismo náutico-deportivo de corto alcance:** implica la realización de las actividades deportivas en el mismo punto del litoral, sin existir desplazamiento del turista a otros puertos. En este tipo de turismo, el viajero se desplaza al destino elegido para realizar algún deporte náutico siempre en las inmediaciones del puerto base. Asimismo, el turista se aloja en las inmediaciones del puerto base. Un claro ejemplo de este tipo de turismo es el de las estaciones náuticas, el cual se tratará con más profundidad más adelante.

• **Turismo náutico-deportivo de largo alcance:** se caracteriza por la práctica de actividades náuticas en embarcaciones de recreo que permiten al turista que las realiza su desplazamiento hasta otros puertos, pudiendo realizar actividades allí donde hace escala. Para poder realizar este tipo de turismo existen dos formas en el mercado actual: siendo propietario de la embarcación de recreo o utilizando el servicio de charter náutico, el cual, dada su importancia creciente en el sector se describe más adelante con más profundidad.

El turismo náutico-deportivo de largo alcance se corresponde, por tanto, con un concepto más conocido por la sociedad, la navegación deportiva. Es el antecedente más antiguo del turismo náutico, teniendo su origen en el *yachting*, que inicialmente fue navegación a vela y que tuvo su primera regata en Inglaterra en 1681, hasta que dos siglos después, en 1853,

se introduce la navegación a motor, como una nueva opción a este deporte que era la síntesis del elitismo de la época.

En general, las características principales de este tipo de turismo son las siguientes:

1. No hay desplazamiento masivo de pasajeros, limitándose en su mayoría a desplazar menos de doce personas por embarcación recreativa.
2. No se encuentran sujetas a itinerarios fijos y regulares, estableciéndose el itinerario del viaje por los propios turistas de forma potestativa, de manera que puede ser alterado en todo momento por voluntad de los viajeros.
3. Necesita obligatoriamente de instalaciones de abrigo y amarre donde desembarcar, demandando los siguientes bienes y servicios en la localidad de destino:
 - Puesto de amarre de la embarcación, en una zona de agua abrigada.
 - Oferta de abastecimientos y restauración.
 - Oferta complementaria (alquiler de coches, animación nocturna, etc).
 - Otros servicios (correo, guías turísticos...)

Una vez clasificadas las diferentes concepciones de turismo náutico, es necesario describir de manera más precisa cuáles son las actividades que puede realizar un turista náutico y las instalaciones que precisa para ello, según se posicione dentro del turismo náutico de corto o de largo alcance.

1.1.2 ACTIVIDADES NÁUTICAS DEPORTIVAS Y DE RECREO

1.1.2.1 Generalidades

Las actividades náuticas hace años que han dejado de ser un privilegio sólo para una minoría, de tal manera que a fecha de hoy, gran parte de la población, no sólo en España, sino también en el resto de Europa, practica actividades relacionadas con la navegación, principalmente en periodos de vacaciones, con ofertas especializadas de turismo náutico. Este hecho representa un impacto para la economía y la industria náutica en las zonas de influencia de estas actividades como se verá posteriormente.

Una vez definidas las diferentes acepciones de turismo náutico se deben clasificar los productos relacionados directamente con este tipo de turismo. Atendiendo a los diversos estudios de demanda de actividades náuticas, una posible clasificación de los productos náuticos puede ser la siguiente [2]:

1. Navegación deportiva con embarcación propia
2. Chárter náutico, para navegación libre o en flotilla
3. Submarinismo-buceo: escuelas y centros de práctica
4. *Windsurfing* y tabla
5. Pesca deportiva
6. Remo, piragüismo y kayak

7. *Stages* deportivos: federaciones náuticas internacionales
8. Cruceros
9. Grandes veleros
10. Catamarán y vela ligera.
11. Esquí acuático, *flysurf* y *kitesurf*
12. Motos acuáticas

Cabe diferenciar que en el caso de la náutica deportiva, la actividad se puede conocer a través de dos modalidades: la práctica deportiva como actividad recreativa y lúdica, y la actividad deportiva reglamentada y organizada a través de estructuras asociativas (clubes y federaciones). Sin entrar en profundidad en cifras, pues serán presentadas en apartados posteriores, en España existen 4.229 clubes pertenecientes a las siete federaciones de actividades náuticas (vela, remo, piragüismo, motonáutica, esquí náutico, actividades subacuáticas y pesca deportiva) con un número total de licencias de 220.000 aproximadamente, por tanto se puede afirmar que actividades náuticas en nuestro país son considerables.

A continuación se procede a explicar detalladamente dos modelos de turismo náutico que están actualmente en auge por las ventajas que proporcionan al usuario, tanto a nivel económico como de comodidad, para la práctica de deportes náuticos: el chárter náutico y las estaciones náuticas.

1.1.2.2 El chárter náutico

El chárter náutico es un servicio que ha sido desconocido hasta hace muy pocos años en España, mientras que se desarrollaba enormemente en las zonas caribeñas y del Mediterráneo oriental. La aparición de este segmento del turismo náutico en nuestro país ha permitido que parte de la población se haya aficionado al mundo de la náutica, encontrando otra alternativa para el disfrute de las vacaciones.

El chárter náutico consiste sencillamente en el alquiler de una embarcación, de manera que se consigue que el usuario tenga acceso a la navegación de recreo sin la necesidad de realizar la gran inversión que conlleva comprar una embarcación. Una de las características principales de esta modalidad es la flexibilidad para decidir tanto el lugar de destino como la duración del viaje, sin estar sujeto a las típicas programaciones o rutas preestablecidas por otros servicios [2].

El chárter permite adicionalmente el disfrute a bordo de gran multitud de actividades náuticas de ocio o deporte, como podrían ser el esquí acuático, *windsurf* o *surf*, submarinismo, etc. Este hecho le otorga al chárter náutico la componente deportiva que muchos usuarios buscan como oferta complementaria a su actividad vacacional principal.

Es importante destacar que el abanico de usuarios de chárter náutico no sólo se ciñe a aquéllos que no posean embarcación, sino que también ofrece la posibilidad a los armadores para poder tripular una embarcación de mayores prestaciones. Siguiendo el mismo criterio, el chárter náutico ofrece la posibilidad de navegar tanto a usuarios expertos como inexpertos sin experiencia en la navegación, ofertando en este último caso la contratación de la tripulación.

Adicionalmente cabe destacar que el chárter también es un instrumento de soporte para las escuelas náuticas para que los alumnos obtengan la experiencia necesaria antes de realizar una inversión en la actividad náutica que practiquen. De hecho, las mismas escuelas náuticas ofrecen el servicio de alquiler de embarcaciones directamente a sus alumnos, como complemento a los cursos impartidos.

En cuanto a la legislación vigente en esta materia, la Orden 25.917, del 4 de Diciembre de 1985, constituye la base jurídica sobre la que se asienta el negocio del charter náutico en España, al estar dirigida a regular el alquiler de embarcaciones en cualquiera de sus formas (charter, recreación costera, excursiones náuticas, etc.), siendo las capitanías marítimas las encargadas de su aplicación a través de la tramitación de sus solicitudes y de la matriculación de embarcaciones. La legislación española distribuye todos los barcos de pabellón nacional en ocho grupos llamados Listas, de las cuales la Lista 6ª agrupa las embarcaciones de recreo con fines de lucro, es decir, los barcos de chárter, que en 2003 ha contabilizado 1.127 matriculaciones. Dichos barcos registrados para tal fin gozan de unos beneficios fiscales en su compra, como la exención del 16% de IVA y del 12% de Impuesto Especial de Matriculación a partir de los 7,50 metros de eslora de casco, lo que obliga a sus armadores a declarar y tributar como empresa de chárter.

