

Gestión de dominio público

nivel I

Índice de contenidos

INTRODUCCIÓN A LA COMPETENCIA DEFINIDA COMO GESTIÓN DE DOMINIO PÚBLICO	2
1. ¿CUÁLES SON LOS TÉRMINOS QUE HAY QUE CONOCER?	4
2. DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE	13
2.1. Bienes de dominio público marítimo-terrestre por determinación de la Constitución	13
2.2. Bienes de dominio público marítimo-terrestre por determinación legal.....	13
3. ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS	17
3.1. Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios	17
3.2. Espacios portuarios de competencia autonómica	21
3.3. Zona de servicio en puertos gestionados en régimen concesional	22
4. AUTORIZACIONES Y CONCESIONES EN EL ESPACIO PORTUARIO.....	23
4.1. El régimen de las autorizaciones	24
4.2. El régimen de la concesión demanial	26
5. LOS BIENES DE DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO ESTATAL ADSCRITOS A LAS AUTORIDADES PORTUARIAS	32
5.1. Los bienes que integran el dominio público portuario	32
5.2. Afectación, desafectación y mutación demanial	33
5.3. Delimitación de la zona de servicio y deslinde del dominio público portuario ..	35
6. URBANISMO Y PUERTOS	37
6.1. Ordenación portuaria y ordenación territorial	37
6.2. Articulación urbanística de los puertos	39
6.3. Obras de las Autoridades Portuarias sobre la zona de servicio del puerto	40

Introducción a la competencia definida como Gestión de dominio público

Definición de la competencia

Conjunto de conocimientos que tienen por objeto determinar las necesidades de territorio portuario para la realización de las operaciones, la concesión de espacios a usos públicos y privados y la creación de infraestructuras para el transporte de mercancías, así como la ordenación de dicho territorio y el establecimiento de su valor de uso.

Conocimientos y capacidades definidas para esta competencia

- Conocer la terminología asociada al ámbito del Dominio Público (bienes de dominio público, zona de servicios del puerto, autorizaciones, etc.).
- Tener conocimiento de los bienes de dominio público cuya titularidad ostenta la Entidad.
- Identificar las concesiones y autorizaciones existentes en el espacio portuario y las actividades que en ellos se realizan.
- Conocer los trámites administrativos asociados a la concesión del espacio.

Objetivos de aprendizaje: ¿qué conocimientos y capacidades vas a alcanzar una vez estudiado el contenido del manual?

- Tendrás conocimiento del vocabulario relacionado con el Dominio Público.
- Conocerás los bienes de dominio público sobre los que la Entidad ostenta la titularidad.

- Identificarás y describirás las concesiones y autorizaciones existentes en el espacio portuario y las actividades que en ellos se realizan.
- Obtendrás conocimiento de los trámites administrativos asociados a la concesión del espacio.

Resumen de los contenidos del manual

En este manual vas a encontrar los conocimientos básicos relacionados con la gestión del Dominio Público.

En una primera parte definiremos los conceptos elementales asociados al Dominio Público. Aprenderás qué son los bienes de dominio público, la zona de servicios del puerto, etc.

En segundo lugar, hablaremos del concepto de Dominio Público, identificando los bienes o zonas que pertenecen a dicho dominio, en el ámbito marítimo-terrestre estatal.

En la tercera parte nos referiremos a la zona de servicio del puerto, indicando los espacios que contiene y cómo se delimita y se lleva a cabo el plan de utilización de dichos espacios. Así mismo hablaremos de las zonas de servicio de competencia autonómica, y en régimen concesional.

En cuarto lugar, explicaremos las concesiones y autorizaciones existentes en el espacio portuario, indicando las zonas o actividades sujetas a ellas.

A continuación, analizaremos los bienes que integran el dominio público portuario estatal adscritos a las Autoridades Portuarias, su afectación y desafectación.

Para finalizar, haremos alusión a la ordenación y articulación urbanística de los puertos y a las obras sobre la zona de servicio del puerto.

1

¿Cuáles son los términos que hay que conocer?

Bienes de dominio público

La acepción de "dominio público" que viene a sustituir a "las cosas públicas", se produce en el siglo XIX como consecuencia de la influencia del Derecho francés y tiene su reflejo en nuestro Código Civil de 1889, en cuyo artículo 339 declara que son bienes de dominio público:

- 1º. Los destinados al uso público, como los caminos, canales, ríos, torrentes, puertos y puentes construidos por el Estado, las riberas, playas, radas y otros análogos;
- 2º. Los que pertenecen privativamente al Estado, sin ser de uso común, y están destinados a algún servicio público o al fomento de la riqueza nacional, como las murallas, fortalezas y demás obras de defensa del territorio, y las minas, mientras que no se otorgue su concesión.

La Constitución española de 1978 recoge por primera vez en una norma con este rango la categoría de dominio público. En su artículo 132 establece:

1. La ley regulará el régimen jurídico de los bienes de dominio público y de los comunales, inspirándose en los principios de inalienabilidad, imprescriptibilidad e inembargabilidad, así como su desafectación.
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.

Del reconocimiento constitucional del dominio público se derivan las siguientes notas características de su régimen jurídico:

- Principio de reserva de ley para regular su régimen jurídico y su desafectación.

- Reconocimiento de su carácter inalienable, imprescriptible e inembargable.
- La existencia de una serie de bienes que necesariamente integran el dominio público estatal.
- La posibilidad de incorporar por ley otros bienes o categorías de bienes al dominio público.

Para que un bien tenga la consideración de demanial (de titularidad pública), se requiere la concurrencia de dos requisitos: que el titular sea una entidad pública y que estén destinados al uso general o al servicio público.

Zona de servicio del puerto

El Ministro/a de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana determinará en los puertos de titularidad estatal una zona de servicio que incluirá:

- los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos y actividades permitidas en el dominio público portuario,
- los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y
- aquellos que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad.

