



*Asociación para a Defensa Ecolóxica de Galiza*

*Travesa de Basquiños 9, baixo*

*15.704 Santiago de Compostela*

*Tfno e fax: 981-570099*

*Correo: [adega@adega.info](mailto:adega@adega.info)*

*Páxina electrónica: [www.adega.info](http://www.adega.info)*

Fins Eirexas Santamaría, con DNI XXXXXXXXX-X, Secretario Executivo de ADEGA (Asociación para a Defensa Ecolóxica de Galiza), con enderezo a efectos de notificación na Travesa dos Basquiños, 9, Baixo, 15704 Santiago de Compostela, no seu nome e en representación desta entidade, presenta ao **PLANO DIRECTOR DAS INSTALACIÓNS NAUTICO DEPORTIVAS DE GALIZA** as seguintes,

## ALEGACIÓNS

### **Primeira: Sobre a necesaria inclusión do Plano Director das Instalacións Náutico-Deportivas nun Plano Xeral de Ordenación do Litoral.**

A costa galega está a ser obxecto de profundas alteracións debidas á proliferación desordenada de construcións nos enclaves de maior riqueza ecolóxica e paisaxística do noso litoral. Ás urbanizacións costeiras, paseos marítimos e outras infraestruturas turísticas, piscifactorías, parques eólicos e outras instalacións industriais, súmaselle agora un importante incremento de portos deportivos de notábel impacto na ecoloxía e socioeconomía da Galiza costeira.

Dende ADEGA contemplamos con preocupación como os diversos planos sectoriais elaborados pola Xunta -de acuicultura, eólico, de instalacións náutico-deportivas, etc.- inconexos entre si, non evitan que se produzan graves deterioracións nun dos recursos patrimoniais máis valiosos de Galiza: a franxa costeira.

Por iso entendemos que previo ao desenvolvemento destas planificacións sectoriais, cómpre a urxente elaboración dun Plano Xeral de Ordenación do Litoral que garanta a conservación e o aproveitamento sustentábel dos seus valiosos recursos, ao que deberían subordinarse os diferentes planos sectoriais xa mencionados, entre eles, o Plano Director de Instalacións Náutico deportivas (en adiante “o Plano”)

### **Segunda: Sobre o enfoque parcial e sesgado do Plano**

Ao parecer, este Plano nace coa vocación de impulsar e ordenar o sector da náutica de Galiza. Dende ADEGA non entramos a valorar a intencionalidade do documento, mais a súa parcialidade e falta de obxectividade posta de manifesto, por exemplo, na metodoloxía seguida na súa elaboración. Chama a atención que as consultas, enquisas e entrevistas

realizadas sondearon exclusivamente aos colectivos que se benefician directamente da expansión das actividades náuticas:

*“Durante máis de 12 meses, e mediante un equipo composto por máis de 25 persoas, leváronse a cabo entre outros:*

*Máis de 500 enquisas a usuarios da náutica recreativa seleccionados ó longo de todo o litoral galego. Máis de 150 enquisas a turistas náuticos (Salón Náutico Internacional de Barcelona, Salón Náutico de Paris...).*

*Realización de cuestionarios e de entrevistas cos máis de 75 concesionarios das instalacións náutico-recreativas galegas, recollendo o detalle das características da propia instalación, así como a súa percepción da demanda.*

*Enquisas á totalidade dos Concellos costeiros galegos, chegando a manter reunións cos representantes daqueles que así o solicitaron.*

*Entrevistas con numerosos axentes do sector (estaleiros, asociacións, industria náutica, operadores chárter...)”<sup>1</sup>*

En ADEGA botamos en falta que se lles adicara a mesma atención e respecto a outros colectivos implicados na xestión do litoral, entre outros ás Confrarías de Pescadores, Asociacións Veciñais e Culturais locais, mariscadoras e, pola banda que nos afecta directamente, aos grupos ecoloxistas e aás Universidades. Sabemos que o Plano non recabou a opinión destes colectivos máis alá do estritamente legal, talvez porque algúns destes sectores poden ser contrarios ás accións pretendidas.