Según datos del Registro Central de Buques, de la Dirección General de la Marina Mercante, de las 240.000 unidades que componen la flota española de embarcaciones de recreo, alrededor de 10.000 (4 % aproximadamente) están registradas como barcos de chárter. A éstos hay que añadir una importante cifra de barcos de bandera extranjera autorizados a operar en nuestras aguas. Aproximadamente el 90 por 100 de la flota está constituida por veleros, y sólo el 10 por 100 corresponde a barcos de motor.

En estos momentos la oferta de chárter es impresionante y se ha visto aumentar a causa del crecimiento de la demanda, lo que ha impulsado una gran competitividad de precios y una diversidad de oferta que hoy va desde el armador de un solo barco hasta las grandes empresas propietarias o agentes de una flota de mega yates. Afortunadamente, es un sector integrado por empresas solventes cuyas operaciones de alquiler se llevan a cabo a través de contratos como garantía de seriedad y calidad, donde se detallan los derechos y obligaciones de ambas partes.

Las empresas que se dedican al alquiler de embarcaciones ofertan a los usuarios diferentes posibilidades en función de su poder adquisitivo y experiencia en tripulación. Según Chaparría [2], los diferentes tipos de chárter existentes en el mercado son los siguientes:

1. Servicio total. Esta opción se puede considerar como la opción más completa y lujosa del chárter, ya que ofrece todos los niveles de servicio y confort. Generalmente, se dispone de tripulación compuesta por capitán, marineros y chef, y se incluye en la oferta toda la manutención.
2. *Bareboats*. Esta modalidad no incluye la tripulación. Es idónea para personas con experiencia en la navegación y que posean título acreditativo para poder navegar. Las embarcaciones están equipadas con todos los accesorios de navegación, comunicación y seguridad.

3. *Semi-bareboats*. Modalidad igual que la anterior pero teniendo de tripulación al capitán, pues está destinado a usuarios con o sin experiencia en la navegación de recreo.
4. Fluvial. Esta modalidad permite la navegación por ríos y canales, donde no se necesita ninguna titulación para tripular una embarcación.
5. Navegación en flotilla: consiste en la navegación conjunta de varias embarcaciones, alrededor de 10 a 12, una de las cuales está tripulada por un profesional de la empresa chárter que se hace responsable de la navegación, seguridad y reparaciones que puedan acaecer durante el viaje. Se trata de una modalidad muy atractiva para el usuario, pues no necesita tener grandes conocimientos de navegación para tripular su embarcación, ya que está en todo momento vigilado por el profesional del barco guía.

Las empresas chárter permiten elegir el tipo de embarcación según sea a motor o a vela, por eslora o capacidad, con o sin tripulación, y con los servicios que el usuario desee como aire acondicionado, duchas, etc. Por lo tanto, es fácil que cualquier persona que desee alquilar una embarcación, encuentre la que más se ajuste a sus preferencias. Las pequeñas embarcaciones de motor se suelen alquilar por días, mientras que los grandes veleros o yates suelen demandarse por semanas o más días debido a la mayor autonomía que poseen. Hay que señalar que los precios completos del chárter de motor son más elevados que los de vela por depender del combustible para la propulsión del barco. Las variables que intervienen en las tarifas son las características del barco y su equipamiento, el recorrido, la duración, el destino o zona de navegación y las fechas (temporada alta o baja). Debe tenerse en cuenta, además, el pago de la fianza que todas las empresas aplican como garantía de buen uso, y, en su caso, el de la limpieza de la embarcación una vez devuelta. Si el alquiler se hace con patrón, habrá que sumar también las dietas de éste. Y en el capítulo de *varios*, se incluirán los extras, el combustible, los gastos de alimentación y las tarifas de los amarres fuera del puerto base. Según esloras y programas, una embarcación de motor entre 40 y 50 pies con base en Baleares puede costar de 1.000 a 2.000 euros por día, en temporada alta, cantidad que equivale a una semana de travesía en un barco velero para cuatro personas. Si la gama es más alta, para unas 8 o 10 personas, la cifra puede oscilar entre los 2.000 y los 6.000 euros semanales. La fianza oscila entre 1.500 y 4.000 euros, y las dietas del patrón, entre 120 y 200 euros por día [2].

Uno de los problemas más significativos en las empresas que se dedican al chárter es la estacionalidad, dado que el mayor volumen de demanda se genera durante la época estival. Con el fin de reducir esta estacionalidad, las citadas empresas modifican las tarifas según la época del año, siendo temporada alta los meses de julio y agosto, temporada media los meses de mayo, junio y septiembre, quedando el resto del año como temporada baja. En temporada media los precios se reducen alrededor de un 10%, mientras que en temporada alta los citados pueden alcanzar valores del 25%.

Otras estrategias que siguen las empresas de chárter para desestacionalizar la demanda de servicios es la de ofertar estancias nocturnas en las mismas embarcaciones ubicadas en puerto base para celebrar acontecimientos privados de cierta índole, cobrando a precios

reducidos, y normalmente por noche y persona. Entre otras alternativas que se ofertan son las estancias de fin semana o puentes.

Una de las actividades que ofertan las empresas náuticas y que en menor medida está afectada por la estacionalidad es el alquiler de embarcaciones para la pesca y la realización de actividades subacuáticas. Existen chárteres especializados en actividades de submarinismo que ofrecen la posibilidad de organizar viajes a cualquier parte del mundo, visitando los fondos marinos más famosos e incluyendo todos los servicios necesarios para la realización de la actividad, como el alquiler de los equipos de buceo, y los servicios básicos a bordo de la embarcación como el alojamiento, restaurante, bar, médico, etc.

1.1.2.3 Estaciones náuticas

Las estaciones náuticas constituyen un producto turístico como solución competitiva para el turismo náutico-deportivo ligero localizado en los puertos deportivos, 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 y comercial. Según diversos autores, 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, *windsurfing*, *surf*, submarinismo, piragüismo, remo, charter de cruceros, etc., compartiendo la actividad náutica con el alojamiento y el disfrute de la naturaleza y la oferta turística y recreativa del entorno.

La primera estación náutica surgió a principios de los años noventa del pasado siglo en el Mar Menor (Murcia), como un intento de revitalizar un destino caracterizado por una oferta estructurada entorno al producto de sol y playa.

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). Este producto empezó a consolidarse con el establecimiento, entre estas tres primeras estaciones, de la Red Española de Estaciones Náuticas en 1998, cuya misión es 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 comercialización.

La idea de crear una red española de estaciones náuticas surgió con el objetivo de estructurar y potenciar la oferta de actividades náuticas dentro de la línea de Nuevos Productos Turísticos del Plan Marco de Competitividad del Turismo Español 1996-1999. Una línea de nuevos productos que debía promover la diversificación y desestacionalización de la oferta turística. El citado Plan Marco tuvo posteriormente continuidad en el Plan Integral de Calidad del Turismo Español 2000-2006.

Los objetivos principales de la Red Española de Estaciones Náuticas son:

- Diferenciarse los destinos turísticos de sol y playa con una orientación hacia los deportes náuticos, convirtiéndolos en estaciones de servicios integrados igual que las estaciones de esquí.
- Estructurar la actual oferta náutica en destinos líderes y pioneros en la práctica de deportes náuticos.
- Crear un producto de calidad que sirva como diferenciador de la oferta de deportes náuticos de otros países.

Por tanto, la figura de la Estación Náutica se presenta como un instrumento de colaboración e implicación de las diferentes administraciones públicas y el sector privado, conjuntando dentro de un mismo paquete turístico la oferta de carácter náutico con la restauración, alojamiento y empresas complementarias [2].