El espacio de agua incluido en la zona de servicio comprenderá las áreas de agua y dársenas donde se realicen las operaciones portuarias de carga, descarga y trasbordo de mercancías y pesca, de embarque y desembarque de pasajeros, donde se presten los servicios técnico-náuticos y donde tenga lugar la construcción, reparación y desguace de buques a flote, así como las áreas de atraque, reviro y maniobra de los buques y embarcaciones, los canales de acceso y navegación y las zonas de espera y de fondeo. También comprenderá los espacios de reserva necesarios para la ampliación del puerto.

Autorizaciones

La gestión del dominio público portuario estatal estará orientada, garantizando el interés general, a promover e incrementar la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias y en la prestación de servicios, a través del otorgamiento de las correspondientes autorizaciones y concesiones.

Estarán sujetas a autorización de la Autoridad Portuaria:

- 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 correspondientes ordenanzas portuarias.
- La ocupación del dominio público portuario con bienes muebles o instalaciones desmontables o sin ellos, por plazo no superior a tres años, que se otorgará de conformidad con lo dispuesto en la ley en vigor.

Concesiones demaniales

Como se indicaba anteriormente, la gestión del dominio público portuario estatal estará orientada a promover e incrementar la participación de la iniciativa privada a través del otorgamiento de las correspondientes concesiones.

1. Estará sujeta a previa concesión otorgada por la Autoridad Portuaria la ocupación del dominio público portuario, con obras o instalaciones no desmontables o usos por plazo superior a tres años.

2. Las concesiones sólo podrán otorgarse para obras, instalaciones o usos que se ajusten a las determinaciones establecidas en el plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o, en su defecto, la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, y se someterán al correspondiente pliego de condiciones generales para el otorgamiento de concesiones demaniales que apruebe el Ministro/a de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y a las condiciones particulares que determine la Autoridad Portuaria.
3. Para el otorgamiento de una concesión será preciso que la Autoridad Portuaria tenga a disposición los terrenos y espacios de agua objeto de la misma, salvo en aquellos supuestos en los que, próxima la fecha de extinción de una concesión, se tramite el otorgamiento de una nueva sobre los mismos terrenos y espacios de agua, y en aquellos otros supuestos en los que sea precisa la ejecución de obras por la Autoridad Portuaria previa a la puesta a disposición. En estos supuestos, el término inicial de la concesión coincidirá con la fecha de extinción de aquella o con la fecha de finalización de las obras por la Autoridad Portuaria. No obstante, no podrán transcurrir más de dos años desde el acuerdo de otorgamiento de la concesión hasta la efectiva puesta a disposición de los terrenos.
4. En el título concesional se incorporarán, además de las condiciones relativas a la ocupación del dominio público portuario, las relativas a la actividad o a la prestación del servicio.
5. La concesión o autorización de instalaciones de atraque deberá incorporar la de la correspondiente zona de maniobra, sin perjuicio de que, excepcionalmente y por razones derivadas de la explotación portuaria o insuficiencia de instalaciones de atraque disponibles, la Autoridad Portuaria impondrá, en el momento del otorgamiento del correspondiente título administrativo o posteriormente, la utilización obligatoria de las instalaciones en concesión o autorización a favor de terceros prestadores de servicios portuarios.

Tasas

Las tasas portuarias son las exigidas por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación del servicio de señalización marítima.

Las tasas portuarias a las que se refiere el apartado anterior son las siguientes:

- a) Tasa de ocupación, por la ocupación privativa del dominio público portuario.
- b) Tasa de actividad, por el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios en el dominio público portuario.
- c) Tasas de utilización, por la utilización especial de las instalaciones portuarias.
- d) Tasa de ayudas a la navegación, por el servicio de señalización marítima.

- **Rendimiento de las tasas.**

Los ingresos por las tasas portuarias de cada Autoridad Portuaria, junto con los demás recursos económicos, responderán al principio de equivalencia con los costes de puesta a disposición de suelo e infraestructuras y de los costes de los servicios prestados directamente por la Autoridad Portuaria, los cuales deberán cubrir los gastos necesarios para el cumplimiento de sus funciones, las cargas fiscales, la depreciación de sus bienes e instalaciones, sus obligaciones financieras y un rendimiento razonable sobre el activo no corriente neto medio del ejercicio, excluyendo el inmovilizado en curso, los activos por impuestos diferidos y los deudores comerciales no corrientes, que permita hacer frente a la financiación de las nuevas inversiones.

- **Importe de las tasas**

- a) El importe de la tasa de ocupación se fijará tomando como referencia el valor de mercado correspondiente al bien de dominio público portuario ocupado.
- b) El importe de la tasa de actividad se fijará tomando como referencia la utilidad derivada del aprovechamiento del dominio público para el usuario.
- c) El importe de las tasas de utilización se fijará tomando en consideración la utilidad derivada de la utilización de las infraestructuras portuarias y además tendrá en cuenta los costes directos e indirectos asociados a la dotación y mantenimiento de las infraestructuras portuarias, incluyendo los de estructura que se le imputen, los financieros, los de amortización del inmovilizado y los necesarios para garantizar el adecuado desarrollo de la infraestructura y de los servicios inherentes a la misma en función de las necesidades y requerimientos de la demanda.
- d) El importe de la tasa de ayudas a la navegación se fijará para todo el sistema portuario de titularidad estatal, tomando en consideración los costes directos e indirectos asociados a la dotación y adecuado mantenimiento del conjunto de instalaciones de ayuda a la navegación marítima en el litoral marítimo español, excluidas las que sirven de aproximación y acceso a los puertos y su balizamiento.

- **Bonificaciones.**

Se admite la posibilidad de bonificaciones en las tasas portuarias en los supuestos y con los límites establecidos en la Ley de Puertos, con el objeto de promover la competitividad y sostenibilidad económica y ambiental de la actividad portuaria y del sistema de transporte. La

aplicación a una tasa de más de una bonificación de las previstas en la Ley de Puertos se realizará de forma sucesiva y multiplicativa. A estos efectos, la cuota íntegra se multiplicará, sucesivamente, por los coeficientes reductores correspondientes, entendiéndose por coeficiente reductor la unidad menos el valor de la bonificación en tanto por uno.