### **Terceira: Sobre a estimación da demanda de instalacións náuticas**

Consecuencia deste enfoque sesgado é a sorprendente análise da evolución da demanda de instalacións náuticas. A xuízo de Portos de Galiza, a prevista evolución da demanda require ampliar o número de amarres dos 11.658 actuais aos 27.200 ou 32.100 en 2020, é dicir, entre un 200 e un 300% nun prazo de 12 anos. Destes amarres, o 10% deben ter lugar en terra.<sup>2</sup>

En realidade, non entendemos moi ben se o Plano pretende ordenar a crecente demanda, ou crear unha demanda que rentabilice esta desmesurada oferta de instalacións e amarres:

*“Estes dous feitos, xunto ó atractivo da costa galega e ás boas condicións de navegación das rías, fan que o sector náutico galego teña un forte potencial de crecemento e, polo tanto, as liñas estratéxicas dirixíranse a potenciar a demanda nestes segmentos.”<sup>3</sup>*

*“Aínda que a náutica en Galiza sufriu un considerable desenvolvemento no último decenio, e durante os últimos anos foron numerosos as accións e programas vinculados ó desenvolvemento dun turismo náutico, este desenvolvemento non veu acompañado dun aumento de turismo náutico asociado a el. Para conseguir este obxectivo de incrementar este turismo, é preciso dotar de calidade as instalacións portuarias para logo revalorizalas nun mercado turístico altamente competitivo e que se desmarca como un dos campos de maior desenvolvemento económico en todo o estado.”<sup>4</sup>*

Para argumentar o importante incremento da demanda nos vindeiros anos, o Plano recorre a argumentos certamente desafortunados, como a afirmación de que o previsto **incremento do PIB** se correlacionará cun maior consumo de bens de luxo, neste caso barcos de recreo. Nun contexto actual de “desaceleración económica”, para a maior parte da poboación galega existe unha preocupación de cara ao futuro, dificultades para chegar a fin de mes coa consehuinte

---

<sup>1</sup> Plano Director das Instalacions Nautico Deportivas de Galiza, pax. RE-7

<sup>2</sup> Id. páx. RE-10 e RE-11

<sup>3</sup> Id. Pax RE-17

<sup>4</sup> Id. páx RE-13

restrición do gasto superfluo e, consecuentemente, descenso do consumo de artigos de luxo coma embarcacións recreativas.

Entendemos pois que se o Plano pretende empregar un recurso público (as franxas de litoral adxacentes a cidades e vilas) para poñelo a disposición dunha elite económica minoritaria e moi frecuentemente foránea, nun contexto de redución do consumo superfluo, non están en absoluto xustificadas nen as previsións nen a fundamentación económica deste Plano, carecendo de interese social.

Neste contexto de crise, o sector náutico debería aproveitar para corrixir as estimacións á alza das súas previsións, e axustar por exemplo, o número de novos amarres descartando os proxectos máis agresivos para o ambiente.

Outro dos argumentos expostos neste Plano, é o de fomentar o desenvolvemento da náutica en Galiza comparándoo coa **situación noutras áreas do estado**.

*“Con máis de 1.900 quilómetros de costa, -ao redor de 17% do litoral total español-, Galiza conta cun 8% dos portos deportivos españois, e concentra aproximadamente o 6% do total dos puntos de atracada.”<sup>5</sup>*

Se pensamos na costa mediterránea, que polo xeral amosa ratios embarcación/amarre máis baixas, debemos pensar nun modelo de xestión do litoral fracasado polos seus efectos perniciosos sobre o medio natural e as comunidades locais, a corrupción e a especulación. Se pola contra pensamos na costa cantábrica, cun desenvolvemento máis armonioso que no Mediterráneo, Galiza supera con creces a ratio de embarcacións por amarre. Curiosamente, tamén a ratio de Galiza aventaxa outras zonas de recoñecido carácter turístico, coma as Illas Canarias ou Andalucía.