En la actualidad, la Red Española de Estaciones náuticas está formada por 19 miembros adscritos, en donde destaca la no participación de la estación de Tarifa:

COMUNIDAD AUTÓNOMA	ESTACIÓN NÁUTICA
CATALUÑA	E.N. Estarit - Illes Medes E.N. Palamós - Calonge - Sant Antoni E.N. Santa Susanna E.N. Vilanova i la Geltrú E.N. Salou - Cambrils
COMUNIDAD VALENCIANA	E.N. Columbretes E.N. Marina Alta E.N. Bahía de Altea E.N. Alicante
MURCIA	E.N. Mar Menor
ANDALUCÍA	E.N. Costa Tropical E.N. Isla Cristina
GALICIA	E.N. Rías Baixas
ASTURIAS	E.N. Gijón - Costa Verde E.N. Llanes
BALEARES	E.N. Maó E.N. Fornells E.N. Ciutadella E.N. Santa Eularia

Fuente: elaboración propia con datos de AEEN

Figura nº 5: Red española de estaciones náuticas

El conjunto de la oferta de actividades náuticas que ofrecen estas instalaciones es muy variado, y se extiende desde las actividades propiamente náuticas hasta la oferta de actividades complementarias como excursionismo, etc.



LISTA DE ACTIVIDADES OFERTADAS POR LAS ESTACIONES NÁUTICAS	
▪ Chárter náutico	▪ Pesca deportiva
▪ Cruceros	▪ Kite surf
▪ Windsurfing	▪ Fly surf
▪ Vela	<u>Actividades complementarias</u>
▪ Esquí náutico	▪ Golf
▪ Kayak	▪ Senderismo
▪ Submarinismo	▪ Quads
▪ Snorkelling	▪ 4x4
▪ Parasailing	▪ Spa
▪ Esquí bus	▪ Balneario
▪ Motonáutica	▪ Hípica
▪ Catamarán	▪ BTT

Fuente: elaboración propia.

Figura nº 6: Actividades en estaciones náuticas

Las estaciones náuticas y en si la pertenencia a una asociación como la Red Española de Estaciones Náuticas, supone beneficios muy interesantes, tanto desde el lado de la oferta como del de la demanda. Así podemos observar que ser partícipe de dicha acción en común supone:

- Beneficios para sus componentes, como pueda ser reducir costes y optimizar inversiones.
- Respaldo por una institución con más fuerza y prestigio que cada una de las empresas individuales que la conforman.
- Realizar una promoción integrada.
- Convertirse en un espacio para comercializar todos los productos de los que se dispone.
- Reducir la estacionalidad, incrementando la actividad turística al hacer extensiva la posibilidad de atraer a la demanda a lo largo del año, lo que repercute en la mejora de la economía en general al conseguir un efecto multiplicador, de tal forma, que tanto las empresas implicadas en el turismo náutico, como otras que guardan relación con la actividad turística (hostelería, comercios, etc.) consigan beneficios más allá de la temporada alta, lo cual por otra parte, también puede posibilitar que se generen puestos de trabajo. En definitiva, lo indicado, llevaría a una mejora en la calidad de vida de la comunidad.

Actualmente se están llevando a cabo trabajos técnicos en la Red Española de Estaciones Náuticas para perfeccionar su estructura, sistemas de calidad y actividades. Se va a hacer un estudio sobre cómo perciben los clientes el producto, midiendo su satisfacción e insatisfacción para analizar los puntos sobre los que hay que actuar. Se van a realizar unas entrevistas con empresarios y responsables de las estaciones para valorar también sus inquietudes y percepciones. Se comprobará el funcionamiento de las estaciones náuticas para ver su eficacia y eficiencia. Con todo esto se hará un informe con sugerencias y recomendaciones de mejora y estrategias para el futuro.

Para poder realizar la gran mayoría de estas actividades, es necesaria la construcción de infraestructuras marítimas capaces ofrecer los servicios necesarios o mínimos para la adecuada realización de las actividades náuticas, ya sea directa o indirectamente. Existen numerosas clasificaciones de estas instalaciones a partir de los múltiples criterios que se utilizan, que en ciertos casos son subjetivos. Es por eso y dada la importancia que tiene la citada clasificación, que se le dedica un apartado específico más adelante. Adelantar, que la infraestructura por excelencia dentro del turismo náutico es el puerto deportivo, el cual será analizado minuciosamente a lo largo del trabajo.

1.1.3 INSTALACIONES NÁUTICO-DEPORTIVAS Y DE RECREO

1.1.3.1 Evolución cronológica y concepciones

La náutica deportiva ha sido tradicionalmente un sector económico minoritario. Sin embargo, en los últimos años la popularización de las actividades deportivas en torno al medio acuático, en especial con el uso de embarcaciones, ha permitido un gran crecimiento del mismo. Esto hace necesaria la presencia de una infraestructura litoral que albergue a la flota deportiva, tanto local como transeúnte, actuando los puertos deportivos como prestadores de ese servicio general, el cual comprende otros mucho más específicos.

Los denominados puertos turísticos, instalaciones náutico-deportivas, puertos deportivos y muchas otras acepciones como se verá a continuación, son simplemente los lugares donde se albergan las embarcaciones utilizadas para la práctica de la náutica deportiva y de recreo [2], cuya diferencia se había comentado en el apartado anterior. Es por ello que la primera cuestión que se debe analizar es qué se entiende por cada una de las acepciones utilizadas para aludir a las instalaciones náuticas y el mejor modo de hacerlo es a través de su evolución histórica, desde las primeras referencias encontradas en nuestra literatura hasta hoy.

En el ámbito anglosajón se utiliza de manera genérica el término *Marina*. Se trata de un término de origen italiano y su significado original es “pequeño puerto”. Fue adoptado en los Estados Unidos en 1928 por la *National Association of Engine and Boat Manufacturers*, de manera que rápidamente tuvo una gran difusión internacional y se utilizó en multitud de contextos. Pero a día de hoy, el concepto de Marina como pequeño puerto con instalaciones para las embarcaciones de recreo ha cambiado. Actualmente, las marinas pueden ser un puerto o parte de él, pueden ser puertos secos, o simplemente ser parte de una actuación urbanizadora, residencial o comercial, ofreciendo, además de los servicios a las embarcaciones, oferta de ocio y restauración.

En conclusión, los términos de Marina o *Small Craft Harbours* se utilizan indistintamente para aludir a las instalaciones de cualquier tipo destinadas a la prestación de servicios y amarre a las embarcaciones de recreo, de manera, que se incluyen dentro de la definición tanto las rampas y las instalaciones de varada como los clubes con instalaciones más complejas con dársenas y zonas totalmente refugiadas por diques de abrigo. Por tanto, nos encontramos con un término demasiado genérico, incapaz de mostrar las verdaderas diferencias que existen en el conjunto de las instalaciones náuticas. Afortunadamente estas diferencias sí se reflejan en nuestra literatura, a pesar que la designación y clasificación de los términos utilizados actualmente, dentro del contexto de las instalaciones náuticas, son diferentes, todo ello motivado por el entramado de competencias en esta materia que existen en nuestro país, como se describirá más adelante.

Hasta la década de los setenta no existe en nuestra literatura jurídica ninguna alusión a las instalaciones para embarcaciones deportivas o de recreo. Es en 1969, con la promulgación de la Ley 35/1969 del 26 de abril de “Puertos deportivos”, cuando se establece por

primera vez una clasificación y descripción de las citadas instalaciones. Dicha Ley regía “los 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 marítimo”. A continuación, la clasificación de “puertos deportivos” o “zonas portuarias deportivas” que se establecía era:

- a) **De internada o puerto base:** aquél con acceso marítimo fácil, incluso para la navegación a vela, y practicable en todo tiempo, si el acceso por tierra era adecuado y proporcionaba a las embarcaciones atraque cómodo y seguro, contando con medios de izada, varada, lanzamiento y remolque, tomas de agua potable y energía eléctrica, talleres de reparación, almacén para embarcaciones, suministros de combustibles, lubricantes y accesorios. Asimismo, debía disponer de servicios de correos, teléfonos, telégrafos o radio y servicios contra incendios dentro de una distancia, además de instalaciones sanitarias e higiénicas.
- b) **De escala:** aquel que de todas las características del puerto de base contaba, al menos, con medios de izada para botes y varadero, acceso adecuado por tierra y taller apropiado para pequeñas embarcaciones, toma de agua potable y energía eléctrica, suministros de combustible y lubricantes para las embarcaciones, medios contra incendios e instalaciones sanitarias e higiénicas.