Planes especiales

La denominación de este tipo de planes deriva, precisamente, en función de la especificidad de su objeto, que no es la ordenación integral de un determinado ámbito espacial en todos sus aspectos, sino sólo alguno de éstos. Se dirigen a completar o mejorar aspectos relacionados con la ordenación urbanística, como el patrimonio arquitectónico, el paisaje, los diversos tipos de infraestructuras o de equipamientos, etc.

Los planes especiales son aquellos a través de los cuales se desarrolla el Sistema General Portuario. Sirve para llevar a cabo las previsiones contenidas en los Planes Territoriales, Planes Generales Municipales, e incluso en ausencia de estos, en las áreas que constituyan una unidad que así lo recomienda, siempre que no sustituyan a dichos planes.

El plan especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.

Una vez delimitada la zona de servicio del puerto, los instrumentos del planeamiento urbanístico calificarán a ésta como Sistema General Portuario, que será desarrollado mediante un Plan Especial o instrumento equivalente. Dichos Planes Especiales serán formulados por las Autoridades Portuarias y tramitados y aprobados por la Administración competente en materia de urbanismo de la comunidad autónoma correspondiente.

Sin embargo, el portuario no se trata de un “sistema general” de trascendencia urbana, sino de un elemento integrante del sistema de transportes e intercambio de mercancías de relevancia nacional y autonómica. La ordenación urbanística de ese sistema general portuario es la que se lleva a cabo mediante los referidos Planes Especiales o instrumentos equivalentes, cuyo objetivo consiste en regular los usos urbanísticos del espacio comprendido en la zona del servicio del puerto, constituyendo los verdaderos instrumentos para la ordenación urbanística del espacio portuario, a través del cual se ejercitan las competencias sobre ordenación del territorio y urbanismo de las Administraciones locales y autonómicas afectadas.

Planes de utilización de los espacios portuarios

Su alcance comprende la definición exterior e interior del dominio público portuario y los usos previstos para cada una de las diferentes áreas en las que se divide la zona de servicio del puerto; sin embargo, no tiene un contenido urbanístico, sirviendo, fundamentalmente, como instrumento de delimitación del perímetro portuario. Tanto la ubicación del puerto como dicha delimitación debe ser decidida por el Estado o la Comunidad Autónoma, según se trate de un puerto de interés general o no.

La Autoridad Portuaria elaborará el expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, que incluirá la definición exterior e interior del dominio público portuario, los usos previstos para cada una de las diferentes áreas en las que se divide la zona de servicio del puerto y la justificación de la necesidad o conveniencia de tales usos, según criterios transparentes, objetivos, no discriminatorios y de fomento de la competencia en la prestación de servicios.

Corresponde al Ministro/a de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios

Plan director

Su aprobación viene exigida por la Ley con carácter previo a la ejecución de un nuevo puerto estatal o a la ampliación o realización de nuevas obras de infraestructura que supongan una modificación significativa del límite exterior de la zona I de aguas del puerto, esto es, de las aguas abrigadas del puerto.

El proyecto de plan director se elabora por la Autoridad Portuaria y deberá incluir:

- la evaluación de la situación inicial del Puerto.
- la definición de las necesidades de desarrollo con un horizonte temporal de, al menos, 10 años.
- la determinación de las distintas alternativas de desarrollo, el análisis de cada una de ellas y la selección de la más adecuada.
- la Memoria ambiental en el caso de que deba ser sometido a evaluación ambiental estratégica.
- la previsión de tráfico, capacidad de infraestructuras e instalaciones y su grado de utilización en cada una de las fases de desarrollo.
- la valoración económica de las inversiones y los recursos; el análisis financiero y de rentabilidad.
- y, la definición de la red viaria y ferroviaria de la zona de servicio, en coherencia con los accesos actuales y previstos.

La aprobación corresponde a Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria, que deben acordar el contenido del plan, salvo en el caso de que nos encontremos con un plan director de un nuevo puerto o se produzcan discrepancias entre los Organismos portuarios en el contenido del plan, en cuyo caso la aprobación corresponderá al Ministro/a de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2

Dominio público marítimo-terrestre

2.1. Bienes de dominio público marítimo-terrestre por determinación de la Constitución

Son bienes de dominio público marítimo-terrestre estatal, en virtud de lo dispuesto en el artículo 132.2 de la Constitución y de la Ley 22/1988, de 28 de julio:

1. La ribera del mar y de las rías, que incluye:

- a) La zona marítimo-terrestre o espacio comprendido entre la línea de bajamar escorada o máxima viva equinoccial y el límite hasta donde alcanzan las olas en los mayores temporales conocidos, de acuerdo con los criterios técnicos que establece el artículo 4 de este reglamento o, cuando lo supere, el de la línea de pleamar máxima viva equinoccial. Esta zona se extiende también por las márgenes de los ríos hasta el sitio donde se haga sensible el efecto de las mareas.

Se consideran incluidas en esta zona las marismas, albuferas, marjales, esteros y, en general, las partes de los terrenos bajos que se inundan como consecuencia del flujo y reflujo de las mareas, de las olas o de la filtración del agua del mar.

No obstante, no pasarán a formar parte del dominio público marítimo-terrestre aquellos terrenos que sean inundados artificial y controladamente, como consecuencia de obras o instalaciones realizadas al efecto, siempre que antes de la inundación no fueran de dominio público. A estos efectos, se entenderá que un terreno ha sido inundado artificial y controladamente cuando para su inundación se haya requerido la realización de obras o instalaciones amparadas por el correspondiente título administrativo, a la finalización de las cuales los



terrenos no queden comunicados con el mar de manera permanente o queden comunicados con el mar de manera controlada.

b) Las playas o zonas de depósitos de materiales sueltos, tales como arenas, gravas y guijarros, incluyendo escarpes, bermas y dunas. Estas últimas se incluirán hasta el límite que resulte necesario para garantizar la estabilidad de la playa y la defensa de la costa.

2. El mar territorial y las aguas interiores, con su lecho y subsuelo, definidos y regulados por su legislación específica.

3. Los recursos naturales de la zona económica y la plataforma continental, definidos y regulados por su legislación específica.