Comunidades	Emb / Amarre	Hab / emb
Cataluña	1,46	176
Baleares	1,39	36
C. Valenciana	1,26	214
Murcia	2,07	117
Andalucía	2,17	269
Canarias	2,16	127
Galicia	1,66	147
Asturias	2,67	264
Cantabria	2,21	88
País Vasco	1,69	266

Tabla 8. Ratios comparativos entre comunidades españolas. Fonte: GMM Consultores Turísticos.

E a nivel europeo, Galiza con un baremo de 1,66 prazas por barco, ten dez veces máis que Suecia (13,1 iates/amarre) ou Italia (13,4), ou seis veces máis que Franza (9 iates por amarre), o país con maior número de barcos de recreo de Europa.

#### **Cuarta: Sobre o impacto medioambiental do Plano**

##### **a) Xerarquía de actuacións**

O Plano parece ser consciente das graves alteracións que as instalacións náuticas supoñen no seu contorno natural, e por iso introduce unha clara xerarquía de prioridades nas actuacións:

*“A hidrodinámica actual das rías non debe verse ameazada de forma significativa en ningún caso dos propostos, dada a pequena envergadura das actuacións e a orientación de todas elas á seguir o seguinte esquema de actuación, onde a orde indica preferencia:*

<sup>5</sup> Informe de Sostenibilidade Ambiental, pax. 6

1. Reorganización das dársenas existentes.
2. Utilización de láminas de auga previamente destinadas para outros usos.
3. Rehabilitación de instalacións preexistentes como antigas conserveiras.
4. Ampliación de instalacións xa existentes.
5. Portos de nova implantación.”<sup>6</sup>

Con todo, unha lectura detallada das accións previstas amosa que tal **xerarquía de prioridades non se leva á práctica** e que o Plano asume multitude de actuacións que considera de alto impacto.

O Plano pon o aceno en aproveitar as instalacións preexistentes, ampliándoas, mellorándoas e dotándoas de servizos. Esta alternativa, que pretende ser “sostible”, en realidade conleva actuacións moi agresivas coma **dragados, ampliación de diques, modificación das correntes e afección a espazos naturais sensibles ou áreas de interese pesqueiro e marisqueiro**, como o propio Plano reconece.

Tendo en conta a desmesurada profusión de novos amarres prevista ate 2020, estas actuacións de alto impacto son absolutamente prescindíbeis e innecesarias, e polo tanto deberían ser descartadas.

### b) Afección a Espazos Naturais Protexidos

O Plano descarta proxectos de novas construcións dentro do perímetro dos Espazos Naturais Protexidos. Mais permite en abundantes casos remodelacións de instalacións preexistentes que sí poden afectar a áreas protexidas e elementos sensibles coma esteiros e areas, onde se localizan hábitats e especies de interese europeo e prioritario (Directiva 92/43 CE de Hábitats).

Cómpre lembrar tamén que as actuacións que afectan á dinámica litoral e as correntes, concretamente a ampliación de dársenas e diques ou os recheos, teñen uns efectos que trascenden ou seu contorno inmediato. Por este motivo, o Plano non garante a protección e a integridade dos espazos protexidos contiguos ou mesmo dos situados a unha considerábel distancia, xa que as modificacións inducidas da dinámica litoral teñen moitas veces efectos rexionais, non só locais.

A continuación, expoñemos algúns exemplos recollidos do propio Plano, neste caso referidos exclusivamente á costa norte e á Mariña:

Nº	ÁREA ACTUACIÓN	DA	LIC	ZEPa	PARQUE NAC/NAT	RAMSAR	INTERFERENCIA
1	CEDEIRA	-	-	-	-	-	
2	CARIÑO	-	-	-	-	-	
3	ORTIGUEIRA	**	**	-	-	**	
4	ESPASANTE	-	-	-	-	-	
5	VIVEIRO-CELEIRO	-	-	-	-	-	
6	MORÁS	-	-	-	-	-	
7	BURELA	-	-	-	-	-	
8	FOZ	**	**	-	-	-	
9	RIBADEO	**	**	-	-	-	

Tabla 9. Probabilidade de interferencia con espazos protexidos. Zona 1<sup>1</sup>

- Non hai espazos protexidos

\* Espazos protexidos nas inmediacións (<500m)