Por tanto, bajo la definición de puerto deportivo o zona portuaria deportiva se establecieron dos tipos en función de las características mínimas que debían cumplir.

Siguiendo la cronología, en 1975 se publicó por parte del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo “La IV flota. Directrices aplicables a la promoción de iniciativas” que posteriormente fue completado por el “Estudio y previsión de la demanda de instalaciones portuarias para la IV flota” en 1977. En el primer documento se establecieron siete tipologías de instalaciones:

- a) **Embarcadero:** obra de infraestructura de tipo aislado, concebida como mero punto de transición de personas entre el medio terrestre y marítimo.
- b) **Base marítima:** se definía como la instalación con zona marítima y zona terrestre de varada.
- c) **Fondeadero:** área de flotación abrigada resultante de la utilización de un recurso natural o del uso marginal de una obra artificial, como puede ser una defensa exenta longitudinal de una playa.
- d) **Puerto:** infraestructura básica integrada que reúne todas las características enunciadas por separado anteriormente y en cuyo ámbito se desarrolla toda clase de servicios técnicos, industriales y comerciales, propios de la IV flota, es decir, de las embarcaciones de recreo y deportivas.
- e) **Dársena:** concebida como conjunción de embarcadero y fondeadero, revestida de ambas propiedades y a veces con la presencia de unos servicios auxiliares mínimos a embarcaciones.
- f) **Complejo náutico-residencial:** en el que al puerto concebido como se describe en el apartado anterior, se yuxtaponen unidades de habitación, bien en régimen de utilización de segunda residencia, bien en régimen de utilización conjunta con las embarcaciones, pudiendo esta faceta residencial ser un servicio más o constituir un elemento clave del complejo y la motivación primordial de su promoción.

- g) **Marina o ciudad marítima:** su ámbito avanza hacia el mar o se repliega hacia tierra, pero su característica fundamental definitoria es la inexistencia de una unidad portuaria, ya que el contenido es residencial y el área de flotación desempeña el papel de red viaria marítima.

El segundo documento no contemplaba la tipología “complejo náutico residencial”, y agregaba a la clasificación la definición de “**zona portuaria**”, que era la instalación para embarcaciones de recreo situada dentro de un puerto del Estado.

Posteriormente, en 1980, se promulga el Reglamento de la Ley 55/1969 antes mencionada, mediante el Real Decreto 2486/1980. Este documento se refiere a las instalaciones náuticas ya definidas de “puertos deportivos”, “zonas portuarias deportivas”, “de invernada o puerto base” y “puerto de escala”, pero amplía el texto original en diferentes aspectos:

- Definición más extensa del concepto “embarcaciones deportivas y de recreo”
- Incluye la definición de “marina o urbanización marítimo terrestre”, refiriéndose a aquellas instalaciones portuarias que conforman dársenas interiores tierra adentro, y conectadas con el mar mediante uno o varios canales de navegación. Además se amplía la definición con la condición de que exista una urbanización marítimo-terrestre.
- Al igual que el texto de 1975, alude a las demás instalaciones y obras destinadas al servicio de las embarcaciones deportivas o de recreo, tanto las construidas en la costa como las emplazadas dentro de la zona de servicio de un puerto ya existente, que no cumplieran los requisitos y características mínimas para ser consideradas puertos o zonas deportivas de uno u otro tipo, de invernada o puerto base, o puerto de escala.

Para completar, el Reglamento establecía, además de toda una extensa y detallada caracterización para determinar en qué tipo podía encuadrarse una instalación, que todo puerto deportivo estaría formado por un espejo de agua en una o varias dársenas, más una superficie en tierra dedicada a los muelles, instalaciones y servicios.

Un punto de inflexión importante en el tema que se está tratando fue la promulgación de la Constitución Española en 1978, momento en que se traspasan a las Comunidades Autónomas las competencias en materia de puertos, sin incluir los puertos considerados de interés general. En este momento, la evolución de las concepciones de instalaciones náuticas se bifurca, estableciéndose clasificaciones diferentes por parte del Estado y las autonomías litorales.

En el año 1992 el Estado promulga la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Esta Ley, actualmente en vigor bajo la modificación de 1997, clasifica las instalaciones portuarias en dos grupos bien diferenciados: “puertos marítimos” e “instalaciones marítimas”. Los “puertos marítimos” son clasificados a su vez en “puertos comerciales” y “puertos no comerciales”, definiendo estrictamente qué se entiende por actividad comercial portuaria y por no comercial portuaria. Según la Ley, el atraque, fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento de buques pesqueros, deportivos y

similares junto con la utilización de instalaciones y las operaciones y servicios necesarios para el desarrollo de dichas actividades, no son actividades comerciales portuarias. De este modo queda bien definido qué se entiende por “puerto no comercial”.

Por otro lado, y debido al entramado competencial de los puertos, la Ley clarifica que habrán de considerarse integrados en los puertos comerciales que dependan del Estado los espacios y dársenas pesqueras, así como los espacios destinados a usos náutico-deportivos y que se sitúen dentro de su zona de servicios. Las definiciones se completan al estipular que son “puertos no comerciales” los pesqueros, los de refugio y los deportivos, siendo los dos últimos casos [...] “los destinados para ser utilizados exclusivamente o principalmente por embarcaciones deportivas o de recreo” [2].

En cuanto a las diversas clasificaciones de las instalaciones náuticas dispuestas por las Comunidades Autónomas, se analizará únicamente el caso de Cataluña.

Las primeras definiciones y clasificaciones que se realizan en Cataluña acerca de instalaciones náuticas nacen en el *Estudi de Pla de Ports de Catalunya* (EPPE), de 1981 y su modificación de 1983. En este documento se intentó definir una tipología del equipamiento náutico para embarcaciones deportivas y de recreo que “*fuera útil para describir sus características específicas, su situación legal y los efectos que generan sobre la costa, al mismo tiempo que no se alejara excesivamente de otras clasificaciones que de una u otra manera son utilizadas en los medios náuticos*”.

Siguiendo este criterio se definieron dos grandes categorías de instalaciones:

- **Instalaciones con obra marítima permanente**, es decir, aquellas que poseen infraestructuras fijas, tales como diques, escolleras, muelles...
- **Instalaciones sin obra marítima permanente**: las que disponen de obras y edificaciones, en el mar o en tierra, siempre que las que existen en el mar no sean de la categoría anterior.

Una segunda clasificación subdividía las categorías anteriores atendiendo a criterios de servicios ofertados, características, etc.

1. Instalaciones náuticas con obra marítima permanente:

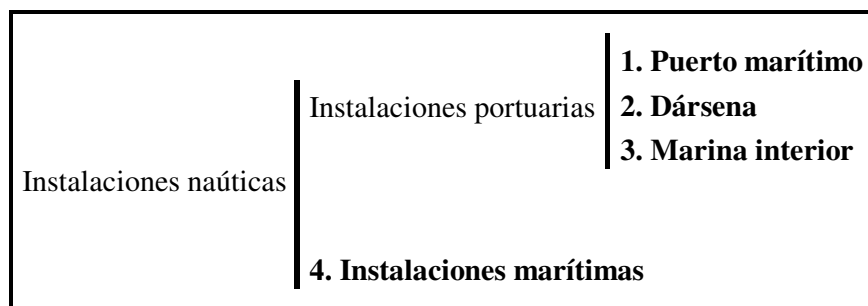
- a) **Embarcadero**: infraestructura en mar y tierra concebida principalmente como punto de transición de personas y objetos entre uno y otro medio. Cuando su tamaño y forma lo permiten, existen amarres y algunos servicios en tierra para usuarios y embarcaciones.
- b) **Puertos deportivos**: infraestructura básica de abrigo dotada de todos los principales servicios para las embarcaciones deportivas y de recreo. Atienden las necesidades de la flota presente en el litoral, tanto si las embarcaciones son residentes como transeúntes, es decir, tanto si la embarcación tiene en el puerto deportivo su puerto base como si forma parte del tráfico de embarcaciones que circula por el litoral.
- c) **Marina**: superficie urbanizada que posee un área de flotación dividida en canales que hacen de red de comunicación entre las diversas unidades residenciales y la bocana de salida a la mar o a un río.