2.2. Bienes de dominio público marítimo-terrestre por determinación legal

Atendiendo al Reglamento General de Costas, pertenecen, asimismo, al dominio público marítimo-terrestre estatal:

1. Las accesiones a la ribera del mar por depósito de materiales o por retirada del mar, cualesquiera que sean las causas.
2. Los terrenos ganados al mar como consecuencia directa o indirecta de obras y los desecados en su ribera.
3. Los terrenos cuya superficie sea invadida por el mar, siempre y cuando la invasión tenga lugar por causas distintas a las previstas en el último párrafo del artículo 3.1 letra a) de este reglamento y, en todo caso, siempre que los terrenos inundados sean navegables.
4. Los acantilados sensiblemente verticales, que estén en contacto con el mar o con espacios de dominio público marítimo-terrestre, hasta su coronación.

A estos efectos, se consideran acantilados sensiblemente verticales aquellos cuyo paramento, como promedio, pueda ser asimilado a un plano que forme un ángulo con el plano horizontal igual o superior a 60 grados sexagesimales. Se incluirán en su definición las bermas o escalonamientos existentes antes de su coronación.

5. Los terrenos deslindados como dominio público que por cualquier causa han perdido sus características naturales de playa, acantilado, o zona marítimo-terrestre, salvo lo previsto en los artículos 18 de la Ley 22/1988, de 28 de julio y 38 de este reglamento.
6. Los islotes en aguas interiores y mar territorial.

7. Los terrenos incorporados por los concesionarios para completar la superficie de una concesión de dominio público marítimo-terrestre que les haya sido otorgada, cuando así se establezca en las cláusulas de la concesión.

Estos terrenos de propiedad particular quedarán incorporados al dominio público a partir de la fecha en que se suscriba la correspondiente acta de entrega por el concesionario y por el representante del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. A estos efectos, el concesionario deberá aportar la documentación acreditativa de su dominio.

8. Los terrenos colindantes con la ribera del mar que se adquieran para su incorporación al dominio público marítimo-terrestre.

9. Las obras e instalaciones construidas por el Estado en dicho dominio.

10. Las obras e instalaciones de iluminación de costas y señalización marítima, construidas por el Estado, cualquiera que sea su localización, así como los terrenos afectados al servicio de las mismas, que se regularán por lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

11. Los puertos e instalaciones portuarias de titularidad estatal, que se regularán por su legislación específica.

3

Espacios y usos portuarios

3.1. Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana determinará en los puertos de titularidad estatal:

- una zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios,
- los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria
- y aquellos que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad.

El espacio de agua incluido en la zona de servicio comprenderá las áreas de agua y dársenas donde se realicen las operaciones portuarias de carga, descarga y trasbordo de mercancías y pesca, de embarque y desembarque de pasajeros, donde se presten los servicios técnico-náuticos y donde tenga lugar la construcción, reparación y desguace de buques a flote, así como las áreas de atraque, reviro y maniobra de los buques y embarcaciones, los canales de acceso y navegación y las zonas de espera y de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima y para la protección ante acciones terroristas y antisociales. También comprenderá los espacios de reserva necesarios para la ampliación del puerto. El espacio de agua se subdividirá en dos zonas:

- a) Zona I, o interior de las aguas portuarias, que abarcará los espacios de agua abrigados ya sea de forma natural o por el efecto de diques de abrigo.

b) Zona II, o exterior de las aguas portuarias, que comprenderá el resto de las aguas.

La Autoridad Portuaria elaborará el expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, que incluirá la definición exterior e interior del dominio público portuario, los usos previstos para cada una de las diferentes áreas en las que se divida la zona de servicio del puerto, y la justificación de la necesidad o conveniencia de tales usos, según criterios transparentes, objetivos, no discriminatorios y de fomento de la competencia en la prestación de servicios.

Asimismo, se incluirán los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones públicas puedan ejercer competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación y otras que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente en el puerto.

Una vez elaborado el expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios por la Autoridad Portuaria, se seguirá el siguiente procedimiento administrativo:

- a) La Autoridad Portuaria solicitará informe de las Administraciones urbanísticas, de la Administración con competencia en materia de costas, de pesca en aguas interiores, de ordenación del sector pesquero y deportes, así como en aquellos otros ámbitos sectoriales sobre los que pueda incidir la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, que deberán informar en los aspectos relativos a sus propias competencias.
- b) Simultáneamente, la Autoridad Portuaria someterá a información pública el expediente elaborado por un plazo de 45 días, durante el cual los interesados podrán formular alegaciones. Tras la conclusión del plazo de información pública y del trámite de consultas, la

Autoridad Portuaria dará respuesta a los interesados incorporando al expediente la documentación resultante de los trámites efectuados y procediendo a las modificaciones de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que sean oportunas, a la vista de las alegaciones.

- c) Cumplimentada dicha tramitación, se remitirá el expediente con la propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios a Puertos del Estado. En el caso de que el informe de la Administración con competencia en materia de costas haya sido negativo o la Autoridad Portuaria no haya recogido en su propuesta sus sugerencias, Puertos del Estado convocará a la Autoridad Portuaria y al órgano competente de la citada Administración de costas a un periodo de consultas durante el plazo de un mes desde la recepción de la propuesta, a fin de que puedan contrastar sus posiciones y a fin de que por este último, a través del correspondiente informe, se formulen las observaciones y sugerencias finales que considere oportunas para que, en su caso, sean tomadas en consideración. En el caso de que dicho órgano competente en materia de costas no emita informe en el plazo máximo de un mes después de la finalización del proceso de consultas, se entenderá que es favorable a la propuesta de la Autoridad Portuaria.
- d) Simultáneamente, Puertos del Estado recabará informe del Ministerio de Defensa, desde la perspectiva de su posible incidencia sobre los intereses de la defensa nacional, del Ministerio del Interior, en lo que se refiere a los aspectos de seguridad pública y de control de entradas y salidas de personas del territorio nacional, del Ministerio de Economía y Hacienda en lo que se refiere a los aspectos de vigilancia y control aduanero previsto en la normativa comunitaria y nacional sobre la materia en la entrada y salida de mercancías y personas con destino o procedencia el territorio aduanero comunitario nacional y, cuando proceda, del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio en aspectos relacionados con la construcción naval. Estos informes

deberán emitirse en el plazo de dos meses desde la recepción de la propuesta, entendiéndose en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