\*\*Espazos protexidos na zona de actuación

 Probabilidade moi baixa/nula  
 Probabilidade moderada  
 Probabilidade alta

Non hai figuras de protección nas inmediacións  
 Hai algunha figura de protección a <500m.  
 Hai figuras de protección na zona de actuación

<sup>6</sup> Informe de Sostenibilidade Ambiental, pax. 38

Outras áreas protexidas afectadas segundo datos do propio Plano son: A Pasaxe (A Guarda), San Adrián, A Toxa, Portocubelo (Lira, Carnota), O Pindo, Muxía, Malpica, Mera, Lorbé, Miño, Ortigueira, Foz, e Ribadeo.<sup>7</sup>

Tampouco se fai unha valoración do impacto paisaxístico do Plano, nen das posíbeis incompatibilidades con aquelas áreas de maior valor paisaxístico segundo establece nas súas directrices a recente Lei da Paisaxe de Galiza aprobada polo parlamento o pasado 24 de xuño de 2008.

### c) Afección á dinámica do litoral

O Plano recoñece que certas actuacións previstas poden alterar considerablemente a dinámica litoral de correntes, cos efectos xa coñecidos na conservación dos areais, esteiros e bancos de peixe e marisco de interese comercial. Apesar das graves consecuencias que se prevén, o Plano non descarta actuacións que as causan como a ampliación de dársenas e diques ou os recheos.

A continuación, axuntamos o exemplo da zona IV “Costa da Morte” no que se contempla a posible afección a dinámica litoral, sempre segundo informacións do propio Plano:

Nº	ÁREA DA ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN	NATUREZA DE LA ACTUACIÓN	ELEMENTOS SENSIBLES		INTERF.
				P	D	
1	PORTOCUBELO	Ampliación de abrigo	**	SÍ	-	Alta
2	O PINDO	Ampliación	**	-	-	Moderada
3	CORCUBIÓN	Ampliación	**	-	-	Moderada
		Mariña seca	-	-	-	Baixa
4	FISTERRA	Ampliación	**	SÍ	-	Alta
5	MUXÍA	2 Actuacións de Reordenación	-	-	-	Baixa
6	CAMARIÑAS	2 Actuacións de Reordenación	*	SÍ	-	Baixa
		Mariña seca	-	-	-	Baixa
7	CORME	Ampliación	**	SÍ	-	Alta
8	MALPICA	2 Actuacións de Mariña seca	-	SÍ	-	Baixa

Tabla 13. Probabilidade de interferencia con hidrodinámica/dinámica litoral. Zona IV

- (-) Actuación no construtiva/ mariña seca sen recheo
- (\*) Recheos/dragaxes de importancia
- (\*\*) Actuación dura de construción/ampliación de dique
- (D) Actuacións nunha desembocadura
- (P) Actuacións a < 1000m de praias

	Probabilidade moi baixa/nula	Actuación sen elementos construtivos
	Probabilidade moderada	Actuación construtiva sen elementos sensible en inmediacións Actuacións xunto a baixas mareas, posibles problemas no futuro
	Probabilidade alta	Actuación construtiva con elementos sensible en inmediacións Actuación con recheo en zonas de estuario -desembocadura

As áreas nas que previsiblemente se producirían afeccións á dinámica litoral son: Vigo, Latón, Cangas, Aldán-Vilariño, Bueu, Aguete, Covelo, O Grove, Xufre (Illa de Arousa), Cabo da Cruz, A Pobra, Ribeira, Portosín, Muros, Portocubelo (Carnota), O Pindo, Corcubión, Fisterra, Corme, Oza-Puntal (A Coruña), Mera, Lorbé, Miño, Ares, Cedeira, Ortigueira, Viveiro, Celeiro, Morás, Burela, Foz e Ribadeo

A descrición dos efectos ambientais das instalacións nautico deportivas debería incluír ineludíbelmente aspectos tales como:

<sup>7</sup> Informe de Sostenibilidade Ambiental, páxs ISA 26 a 38

1. A prevista modificación das correntes mariñas, que conleva estancamento das augas, alteracións da dinámica de erosión-sedimentación, impactos na evolución das praias, etc. A este respecto cómpre puntualizar que os dragados de trasvase dos sedimentos na área de influencia dos portos deportivos poden supoñer un impacto maior que o que tentan contrarrestar, xa que a miúdo consisten na mobilización de fangos contaminados polos vertidos do porto.
2. As consecuencias da ocupación permanente da superficie mariña adxacente á costa e dos espazos terrestres próximos ao mar, en ámbolos dous casos de especial valor ecolóxico e socioeconómico.
3. A influencia destes dous aspectos sobre flora e fauna de interese ecolóxico e comercial, e con ela, a afección a bancos de pesca e de marisco.
4. Os parámetros concretos que se ven alterados na calidade das augas e dos fondos dos portos náuticos.
5. A relación e efectos sobre o patrimonio histórico-cultural marítimo, así coma sobre actividades pesqueiras actuais e futuras.

Os impactos ambientais da implantación de portos deportivos son na maioría permanentes e non cesan trala fase de construción. Este feito, contrasta coa marcada estacionalidade destas instalacións e das actividades náutico-deportivas, que a miúdo se limitan a 3-4 meses ao ano.

#### d) Afección a áreas de explotación pesqueiro-marisqueira

Até agora, a implantación de portos deportivos e instalacións náuticas supuxo a cotío un importante conflito con parte da poboación local, concretamente Confrarías de Pescadores e Mariscadoras, que ou ben se viron desprazados das súas dársenas, ou viron afectadas as súas áreas de explotación polos cambios introducidos polos deportes náuticos.

O Plano reflicte este feito de maneira moi elocuente<sup>8</sup>:




Nº	ZONA	RISCO	BANCO	CONCESIÓN	BATEAS	P.T. ALIMENT.	INTERFERENCIA
1	VILARIÑO	Alto	**	**	-	-	Alta
2	BELUSO	Alto	**	-	-	-	Alta
3	BUEU	Alto	*	-	-	-	Moderada
4	AGUETE	Alto	*	-	-	-	Moderada
5	CORBACEIRAS	Baixo	*	-	-	-	Baixa
6	COMBARRO	Alto	**	**	-	-	Alta
7	COVELO	Alto	**	-	-	-	Alta
8	RAIXO	Alto	**	-	-	-	Alta
9	SANXENXO	Baixo	*	-	-	-	Baixa
10	PORTONOVO	Alto	**	-	-	-	Alta

Tabla 17. Probabilidade de interferencia con recursos pesqueiros. Zona II

- Non hai áreas de explotación/ a actuación circunscríbese ás límites da dársena actual.

\* Áreas de explotación nas inmediacións (<200m)

\*\* Áreas de explotación na zona de actuación

	Probabilidade moi baixa/nula	As actuacións se desenvolven dentro da dársena actual/Non hai explotacións nas inmediacións
	Probabilidade moderada	Hai algunha área de explotación nas inmediacións (<200m)
	Probabilidade alta	Hai actividades extractivas na zona de actuación

<sup>8</sup> Informe de Sostenibilidad Ambiental, páxs. ISA 45 a 63

As áreas nas que previsiblemente se producirán afeccións a áreas de interese pesqueiro-marisqueiro son: Panxón, Canido, San Adrián, Vilariño, Beluso, Bueu, Agüete, Combarro, Covelo, Raxó, Portonovo, O Grove, A Toxa, Cambados, Vilanova, Cabo de Cruz, Muros, Corcubión, Oza-Puntal, Miño, Pontedeume, e Mugardos,

#### e) Infraestruturas en terra.

Consideramos moi importante que se teñan en conta os impactos toda a serie de infraestruturas que se pretenden construír en terra (ou através de recheos) e que están relacionadas coa “dotación de mellores servizos” ás instalacións náuticas para que, deste xeito, resulten máis atractivas e competitivas.

Estas infraestruturas son, entre outras:

- Auga e luz
- Servizo de gasoliñeira
- Mariñas secas, áreas de invernada e paños para almacenaxe das embarcacións
- Medios de izada (Grúa)
- Chaira de varadoiro
- Servizos mecánicos
- Edifícios de Servizos: oficinas, restaurantes, vestiarios, salas de reunións e de formación, etc.