- d) **Dársena deportiva:** área de un puerto gestionado por la Administración (autonómica o estatal) dedicada a la flota deportiva y de recreo y sus servicios y usuarios.
2. Instalaciones náuticas sin obra marítima permanente:
- a) **Zona de varada:** área habilitada, generalmente en una playa, para varar embarcaciones.
 - b) **Fondeadero:** superficie de flotación abrigada de forma natural (bahía, cala) o artificial mediante una obra marítima no destinada a tal efecto, donde las embarcaciones pueden fondear.
 - c) **Base náutica:** espacio marítimo y terrestre habilitado para la varada de embarcaciones deportivas y de recreo, y con algunas edificaciones y servicios para ellas y sus usuarios.
3. Otras instalaciones náuticas:
- a) **Instalaciones menores con obra marítima permanente:** pequeños embarcaderos sin ningún servicio complementario ni obra de protección exterior importante.
4. Instalaciones náuticas ligeras:
- a) **Rampa:** es el equipamiento más sencillo consistente en una pendiente destinada al lanzamiento y varada de muchas de las embarcaciones deportivas y de recreo con las que, por su tamaño reducido, se puede operar fácilmente. No permiten el atraque de embarcaciones pero pueden contar con instalaciones complementarias (aparcamientos por ejemplo)
 - b) **Fondeadero organizado:** para permitir la densificación. El plan de organización contempla los sistemas de fondeo, resguardos entre embarcaciones, etc., y puede contar igualmente con servicios complementarios en tierra.
 - c) **Puerto isla-flotante:** es una instalación temporal concebida como isla artificial unida a tierra por pantalanés flotantes o embarcaciones de servicio y equipada con instalaciones para acogida de embarcaciones. En la ribera del mar se debe disponer de embarcadero y servicio de botadura y en tierra los equipamientos técnicos que se deseen.
 - d) **Puerto seco:** su principal característica, a diferencia de los puertos convencionales, es que las embarcaciones no se encuentran a flote sino almacenadas en las inmediaciones de la ribera del mar para facilitar las operaciones de varada y botadura. Los dos servicios básicos son, por tanto, dichas maniobras y el almacenamiento. La clave de estas instalaciones es la rapidez y economía de sus maniobras.
 - e) **Puerto seco dividido:** es una instalación concebida para resolver el problema de ocupación del espacio litoral que genera el puerto seco. Así, el área de almacenamiento litoral, de escasa capacidad y próxima a los servicios de varada y botadura, se destina a las embarcaciones de mayor frecuencia de uso. El almacén principal se halla tierra adentro y se destina

a las embarcaciones que quedan en él durante mayores periodos. La mayor parte de servicios se ubican junto a él.

- f) **Puerto seco en diferentes niveles:** sus características específicas son la organización de almacén y los sistemas de maniobra. Las embarcaciones se apilan en una estructura, cubierta o no en función del entorno y del potencial. Requieren de la especialización en la maniobra e igualmente disponen de servicios complementarios para usuarios y embarcaciones.

Quince años después y con la aprobación de la *Llei 5/1998 de Ports de Catalunya* [3] se reclasifican las instalaciones anteriores encuadrándolas en cuatro tipologías, formando la clasificación vigente hasta la fecha.



Fuente: elaboración propia.

Figura nº 7: Clasificación de las instalaciones náuticas *LLei de Ports de Catalunya*

1. **Puerto marítimo:** conjunto de aguas abrigadas y de instalaciones y accesos terrestres que tienen las condiciones físicas, naturales o artificiales, e incluso de organización necesarias para realizar las operaciones propias de cada puerto, y requeridas por razón de uso particular a ser destinadas a la flota mercante, pesquera o deportiva y sus usuarios respectivos.
2. **Dársena:** conjunto de superficies de tierra y agua, incluidas en la zona de servicio de un puerto preexistente, y destinadas al servicio de la flota mercante, pesquera o deportiva o a las actividades turísticas o recreativas complementarias.
3. **Marina interior:** conjunto de obras e instalaciones necesarias para comunicar permanentemente el mar territorial con terrenos interiores de propiedad privada o de la Administración pública, urbanizados o susceptibles de urbanización, a través de una red de canales, con la finalidad de permitir la navegación de las embarcaciones deportivas a pie de parcela dentro del marco de una urbanización marítimo-terrestre.
4. **Instalación marítima:** toda obra fija o instalación desmontable que, sin ser considerada puerto marítimo, ocupa espacios de dominio público marítimo-terrestre no incluidos en la zona de servicios del puerto y se destina exclusivamente o principalmente al uso de embarcaciones mercantes, de pesca y deportivas o de recreo.

El concepto de instalación marítima incluye por tanto, aquellas instalaciones de carácter fijo o desmontables, utilizadas como refugio de embarcaciones de pequeña eslora, y ubicadas dentro de la zona de dominio público pero no pertenecientes a la zona de servicios de las instalaciones portuarias. Dentro de este grupo se encuentran los clubes

náuticos, los clubes de vela y las escuelas de navegación, que disponen de zonas de varada en las playas, puertos naturales donde se puede fondear con boyas o plataformas estacionales, las marinas secas, las palancas o pasarelas, y en este caso, en concreto, los embarcaderos del río Ebro traspasados a la Generalitat en 1980.

La definición precisa de cada una de estas instalaciones es la siguiente:

- a) **Varadero:** espacio marítimo-terrestre habilitado para varar las embarcaciones. Pueden disponer de edificio social, de servicios para los usuarios y de medios de varada y botadura para las embarcaciones. Algunos disponen de canal balizado en el agua para facilitar la entrada y salida de embarcaciones.
- b) **Marina seca:** instalación fija o desmontable que se utiliza para almacenar embarcaciones en tierra. Puede tratarse de un edificio, de una estructura metálica, etc. En ocasiones también se incluyen servicios a los usuarios en la instalación.
- c) **Plataforma estacional:** es una estructura flotante que ofrece los servicios básicos a las embarcaciones de amarre, agua y electricidad. Su carácter estacional permite absorber la demanda de amarres que se producen en épocas de temporada alta y ser desmontada en temporada baja.
- d) **Boya:** cuerpo flotante fijado en un extremo por un cabo, una cadena o un cable, que a su vez está fijado en el otro extremo en el fondo del mar, mediante un ancla o lastre, y permite el amarre de embarcaciones.
- e) **Pasarela o palanca flotante:** estructura flotante, fija o desmontable, provista de amarres, y en algunos casos de servicios para las embarcaciones.
- f) **Rampa:** equipamiento más sencillo que permite estacionar embarcaciones de dimensiones reducidas en tierra. Consiste en una pendiente destinada al lanzamiento, variando su inclinación entre el 12 y 15 %.

1.1.3.2 Objetivos de las instalaciones náuticas deportivas o de recreo

Al igual que se han referido hasta aquí distintas categorías de este tipo de instalaciones, conviene hacer alusión a los diferentes objetivos que se plantean para su promoción, diseño, construcción y explotación. Se trata, en realidad, de diferentes objetivos, todos ellos económicos en sentido amplio, y de los cuáles dependerán en buena medida las características de los usuarios que utilicen las instalaciones y los servicios que se les presten, tanto a ellos como a las embarcaciones. Por tanto, la intención es delimitar distintos objetivos principales aunque, naturalmente, muchas instalaciones pueden perseguir varios, o incluso modificarlos en el tiempo.