- e) Cuando la propuesta de delimitación incluya terrenos y bienes del Patrimonio del Estado destinados en ese momento a usos y finalidades distintos, Puertos del Estado la someterá a informe vinculante del Ministerio de Economía y Hacienda. Asimismo, cuando la propuesta de delimitación incluya terrenos y bienes afectos al Ministerio del Interior o al Ministerio de Defensa, se someterá a informe vinculante de dichos ministerios. Dicho trámite se efectuará, cuando proceda, simultáneamente con la petición de informe indicada en el apartado d), y se entenderá favorable si no se emite de forma expresa en el plazo de dos meses desde la recepción de la documentación ampliable a tres meses cuando así lo exijan las circunstancias del destino actual o previsible que han de ser ponderadas, previa comunicación expresa del Departamento que solicite la ampliación en la que se consignen dichas circunstancias, que deberán remitirse a Puertos del Estado con anterioridad a la finalización del plazo inicial.
- f) Recibidos los informes o transcurrido el plazo para su emisión, Puertos del Estado emitirá informe que lo elevará, junto al expediente, al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. En el caso de que el informe final de la Administración competente en materia de costas resulte desfavorable, Puertos del Estado hará constar expresamente en su informe esta circunstancia, debiendo motivar las razones por las que éstas deben ser tomadas en consideración, así como aquéllas que no puedan aceptarse.
- g) Corresponde al Ministro/a de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

La aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada y de rescate de las concesiones que requiera la actuación portuaria en el ámbito de dicha delimitación, así como la afectación al uso portuario de los bienes de dominio público y de los bienes patrimoniales incluidos en la zona de servicio que sean de interés para el puerto.

Aprobada la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, el texto íntegro del acuerdo adoptado en el acto de aprobación de la misma se publicará en el «Boletín Oficial del Estado».

3.2. Espacios portuarios de competencia autonómica

1. Los espacios de dominio público marítimo-terrestre que sean necesarios para el ejercicio por las Comunidades Autónomas de las competencias que les correspondan estatutariamente en materia de puertos deberán ser objeto de adscripción por la Administración General del Estado.

2. La ampliación de la zona de servicio de los puertos de competencia autonómica o la construcción de nuevos puertos de su competencia, deberán contar con el informe favorable de los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Los informes versarán sobre la delimitación del nuevo dominio público estatal susceptible de adscripción, sobre la posible afección de los usos previstos en esos espacios a la protección del dominio público marítimo-terrestre, y las medidas necesarias para garantizar dicha protección. El incumplimiento de este requisito esencial implica la nulidad de la aprobación del proyecto correspondiente.

3. La aprobación definitiva de los proyectos llevará implícita la adscripción del dominio público en que estén emplazadas las obras y, en su caso, la delimitación de una nueva zona de servicio portuaria, que se formalizará mediante un acta suscrita por representantes de ambas Administraciones.
4. En la regulación de las adscripciones será de aplicación la legislación de costas.
5. Los vertidos y dragados en puertos de competencia de las Comunidades Autónomas corresponderá a éstas.

3.3. Zona de servicio en puertos gestionados en régimen concesional

La zona de servicio de un puerto otorgado en concesión estará compuesta por el dominio público cuya ocupación ha sido autorizada y los espacios de titularidad particular que, sin ser dominio público, se hallen incorporados a dicha zona de servicio en virtud de lo dispuesto en el título concesional.

4 Autorizaciones y concesiones en el espacio portuario

El TRLPEMM, en el artículo dedicado al modelo de gestión del dominio público portuario, subraya los siguientes elementos como aquéllos más importantes que han de presidir la gestión del dominio público portuario:

- Incentivar y promover el protagonismo de la iniciativa privada en la financiación y explotación de las instalaciones portuarias y en la prestación de los servicios.
- Potenciación del papel de la Autoridad Portuaria en orden a la provisión, gestión y ordenación de espacios portuarios.
- Gestión del dominio público con criterios de rentabilidad y eficiencia en la gestión. Un claro ejemplo es la obligación de incluir en las autorizaciones y concesiones compromisos del empresario de desarrollar una actividad o tráfico mínimos que "garantice una explotación razonable del dominio público".

4.1. El régimen de las autorizaciones

Los bienes sobre los que recae la autorización demanial son por definición de titularidad pública.

Respecto a las autorizaciones sobre dominio público portuario, se establecen dos clases de autorizaciones:

Clases de autorizaciones

Estarán sujetas a autorización de la Autoridad Portuaria:

- 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 correspondientes ordenanzas portuarias.
- La ocupación del dominio público portuario con bienes muebles o instalaciones desmontables o sin ellos, por plazo no superior a tres años, que se otorgará de conformidad con lo dispuesto en la ley en vigor.

Ámbito de aplicación

- La ocupación del dominio público portuario por plazo no superior a tres años, incluidas prórrogas, con bienes muebles o instalaciones desmontables, o sin ellos, estarán sujetas a autorización previa de la Autoridad Portuaria.
- Estas autorizaciones demaniales se otorgarán, a título de precario, con sujeción al correspondiente pliego de condiciones generales de autorizaciones de ocupación del dominio público portuario que apruebe el Ministro/a de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y a las condiciones particulares que determine la Autoridad Portuaria.

- Las autorizaciones sólo podrán otorgarse para los usos y actividades permitidas en el artículo 72 y deberán ajustarse a las determinaciones establecidas en el plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o, en su defecto, en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.
- Las autorizaciones se otorgarán con carácter personal e intransferible "inter vivos" y su uso no podrá ser cedido a terceros, salvo las de ocupación de dominio público que constituyan soporte de una autorización de vertidos de tierra al mar.