A existencia deste tipo de infraestruturas “recompensa” e a súa ausencia “penaliza” á hora de catalogar aos portos.<sup>9</sup> Deste xeito, **non se bonifica ás instalacións náuticas polo seu respecto ao ambiente e integración no contorno**, en definitiva, pola súa eficiencia, baixo impacto e sustentabilidade, senón máis ben ao contrario: **foméntase a ocupación con infraestruturas permanentes de elevado impacto** visual e paisaxístico nas fachadas litorais dos concellos, espazos de alto interese público e maior valor engadido para a poboación local. Este aspecto parécese duramente criticábel porque pon en entredito os principios e intencións de sustentabilidade repetidos até a saciedade no Plano Director.

Lembramos ademáis, que a promoción destas “infraestruturas auxiliares” en primeira liña de costa colisiona coa normativa urbanística e de ordenación do territorio da propia administración, quer a Lei 9/2002, do 30 de decembro, de ordenación urbanística e protección do medio rural de Galiza, modificada pola Lei 15/2004, do 29 de decembro, que considera que a ordenación urbanística dos terreos situados na franxa de 500 metros dende a ribeira do mar afecta os intereses autonómicos dado o valor do litoral como recurso natural e ambiental non renovábel (artigo 85.7.d) e prevé un instrumento específico -o Plano Sectorial de Ordenación do Litoral- no que se recollerán as condicións específicas deste ámeto territorial (disposición transitoria oitava). Tamén a Lei 6/2007, do 11 de maio, de medidas urxentes en materia de ordenación do territorio e do litoral de Galiza establece unha moratoria para a construción a menos de 500 m da costa, franxa na que deberían situarse a maioría destas “infraestruturas auxiliares”.

#### **Quinta: Sobre o suposto efecto positivo do Plano no desenvolvemento das comunidades costeiras.**

O Plano presenta as actividades náutico-deportivas como unha grande oportunidade de desenvolvemento dun turismo de calidade, mais ao mesmo tempo reconece a extrema competitividade e as debilidades deste sector.

As cifras que o Plano aporta sobre creación de emprego vencellado ao sector resultan sorprendentes e sospeitosas dende o momento en que non se detallan e especifican, alén de non contribuir en absoluto a resolver a contradicción entre as expectativas de desenvolvemento e as debilidades intrínsecas do sector:

---

<sup>9</sup> Plano Director de Instalacións Náutico Deportivas, páxs. RE 35 e 36

*“ Todo iso contribuirá ó desenvolvemento económico de Galiza, xa sexa polo incremento da actividade turística e pola consolidación do turismo de calidade, como pola creación de novos postos de traballo (estímase que se creen 278 postos de traballo por cada 1.000 amarres) e o fomento da industria náutica.”<sup>10</sup>*

O que si consideramos indiscutible é que o Plano acentúa a estacionalidade turística que xa actualmente desequilibra a vida de moitas vilas no litoral, as cales ven desbordadas as súas infraestruturas durante 2-3 meses ao ano (depuradoras, abastecemento de auga, xestión dos residuos, aparcamentos, tráfico, etc.), mentres que fican baleiras durante os outros 9-10 meses.

Tamén se reconece que esta vía de desenvolvemento económico é até certo punto irreal, pois grande parte da poboación local non atopa posibilidades de emprego estables, agás unicamente durante os 2-3 meses estivais. Moitas iniciativas empresariais teoricamente vencelladas ao modelo de desenvolvemento que propugna este Plano, veranse abocadas ao fracaso, quer nos sectores do comercio e a hostalería, por teren expectativas de beneficio só durante un pequeno periodo do ano.

As actividades económicas promovidas polo modelo de desenvolvemento turístico que propugnan os portos deportivos, están tamén afectada por factores tan diversos coma o xa mencionado PIB, as modas ou mesmo a meteoroloxía. E ademáis, pode favorecer que recursos locais tan importantes como a vivenda ou o chan urbanizábel sexan acaparados por visitantes que os usan durante un tempo moi limitado, mentres que a poboación local non pode acceder a eles por mor dos elevados prezos que acadan dende que se convirten en reclamo turístico.