Según Chaparría [2], los objetivos principales de las instalaciones se pueden clasificar como se muestra a continuación:

1. **Instalaciones al servicio de asociaciones deportivas.** Estas asociaciones fueron en numerosísimas ocasiones el germen de gran parte de los actuales equipamientos, ubicándose muchas veces y durante largo tiempo en instalaciones precarias. Se corresponden con un modelo asociativo que ha registrado una gran evolución y dispone de una amplia variedad. Clubes náuticos, clubes de regatas, de buceo, etc., son asociaciones sin ánimo de lucro y que cumplen objetivos sociales evidentes. Creadas para la práctica, el desarrollo, aprendizaje y fomento

de las actividades náuticas, sean éstas deportivas o no, disponen de instalaciones acordes a sus fines, ya sea en el interior de puertos o como puertos en sí mismos o asociadas a determinadas promociones concesionarias.

2. **Desarrollos inmobiliarios de primera residencia.** En este caso se encuentran aquellas instalaciones complementarias de áreas residenciales de primer uso, esto es, habitacionales de primera residencia. Se trata de centros de desarrollo, en muchas ocasiones de promoción pública, especialmente municipal, y proyectos empresariales orientados, por tanto, a la obtención de plusvalías inmobiliarias. Existen numerosas variantes, pero el denominador común, obviamente con honrosas excepciones, suelen ser los problemas derivados del hecho que los promotores tienden a desentenderse de la explotación y conservación de las instalaciones náuticas, lo que exige que los organismos tutores redoblen su celo y actuación. La virtud, sin embargo, estriba en plantearse como un proyecto global, es decir, como una acción integrada.
3. **Instalaciones como conjuntos turísticos o residenciales.** Integran o completan centros residenciales, hoteleros, etc., con objetivos turísticos y promocionales. Puede tratarse de oferta para el turismo que procede del interior o captar el turismo náutico y dedicarse por tanto, al uso como segunda y tercera residencia. Es este objetivo el que persiguen muchos puertos como Puerto Banús en Málaga o la Marina de Ampuriabrava en Girona.
4. **Incentivo y estimulante económico.** Si bien puede ser éste el enfoque que se dé también a determinadas actuaciones de promoción de instalaciones náuticas como conjuntos turísticos o residenciales que se ha abordado en el punto anterior, se quiere incluir aquí aquellos planes (generalmente promovidos por el sector público, actuando por sí o incentivando al privado) que desembocan en la construcción de instalaciones náuticas para embarcaciones deportivas y de recreo que pretenden atraer la actividad económica general, uno de cuyos aspectos es, claramente, el turístico. Entienden dichos planes que la actuación supondrá un efecto económico multiplicador, creando empleo, comercios, etc., en el entorno.
5. **Instalaciones asociadas a una industria o servicio concreto.** Por ejemplo, en los Estados Unidos las mayores compañías petrolíferas se encuentran entre los más importantes promotores de *marinas*, ya que las utilizan como punto de venta de combustible.
6. **Las marinas secas.** Este tipo de instalaciones, descrito en el apartado anterior, cumple el objetivo de satisfacer la demanda creciente de actividad náutica con costes económicos moderados, impactos ambientales asumibles y sobre la base del uso no continuo que se hace de las embarcaciones de recreo. Estas instalaciones requieren un cuidadoso estudio y organización, de manera que se minimicen costes y tiempos de maniobra. En los Estados Unidos se encuentran muy desarrolladas a causa de la gran densidad de embarcaciones existente.
7. **Rehabilitación de espacios portuarios.** Muchas instalaciones han sido promovidas en las décadas recientes para reutilizar dársenas o puertos en los que se había producido un cambio de usos o donde la presión urbanística, urbana y

social se había incrementado para conseguir precisamente esa modificación de usos.

Conocidos los objetivos principales de las instalaciones náuticas deportivas o de recreo, el siguiente paso será conocer cuáles son los servicios que ofertan para satisfacer la demanda y alcanzar los objetivos de explotación previstos.

1.1.3.3 Servicios de las instalaciones náuticas de recreo

Así como los tipos de equipamiento náutico que se ofrece a los usuarios y embarcaciones son numerosos, amplia es la gama de prestaciones de las que se puede disponer en las diferentes instalaciones náuticas. Precisamente, de su mayor o menor número y de sus características y cualidades dependerá en gran medida el tipo de instalación de que se trate. Y también al revés, según los objetivos de promoción y explotación harán que sean unos u otros los servicios ofertados.

En este apartado la intención es aproximar al lector de manera teórica a la clasificación de los servicios existentes dentro de las instalaciones náuticas de recreo y ejemplificar los más usuales, dado que el análisis pormenorizado referente a este tema se realizará cuando hablemos de los servicios ofertados por los puertos deportivos como organización empresarial, ya que son la fuente de ingresos que garantiza la subsistencia de los mismos.

Utilizando los criterios propuestos por Eiglier y Langeard (1989), podemos clasificar los servicios ofertados por las instalaciones náuticas de recreo en cuatro grupos [4]:

1. **Básicos.** Constituyen la razón principal por la cual el cliente se dirige a la instalación náutica. El servicio básico por excelencia es el de atraque seguro. Éste no es, sin embargo, el único servicio básico ofertado por estas instalaciones. El servicio de atraque seguro puede ser sustituido o complementado por las modernas marinas secas, ya descritas, o estar constituido simplemente, por una rampa de varada y botadura. En general, se puede indicar que los servicios básicos (sea atraque, varada-botadura, almacén,...) son aquéllos con los que se posibilita la actividad náutica, sin los cuales la instalación no tiene utilidad práctica alguna.
2. **Periféricos.** Son aquellos servicios que, generalmente, no pueden ser disfrutados por los usuarios de las instalaciones náuticas de recreo a menos que utilicen también el servicio base, como por ejemplo, el agua, teléfono, electricidad, TV por cable a pie de atraque, duchas aseos, vestuarios, comunicaciones radioeléctricas, etc.
3. **Base-derivados.** Aquellos que pueden ser utilizados por los clientes sin necesidad de que éstos sean usuarios del servicio básico. Un servicio base-derivado importantísimo en una instalación náutica de recreo es el varadero. Su existencia implica, en la mayoría de los casos, la presencia de talleres mecánicos, de electricidad y electrónica, carpintería de ribera, velerías, etc. Otro servicio base-derivado es la marina seca, ya descrita o los servicios de abastecimiento. Las modernas instalaciones suelen contar, además, con servicios base-derivados tales como clubes sociales, escuelas de enseñanzas náutico-deportivas, etc.

4. **Complementarios.** Son aquellos servicios que añadimos a los básicos, periféricos y base-derivados para suplementar nuestra oferta y diferenciar nuestra organización de sus competidoras, servicios que no tienen que estar ligados obligatoriamente con la náutica. Ejemplos de este tipo de servicios pueden ser una lavandería, un bar-restaurante, estación de carburantes, efectos navales, compraventa de embarcaciones, supermercados, chárter náutico, etc.

Se debe observar como las clases de servicios que se han definido pueden corresponder a diferentes tipos según el tipo de instalación. Así, un mismo servicio, el de varada-botadura, puede ser básico en una instalación ligera y ser derivado en otras como los puertos deportivos.

Precisamente, el hecho de establecer una oferta u otra de servicios, es decir, el dimensionamiento correspondiente a la oferta de servicios, es una de las cuestiones clave para el éxito de una instalación náutica de recreo. Ésta puede atender demandas preexistentes, o bien, en otros casos, dirigirse a una demanda potencial en lugar de una real. De ahí que los estudios del emplazamiento de la instalación y de la demanda de servicios, real y potencial, son claves para el éxito empresarial de la organización [2].