4.2. El régimen de la concesión demanial

Ámbito de aplicación

1. Estará sujeta a previa concesión otorgada por la Autoridad Portuaria la ocupación del dominio público portuario, con obras o instalaciones no desmontables o usos por plazo superior a tres años.
2. Las concesiones sólo podrán otorgarse para obras, instalaciones o usos que se ajusten a las determinaciones establecidas en el plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o, en su defecto, la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, y se someterán al correspondiente pliego de condiciones generales para el otorgamiento de concesiones demaniales que apruebe el Ministro/a de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y a las condiciones particulares que determine la Autoridad Portuaria.
3. Para el otorgamiento de una concesión será preciso que la Autoridad Portuaria tenga a disposición los terrenos y espacios de agua objeto de la misma, salvo en aquellos supuestos en los que, próxima la fecha de extinción de una concesión, se tramite el otorgamiento de una nueva sobre los mismos terrenos y espacios de agua, y en aquellos otros supuestos en los que sea precisa la ejecución de obras por la Autoridad Portuaria previa a la puesta a disposición. En estos supuestos, el término inicial de la concesión coincidirá con la fecha de extinción de aquella o con la fecha de finalización de las obras por la Autoridad Portuaria. No obstante, no podrán transcurrir más de dos años desde el acuerdo de otorgamiento de la concesión hasta la efectiva puesta a disposición de los terrenos.
4. En el título concesional se incorporarán, además de las condiciones relativas a la ocupación del dominio público portuario, las relativas a la actividad o a la prestación del servicio.

5. La concesión o autorización de instalaciones de atraque deberá incorporar la de la correspondiente zona de maniobra, sin perjuicio de que, excepcionalmente y por razones derivadas de la explotación portuaria o insuficiencia de instalaciones de atraque disponibles, la Autoridad Portuaria impondrá, en el momento del otorgamiento del correspondiente título administrativo o posteriormente, la utilización obligatoria de las instalaciones en concesión o autorización a favor de terceros prestadores de servicios portuarios. En este caso, los beneficiarios deberán abonar al titular de la concesión o autorización la correspondiente tarifa, que deberá ser fijada con criterios de objetividad, transparencia y no discriminación y que no podrá exceder de la cuantía máxima aprobada por la Autoridad Portuaria en el correspondiente título. El Reglamento de Explotación y Policía determinará las razones objetivas derivadas de la explotación portuaria o de insuficiencia de instalaciones de atraque disponibles que justifiquen la utilización obligatoria a favor de terceros prestadores de servicios portuarios.

El Consejo de Administración aprobará, con carácter general, los supuestos de cesión, las condiciones de la misma y las tarifas máximas a percibir conforme a lo dispuesto en la ley por los titulares de las concesiones o autorizaciones, en función de las características de las instalaciones portuarias.

Cuando una instalación fija otorgada en concesión o autorización impida el uso por terceros de una instalación de atraque, ésta deberá ser asimismo incorporada a dicha concesión o autorización.

Plazo de las Concesiones

1. El plazo de las concesiones será el que se determine en el título correspondiente y no podrá ser superior a 50 años. Para la fijación del mismo se tendrán en cuenta los siguientes criterios:
 - a) Vinculación del objeto de la concesión a la actividad portuaria.
 - b) Disponibilidad de espacio de dominio público portuario.
 - c) Volumen de inversión, y estudio económico financiero.
 - d) Plazo de ejecución de las obras contenidas en el proyecto.
 - e) Adecuación a la planificación y gestión portuarias.
 - f) Incremento de actividad que genere en el puerto.
 - g) Vida útil de la inversión a realizar por el concesionario.

2. El vencimiento del plazo de la concesión deberá coincidir con el de la autorización de actividad o el de la licencia de prestación del servicio, y será improrrogable salvo en los siguientes supuestos:
 - a) Cuando en el título de otorgamiento se haya previsto expresamente la posibilidad de una o varias prórrogas, en cuyo caso, a petición del titular y a juicio de la Autoridad Portuaria, podrá ser prorrogado, sin que el plazo inicial unido al de las prórrogas pueda superar el plazo máximo de 50 años.

La suma de los plazos de las prórrogas que se otorguen en este supuesto no podrá ser superior a la mitad del plazo inicial.

En las concesiones que tengan como objeto la prestación de servicios portuarios, la suma del plazo inicial previsto en la concesión y el de las prórrogas no podrá exceder del establecido en el artículo 114.1 que le sea de aplicación en aquellos supuestos en los que el número de prestadores del servicio haya sido limitado.

b) Cuando en el título de otorgamiento no se haya previsto la posibilidad de prórroga, o habiéndose previsto se hayan agotado las posibilidades contempladas en el mismo, pero el concesionario lleve a cabo una inversión relevante no prevista inicialmente en la concesión, y que haya sido autorizada por la Autoridad Portuaria, tanto en la concesión como, en su caso, en la concesión modificada por ampliación de superficie, siempre que formen una unidad de explotación y que, a juicio de la Autoridad Portuaria sea de interés para mejorar la productividad, la eficiencia energética o la calidad ambiental de las operaciones portuarias o suponga la introducción de nuevas tecnologías o procesos que incrementen su competitividad y que, en todo caso, sea superior al 20 por ciento del valor actualizado de la inversión inicialmente prevista en el título concesional, el plazo de vencimiento podrá ser prorrogado, no pudiendo superar en total el plazo máximo de 50 años. El plazo de cada una de las prórrogas que se otorguen en este supuesto no podrá ser superior a la mitad del plazo inicial y la suma de los plazos de estas no podrá ser superior a una vez y media el plazo inicial de la concesión. La prórroga de la concesión determinará la modificación de las condiciones de la misma, que deberán ser aceptadas por el concesionario con anterioridad a la resolución de otorgamiento de la prórroga.

c) Excepcionalmente, la Autoridad Portuaria, previo informe vinculante de Puertos del Estado, podrá autorizar prórrogas no previstas en el título concesional que, unidas al plazo inicial, superen en total el plazo de 50 años o que, no superando este plazo, la suma de las prórrogas ya otorgadas supere una vez y media el plazo inicial en aquellas concesiones que sean de interés estratégico o relevante para el puerto o para el desarrollo económico de su zona de influencia, o supongan el mantenimiento en el puerto de la competencia en el mercado de los servicios portuarios, cuando el concesionario se comprometa a llevar a cabo:

- Una nueva inversión adicional que suponga una mejora de la eficacia global y de la competitividad de la actividad desarrollada, en los términos señalados en la letra b) anterior y/o
- Una contribución económica que no tendrá naturaleza tributaria. Esta contribución económica estará destinada a la financiación de alguno de los siguientes supuestos para mejorar la posición competitiva de los puertos de su área de influencia y la intermodalidad en el transporte de mercancías:
 - Construcción o mejora de infraestructura portuaria básica, consistente en obras de abrigo, dragados, obras de atraque y explanadas.
 - Construcción o mejora de infraestructuras e instalaciones básicas para el suministro de combustibles alternativos o de electricidad a los buques durante su estancia en el puerto.
 - Infraestructuras de conexión terrestre entre las redes generales de transporte de uso común y las vigentes zonas de servicio de los puertos o los puertos secos

en cuya titularidad participe un organismo público portuario.