En ADEGA cuestionamos esta estratexia de desenvolvemento que destina fondos públicos a **beneficiar a elites económicas foráneas** en detrimento da poboación local e das clases populares, e que trae da man o deterioro irreparábel do noso patrimonio natural e cultural.

### **Sexta: Conclusións**

1. O presente Plano Director de Instalacións Náutico-Deportivas non consegue evitar os grandes impactos deste tipo de instalacións no medio natural, cultural e social, nin adica atención a reparar os xa producidos. Trátase polo tanto dunha planificación insustentábel dende o punto de vista ambiental e socioeconómico.
2. A estimación da demanda e da necesidade de ampliar as instalacións proceden unha análise sumamente sesgada que beneficia directamente ao sector náutico deportivo en detrimento doutros colectivos sociais e comunidades costeiras, particularmente das vencelladas ao aproveitamento dos recursos naturais do litoral.
3. Os enormes impactos que o propio Plano reconece nos espazos naturais protexidos, na dinámica de litoral, as praias, desembocaduras dos ríos, esteiros, explotacións e concesións pesqueiras e marisqueiras e a identidade das vilas costeiras son motivos suficientes para que se reduzan notablemente os obxectivos de expansión das actividades náuticas. Consideramos que o previsto incremento dun 200-300% no número de amarres é desmesurado, inxustificable e polo tanto inaceitábel.

Por todo o anterior, **SOLICITAMOS:**

1. Que se retire a proposta de Plano Director de Instalacións Náutico Deportivo até que sexa redactado o Plano de Ordenación do Litoral, no que se deberán establecer os criterios, características e propostas as localizacións para garantir a sustentabilidade dos distintos

---

<sup>10</sup> Id. páx RE-17

aproveitamentos da franxa litoral. O obxectivo prioritario do Plano debe ser evitar novos impactos no litoral e corrixir os xa producidos até agora.

2. Atendendo a isto, o desenvolvemento destes aproveitamentos debe facerse tendo en conta o interese xeral e os dereitos ambientais e sociais da cidadanía galega, promovendo o disfrute colectivo de espazos públicos marítimo-terrestres e a participación real dos diversos axentes sociais, en troques de considerar exclusivamente os intereses do sector náutico deportivo.
3. As actuacións e instalacións náuticas máis agresivas co contorno, tales como os dragados, a ampliación de diques e dársenas, os recheos ou a ocupación do dominio público con infraestruturas permanentes adicadas a un público exclusivo e uso minoritario deberán ser desbotadas. No canto diso, deberanse promover actuacións que primen a naturalidade e a integración respectuosa das instalacións náuticas no seu contorno. Reclamamos unha maior rigurosidade no tratamento dos aspectos ambientais dos proxectos, con descrições exhaustivas da situación actual, os impactos previstos e as medidas correctoras esixidas.
4. Os proxectos recollidos neste Plano nos que están identificadas as afeccións a un ou máis recursos de interese público (áreas protexidas, dinámica litoral, explotacións comerciais, etc.) deberían ser desbotados. Solicitamos tamén que antes de autorizar novas intalacións nautico-deportivas ou ampliar outras xa existentes, se optimice a capacidade das actuais chegando a ratios semellantes aos de países de referencia próximos coma Franza.
5. Finalmente, ADEGA reivindica a cultura marítima tradicional através do apoio a confrarías, asociacións culturais, escolas de navegación e grupos conservacionistas. Consideramos que os fondos públicos deben destinarse de xeito prioritario a iniciativas locais e sustentábeis, a revitalizar a cultura local e a protexer sectores en crise ou sebsíbeis coma a pesca de baixura e o marisqueo. No entanto, este Plano semella ir na dirección contraria.

Compostela, 3 de xullo de 2007

Asdo. Fins Eirexas, secretario executivo de ADEGA

SR. PRESIDENTE DO ENTE PÚBLICO PORTOS DE GALIZA