Otro aspecto importante a destacar referente a los servicios de una instalación se centra en la forma de gestión que se efectúe de ellos. Así, la mayoría de los servicios básicos en cada instalación suele prestarse directamente por el operador, sea este club náutico, promotor empresarial, etc. En el caso de los servicios adicionales (complementarios, derivados y periféricos) se suele ceder la prestación. Por tanto, existen dos tipos de gestión para la provisión de un servicio: gestión directa o indirecta. En el caso de gestión indirecta se cede la prestación del servicio mediante arrendamiento, concesión o cualquier otra fórmula, con o sin contraprestación económica y por tiempo determinado o indefinidamente [2].

1.2 EL MARCO LEGISLATIVO Y COMPETENCIAL DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS

1.2.1 CRONOLOGÍA DE LA LEGISLACIÓN EN MATERIA DE PUERTOS

El primer vestigio, dentro de la legislación española y en el ámbito de la era moderna, centrado con carácter exclusivo en la temática portuaria es la **Ley de Puertos de 1880**. Esta Ley encomendaba la gestión de los puertos de interés general a las Juntas de Obras de Puertos, que para cada uno de ellos habían aparecido en la década anterior y destacó por los siguientes motivos:

- Consagraba 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 con carácter común en tarifas generales [2].
- Recoge con un peso muy importante la financiación de la obra pública mediante el instrumento de la concesión, forma jurídica que en la actualidad está cogiendo mucha importancia.

Esta Ley fue modificada parcialmente 50 años después, con la aparición de la **Ley de Puertos de 1928**, aprobada por el Real Decreto-Ley del 19 de enero de 1928, y que en principio derogaba a la anterior. Pero durante la II República se estableció que todos los textos legales del periodo de la dictadura del general Primo de Rivera, que no fuesen convalidados ni anulados, pasaran a tener simplemente rango reglamentario. Por lo tanto, como la Ley de 1928 no fue ni anulada ni convalidada, pasó a tener un rango menor y su disposición derogatoria respecto a la Ley de 1880 quedó sin efecto. Este hecho derivó en toda una serie de conflictos hasta la promulgación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en 1992 y que se comentará más adelante [2].

Los aspectos más relevantes de esta Ley de 1928 fueron los siguientes:

- Se define el concepto de puerto y el de zona de servicios del mismo.
- Clasificaba los puertos en: de interés general de primer y segundo orden, y de interés local, provinciales y municipales. Dicha clasificación perduraría hasta 1978 cuando la promulgación de la Constitución Española cedería protagonismo a las Comunidades Autónomas.

Dicha Ley ha tenido un largo periodo de vigencia, perdurando hasta 1992 en sus contenidos puramente portuarios. Pero esta estabilidad legislativa tuvo 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 justificó la promulgación en 1966 de un Decreto específico sobre los Puertos y zonas deportivas, en virtud de la **Ley sobre Régimen Financiero de los Puertos Españoles de 1966**.

Esta Ley cambió completamente el funcionamiento económico de todo el sistema portuario español, simplificando y clarificando las fuentes de financiación y el destino general de los fondos obtenidos. En cuanto al Decreto del mismo año, consideraba

puertos de interés general, además de los previstos con la legislación anterior, a los “destinados a atraque, amarre y despacho portuario y aduanero de las embarcaciones deportivas de todas las clases”. Se obligaría así a disponer de instalaciones preparadas para la práctica de la náutica deportiva, siempre que tales instalaciones fuesen incorporadas al Plan General de los Puertos del Estado. De esta manera y durante un largo periodo de tiempo los puertos deportivos serían considerados de interés general [2].

Siguiendo estrictamente la cronología, en 1968 aparece la **Ley sobre Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía**, la cual no supone ningún hecho relevante en el tema que se está tratando aquí. Sí lo supone la promulgación, un año después, de la **Ley de Puertos Deportivos de 1969**, generándose un importante cambio en el campo de la náutica deportiva. Los aspectos más relevantes de esta Ley fueron los siguientes:

- Consideraba 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 y comercio marítimos”. Esto suponía que la construcción de una dársena dentro de un puerto industrial, comercial o pesquero se regiría por esta Ley y no por la de puertos de 1928 [2]. Por tanto, la ley legislaba, además de las instalaciones concebidas exclusivamente como puertos deportivos, los sectores de uso recreativo en el interior de otros puertos y todas aquellas instalaciones, que sin llegar a ser calificadas como puerto, cumplieran la misma finalidad, como espigones y embarcaderos.
- La construcción y explotación de los puertos y zonas portuarias deportivas estaba estipulada que fuera llevada a cabo por particulares o por entidades públicas.
- La concesión se promovía como el sistema ideal y normal para la construcción y explotación. Éstas debían de ser otorgadas por el Consejo de Ministros a propuesta del Ministerio de Obras Públicas.
- Intentaba resolver el problema de las competencias ministeriales concurrentes, típico en esta materia de puertos, como se verá más adelante.
- 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. Por su parte, 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 [2].

Todas estas innovaciones aparecidas a partir de esta ley de puertos deportivos quedaron, en cierta manera, limitadas, pues la aprobación del Reglamento de la misma (**Real Decreto 2486/1980 sobre el Reglamento de la Ley de Puertos Deportivos de 1969**) se realizó en 1980, respondiendo obviamente a unos principios distintos a los comentados anteriormente, proyectados esencialmente en la defensa del carácter público de los puertos deportivos frente a las pretensiones de la Ley de 1969 de estimular la iniciativa privada para la construcción de puertos. Dando, por tanto, un salto en la

cronología seguida en este epígrafe, los puntos más importantes de este Reglamento son los siguientes:

- 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, pudiéndole autorizar amarres de tránsito en los periodos 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.
- Preocupación por lograr la articulación del puerto deportivo con su entorno urbanístico y natural [2].
- No contemplaba una regulación desde el punto de vista de las 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”* [2].

En el año 1969 también es aprobada la **Ley 28/1969 sobre Costas**, cuyo **Reglamento** también sería promulgado en 1980, con lo que nos encontramos otra vez con una legislación entre dos épocas, la preconstitucional y la post constitucional. Dentro del compendio jurídico de ambas se puede destacar:

- Definición de la zona marítimo-terrestre y las zonas de servidumbre, que serán gestionadas por el Estado a través de diferentes competencias interministeriales.
- La titularidad de los terrenos ganados al mar era para 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 matizaba algo esta cuestión, definiendo con más precisión en qué consiste la condición de terreno ganado al mar. Así, no se consideraban 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”*.
- Igual que el Reglamento de puertos deportivos, el de costas ignoraba la existencia de las Comunidades Autónomas, pese a que su redacción es posterior a la Constitución de 1978 y a las competencias que en materia de ordenación territorial otorgaba la Carta Magna a estas instituciones públicas, recogidas en las respectivos Estatutos de Autonomía [2].

Se puede concluir que los inicios en materia de legislación portuaria antes de la Constitución de 1978 se caracterizan por un claro proceso desarrollista, que se pone de manifiesto en la gran cantidad de infraestructuras portuarias creadas en esta época.

La constitución Española de 1978 supone un cambio muy importante en cuanto las Comunidades Autónomas reciben competencia exclusiva en ciertos aspectos de carácter portuario. Las referencias más relevantes citadas en el texto, referentes a puertos son:

Título VII Economía y Hacienda

Artículo 132.2. Son bienes de dominio público estatal los que determine la ley y, en todo caso, la zona marítimo-terrestre, las playas, el mar territorial y los recursos naturales de la zona económica y la plataforma continental.

Título VIII De la Organización Territorial del Estado

Artículo 148.1. Las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en las siguientes materias:

[...]

6ª Los puertos de refugio, los puertos y aeropuertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales.

[...]

Artículo 149.1. El Estado tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias:

[...]