- Adaptación de las infraestructuras en la red general ferroviaria de uso común para operar trenes de al menos 750 metros de longitud.
- Mejora de las redes generales de transporte de uso común, a los efectos de potenciar la competitividad del transporte intermodal y el transporte ferroviario de mercancías.

En caso de que se comprometa una contribución económica, se incluirá en la concesión modificada y deberá satisfacerse en su totalidad en el plazo máximo de seis meses desde el otorgamiento de la prórroga de la concesión , y, en todo caso, antes de la entrada en vigor de la prórroga, si esta tuviera lugar en un plazo inferior a seis meses.

En caso de que la contribución económica comprometida no se satisfaga en plazo en su totalidad, no adquirirá eficacia la prórroga otorgada y se extinguirá la concesión por la finalización de su plazo.

La nueva inversión adicional, la contribución económica comprometida o la suma de ambas, deberá ser superior al 50 por ciento del valor actualizado de la inversión inicialmente prevista en el título concesional, sin incluir las inversiones comprometidas en reposición.

En caso de que se otorguen prórrogas de este supuesto, el plazo de todas las prórrogas otorgadas unido al plazo inicial no podrá superar, en ningún caso, los 75 años.

En todos los supuestos, será necesario que el concesionario se encuentre al corriente del cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión.

5

Los bienes de dominio público portuario estatal adscritos a las Autoridades Portuarias

5.1. Los bienes que integran el dominio público portuario

La Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece que los puertos de interés general forman parte del dominio público marítimo-terrestre e integran el dominio público portuario estatal. Define el dominio público portuario como el dominio público marítimo-terrestre afecto a los puertos e instalaciones portuarias de titularidad estatal. Consecuencia de lo anterior es que dicho precepto se remita, con carácter supletorio, a la legislación de costas para lo no previsto en la legislación portuaria.

Así pues, el dominio público portuario estatal viene a ser una especie del dominio público marítimo-terrestre, lo que es consecuencia de que previamente la Ley 22/1988, de 22 de julio, de Costas, incluyó a los puertos estatales entre los bienes de dominio público marítimo-terrestre por determinación legal.

Sin embargo, la naturaleza y finalidad de ambas categorías de dominio público es muy diferente. Mientras que el dominio público marítimo-terrestre tiene la consideración de dominio público natural (conformado por recursos naturales), el dominio público portuario es esencialmente artificial.

El destino del primero de ellos es, principalmente, su uso público, debiendo garantizarse la conservación de los elementos naturales. La finalidad del dominio público portuario es, sin embargo, la de servir de soporte para el desarrollo de actividades económicas y para que la transferencia de mercancías entre medios de transporte marítimo y

terrestre se produzca en condiciones de eficacia, economía, rapidez y seguridad.

5.2. Afectación, desafectación y mutación demanial

Afectación al dominio público portuario

La naturaleza demanial de los bienes de titularidad pública exige que los mismos estén afectados o destinados a un uso o servicio público y requiere un acto formal que vincule dicho bien al fin de interés público.

Los puertos de interés general se encuentran afectados al uso público en virtud del TRLPEMM y la Ley de Costas, y constituyen, bienes de dominio público estatal.

Sin embargo, la evolución de los puertos y las necesidades de nuevas infraestructuras y espacios para desarrollar la actividad portuaria requieren, en no pocas ocasiones, incrementar los espacios que configuran el puerto, tanto terrestres como marinos. Pues bien, esta afectación concreta de determinados bienes al dominio público portuario que es necesario llevar cabo de forma singular, se realiza a través de alguno de los siguientes procedimientos:

- A través de la aprobación por Orden del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- Por acto expreso del Ministerio de Hacienda Agenda Urbana.

Desafectación de bienes de dominio público portuario

La desafectación de bienes del dominio público o el cese de la demanialidad es el proceso inverso a la afectación, y tiene como efecto convertir el bien de dominio público en bien patrimonial de la Administración. Por tanto, la desafectación podría realizarse por ley, desafectando toda una categoría de bienes antes calificados como demaniales, o por acto expreso de la Administración en relación con bienes concretos.

En cuanto a los efectos de la desafectación, en la legislación portuaria se da la particularidad de que los bienes desafectados pasan a incorporarse al patrimonio propio de la Autoridad Portuaria.

Mutación demanial

La mutación demanial es el cambio de destino de un bien de dominio público a otro uso, fin o servicio público, conservando la consideración de dominio público.

5.3. Delimitación de la zona de servicio y deslinde del dominio público portuario

La delimitación de la zona de servicio de un puerto de interés general tiene como una de sus principales funciones la determinación de la zona de servicio del puerto, con los espacios de tierra y agua necesarios para el desarrollo de la actividad portuaria, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad en un futuro y, por último, aquellos otros que, generalmente con carácter residual, se encuentren vinculados a la interacción puerto-ciudad.

Su aprobación implica la afectación al uso portuario de todos los bienes de dominio público o patrimoniales incluidos en la zona de servicio, así como la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada incluidos en la delimitación tal y como se recoge en el TRLPEMM.

Por otro lado, el dominio público portuario no siempre va a coincidir con la zona de servicio del puerto porque, de una parte, pueden existir determinados bienes que en el momento de la aprobación de la delimitación de la zona de servicio del puerto no sean dominio público portuario sino propiedad privada por no haber sido adquiridos o expropiados todavía y, de otra, la Autoridad Portuaria tiene adscritos bienes que se ubican fuera de la zona de servicio del puerto, como pueden ser los terrenos, obras e instalaciones fijas de ayudas a la navegación marítima, que también tienen la consideración de dominio público portuario.

Además debemos tener en cuenta que la Orden de aprobación de la delimitación de la zona de servicio de un puerto no participa ni de la naturaleza ni de la finalidad de un deslinde administrativo.

Según la Ley del Patrimonio de las Administraciones Públicas, el deslinde es la facultad que corresponde al propietario de un bien inmueble cuando los límites de dicho inmueble con los de otros propietarios resulten imprecisos o existan indicios de usurpación.

La facultad de deslindar el dominio público portuario corresponde al MITECO, a quien la Ley de Costas atribuye la facultad de deslinde de los bienes de dominio público marítimo-terrestre, entre los que se encuentran los puertos e instalaciones portuarias de titularidad estatal.

6 Urbanismo y puertos

6.1. Ordenación portuaria y ordenación territorial

Por lo que respecta a la planificación portuaria de los puertos de interés general, ésta se contiene en el capítulo I del Título III del vigente Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, estableciendo las siguientes figuras de planificación:

- Marco Estratégico del sistema portuario de interés general, que deberá contener el modelo de desarrollo estratégico, los criterios de actuación, así como los objetivos generales de gestión técnicos, económicos, financieros y de recursos humanos del conjunto del sistema portuario estatal.

Este instrumento se deberá elaborar por Puertos del Estado en colaboración con las Autoridades Portuarias, será ratificado por el Consejo Rector de Puertos del Estado y aprobado por el Ministro/a de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

- Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria. Tiene como finalidad establecer, de acuerdo con el plan estratégico del sistema portuario, el modelo de desarrollo y la posición estratégica de la Autoridad Portuaria para los puertos adscritos a la gestión de la misma.
- Plan Director de Infraestructuras del Puerto. Su aprobación viene exigida por la Ley con carácter previo a la ejecución de un nuevo puerto estatal o a la ampliación o realización de nuevas obras de infraestructura que supongan una modificación significativa del

límite exterior de la zona I de aguas del puerto, esto es, de las aguas abrigadas del puerto.

La aprobación corresponde a Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria, que deben acordar el contenido del plan, salvo en el caso de que nos encontremos con un plan director de un nuevo puerto o se produzcan discrepancias entre los Organismos portuarios en el contenido del plan, en cuyo caso la aprobación corresponderá al Ministro/a de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

- Plan de Empresa de la Autoridad Portuaria. Se trata de un plan anual que se elabora en el marco de los objetivos fijados en los instrumentos de planificación anual y que debe ajustarse a la política económica del Gobierno.

El plan se elabora por la Autoridad Portuaria y sigue el mismo régimen de aprobaciones que el plan director.

- Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP). El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante prevé un último instrumento denominado "Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios" Dicha figura no aparece recogida en el capítulo de la Ley de Puertos dedicado a la planificación como una de las específicas figuras que en él se regulan, sino en los artículos de la Ley dedicados al dominio público portuario.

En cuanto a las funciones de este instrumento, que ha jugado un papel muy importante en la ordenación de los espacios portuarios y en la regulación de las relaciones puerto-ciudad, debemos comenzar por su función como instrumento de delimitación de la zona de servicio del puerto: la DEUP incluye los espacios tanto terrestres como de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, los espacios de reserva que

garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y, por último aquellos otros que, generalmente con carácter residual, se encuentren vinculados a la interacción puerto-ciudad.

La segunda función asignada al DEUP es la ordenación de los usos de la zona de servicio del puerto.

6.2. Articulación urbanística de los puertos

La legislación portuaria establece el marco para la articulación urbanística de los puertos: "para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima, requiriéndose informe previo vinculante de Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros, en los casos en los que pueda verse afectado el servicio de señalización marítima por actuaciones fuera de los espacios antes mencionados, cuando en sus proximidades exista alguna instalación de ayudas a la navegación marítima".

El desarrollo del sistema general portuario se llevará a cabo a través de un Plan Especial o instrumento equivalente, de acuerdo con la normativa propia de cada Comunidad Autónoma.

El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece determinadas particularidades en el

procedimiento de aprobación de estos planes especiales portuarios (o instrumentos equivalentes), distinguiendo las siguientes fases:

- a) Formulación del plan. Esta facultad se encuentra atribuida por la Ley de Puertos a la Autoridad Portuaria.
- b) Tramitación y aprobación. Señala la Ley que éstas se llevarán a cabo de acuerdo con la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo.
- c) Aprobación definitiva. La Ley de Puertos señala que, concluida la tramitación y, con carácter previo a la aprobación definitiva del plan especial, la Administración competente en materia de urbanismo, en un plazo de quince días a contar desde la aprobación provisional, dará traslado del contenido de aquel a la Autoridad Portuaria para que, por ésta, en el plazo de un mes, se pronuncie sobre los aspectos de su competencia.

6.3. Obras de las Autoridades Portuarias sobre la zona de servicio del puerto

Las obras que ejecuten las Autoridades Portuarias se someten, con carácter general, a las determinaciones contenidas en el plan especial de la zona de servicio del puerto. No obstante, ha de diferenciarse entre las distintas obras de infraestructura que pueden ejecutar los Organismos portuarios:

- a) Construcción de nuevos puertos. Lógicamente, la ejecución de las obras de infraestructura de un nuevo puerto, al ejecutarse sobre mar territorial, se escapan del ámbito territorial de la Comunidad Autónoma y no exigen la existencia previa del plan

especial. Una vez ejecutadas, la ordenación de los nuevos espacios estará sometida a las determinaciones que establezca el plan especial.

- b) Obras de ampliación o modificación de puertos. Estas nuevas obras de infraestructura portuaria no tienen que estar contempladas en el Plan Especial.
- c) Otras obras. Para el resto de las obras que se vayan a desarrollar sobre el dominio público portuario será necesaria su adaptación al plan especial de la zona de servicio del puerto.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

Puertos del Estado