20ª Marina Mercante y abanderamiento de buques; iluminación de costas y señales marítimas; puertos de interés general...

Como resultado de los artículos citados, a lo largo de los años ochenta se llevó a cabo la transferencia de todos aquellos puertos que, por interpretación del Estado, no se pudieran encuadrar dentro de la categoría de Puertos de Interés General. Esta interpretación fue hecha con un carácter bastante restrictivo siendo finalmente transferidos a las Comunidades Autónomas casi todos los puertos pesqueros y deportivos existentes.

Estas transferencias fueron gestionadas en cada Comunidad por un organismo creado para tal fin. En Cataluña, se creó inicialmente la *Comissió de Ports* que devendría finalmente en la *Direcció General de Ports i Transports*.

En pleno proceso de transferencia a las Comunidades el Estado promulgó la **Ley 18/1985 de modificación de la Ley de Régimen Financiero de los Puertos Españoles de 1966**, que vino a afectar en gran medida al mecanismo recaudador de los puertos transferidos, ya que reformaba el cuadro de tarifas vigente hasta la fecha, afectando principalmente a las actividades pesqueras y deportivas [2].

En el año 1988 se promulgó la **Ley 22/1988 de Costas** y su Reglamento con el principal objetivo de asegurar el carácter público de la costa, el dominio público marítimo-terrestre, garantizando su uso y disfrute, su conservación y protección. A este respecto, la Ley establece una regulación de los diferentes usos, que incluye tanto el uso común natural, libre y gratuito, como el uso especial, objeto de autorización.

La **Ley de Puertos y de la Marina Mercante de 1992** deroga toda la legislación en materia de puertos, 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. Igualmente priva de seguridad jurídica al concesionario.

La Ley 62/1997 modifica la Ley anterior 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 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 [5].

La última Ley importante que fue aprobada hasta el día de hoy es 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 como objetivo fundamental regular los regímenes económicos-financieros, 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, 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. Para ello, esta Ley, tomando como premisa los factores o criterios de rentabilidad y eficiencia en la explotación del dominio público portuario, apuesta decididamente por la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias y en la prestación de los servicios portuarios.

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. Destacan las siguientes [6]:

- 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, la ocupación del dominio público portuario con bienes inmuebles o instalaciones desmontables, por plazo no superior a tres años.
- Las concesiones demaniales, que son aquéllas 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 a 35 años, con el objeto de dar cobertura e incentivar la iniciativa privada. 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 prórrogas no

previstas en el título administrativo que, unidas al lazo inicial, superen en total el plazo de 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.

- La Autoridad Portuaria podrá convocar concursos para el otorgamiento de concesiones en el dominio público portuario. Este será uno de los puntos principales sobre el que gira el presente trabajo, de manera que en apartados posteriores se explicará más detalladamente el funcionamiento de esta clase de concursos.
- 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.

A nivel de legislación propia en materia de puertos por parte de las Comunidades Autónomas litorales, prácticamente todas ellas han aprobado un Plan de Puertos y creado un ente público autonómico para la gestión de las instalaciones. Se debe destacar, por ser lugar de ubicación del puerto objeto de este estudio, la legislación en las Islas Baleares.

Sin prácticamente haber ningún tipo de precedentes legislativos propios en la Comunidad en materia de puertos, se aprobó el 21 de junio del 2005 la **Ley de Puertos de las Islas Baleares**, cuyo Reglamento está actualmente en tramitación.

El objeto de la Ley (Art.1) es la ordenación y regulación de la planificación, construcción, organización, gestión, régimen económico financiero y policía administrativa de todos los puertos e instalaciones portuarias de Baleares, a excepción de los puertos de interés general, ubicadas en: Palma, Mahón, Alcudia, Ibiza y Formentera.

La Ley asignará a los planes directores la ordenación de los puertos y la delimitación de su zona de servicio. Los planes directores asignarán los usos portuarios y ordenarán las edificaciones, instalaciones y espacios portuarios [7].

Por otro lado, con el fin de ejercer las competencias de la Comunidad Autónoma en materia de puertos se crea un nuevo ente público “*Ports de les Illes Balears*”, que tendrá como principal objetivo aumentar la agilidad en la gestión y fomentar la actividad económica de los puertos.

1.2.2 CONCURRENCIA DE COMPETENCIAS EN LOS PUERTOS DEPORTIVOS

El sector litoral, en especial los puertos e instalaciones náuticas, en la actualidad, son un espacio de gran complejidad competencial. El Estado español 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 (Ley 27/1992). Esto significa que no existe competencia genérica en materia de instalaciones náutico-deportivas fuera de los Puertos de Interés General, por lo tanto, las competencias de las CCAA son de carácter exclusivo, teniendo capacidad por un lado, para dictar su legislación sin estar ésta sujeta a la legislación básica previa del Estado, y por otro, capacidad para realizar las obras pertinentes, el otorgamiento de concesiones y autorizaciones, incluso todos los derechos que son anexos a éstas, como puede ser el derecho de cobrar un canon. Pero, se debe reseñar, que la Ley de Costas establece 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 es la adscripción. En consecuencia, cualquier tipo de ampliación o nueva construcción de un puerto autonómico requerirá que la administración del Estado adscriba dichos espacios a las Comunidades, para que éstas posteriormente puedan proceder a ejecutar la obra pública. Por lo tanto, el ejercicio de la competencia exclusiva de las C.C.A.A. 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.

Adicionalmente, cabe señalar que la Ley de 1997 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 C.C.A.A.

Por lo tanto, el régimen concesional de las instalaciones náutico-deportivas es competencia de las C.C.A.A siempre que no pertenezcan a alguna Autoridad Portuaria. Pero las C.C.A.A, ante la ausencia de una normativa propia y específica de instalaciones náuticas, que describa las tramitaciones y condiciones que deben cumplir las concesiones, adoptan la vigente Ley 22/1988 de Costas [12] y el RD 1471/1989 [13] por el que se aprueba el Reglamento de Costas. De acuerdo con esta legislación, el plazo máximo de otorgamiento de una concesión no podrá exceder en ningún caso de 30 años, tanto se otorgue directamente por el Estado, como por la Comunidad Autónoma, en el caso de concesión de bienes adscritos.

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 este procedimiento, en el cual son sustanciales los siguientes elementos [5]:

- Informe municipal: este informe preceptivo 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 que dificulta, cuando no imposibilita, la vida urbanística del puerto. Por otro lado, con independencia de este informe, se debe destacar que un puerto deportivo está sometido a la jurisdicción urbanística del municipio donde se ubica, por lo tanto, sometido a las determinaciones establecidas en el PGOU o en las N.N.S.S. vigentes, y a su régimen de licencias urbanísticas y de actividad. Por lo 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 las obras de los puertos por accesión artificial.

- Informe del Ministerio de Medio Ambiente (Dirección General de Costas): 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 apruebe el proyecto, la adscripción del dominio a la Comunidad Autónoma de forma automática. Pero es importante destacar, que en la adscripción, el dominio público marítimo terrestre continúa teniendo su titularidad original, es decir, continúa siendo del Estado, no se transmite la titularidad ni la capacidad de disponer sobre el dominio; únicamente se transmite la capacidad de gestión del dominio público marítimo terrestre a las C.C.A.A. en dos materias: puertos y vías de comunicación.
- Declaración de Impacto Ambiental: trámite relacionado con la aplicación de la legislación de carácter ambiental, competencia de carácter autonómico. Esta legislación impone, que conjuntamente al proyecto, se debe elaborar un Estudio de Impacto Ambiental, el cual se debe someter a información pública para recibir las alegaciones oportunas.

Resumiendo, se puede 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. A las Comunidades Autónomas les corresponde la competencia exclusiva sobre ordenación del territorio y urbanismo sobre puertos deportivos. Finalmente, los municipios, con competencias en la ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística [5].