

## **EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL Y EL PLAN DE PUERTOS DE CANTABRIA: ¿HACIA UN MODELO SOSTENIBLE DE CRECIMIENTO?**

**OMAR BOUAZZA ARIÑO**

**Profesor Titular I. de Derecho Administrativo**

**obouazza@der.ucm.es**

(Puede encontrarse una versión ampliada de este artículo en el libro del autor, *Planificación Turística Autonómica*, Reus, Madrid, 2007).

Uno de los instrumentos de ordenación territorial más destacados de los últimos tiempos es el Plan de Ordenación del Litoral (POL). Se aprobó en el marco europeo de la Gestión Integrada de Zonas Costeras y la Estrategia Territorial Europea, dos instrumentos que exigen la protección y preservación de la costa frente a la presión inmobiliaria y turística; y la ordenación integrada del territorio, respectivamente. No obstante, si se analiza la Ley por la que se aprueba el POL en el contexto territorial previsto en la Ley de Ordenación Territorial de Cantabria y el Plan de Puertos de Cantabria, comprobamos que se prevén otros instrumentos que impedirán alcanzar el objetivo de la sostenibilidad.

Para empezar hay que indicar que el POL, contrariamente a las estructuras de ordenación integrada del territorio, se equipara y sustituye, para la zona costera, al plan que rige de un modo global la ordenación del territorio de la Comunidad: el Plan Regional de Ordenación del Territorio. Se considera que las peculiaridades y especial singularidad de esta franja merecen una protección efectiva e integral, diferente de la ordenada desde un punto de vista general. Se le asignan funciones como el establecimiento de criterios para la protección de los elementos naturales, de las playas y, en general, del paisaje litoral; el señalamiento de los criterios globales para la ordenación de los usos del suelo y la regulación de actividades en el ámbito afectado o la fijación de los criterios generales de protección del medio litoral; la orientación de las futuras estrategias de crecimiento urbanístico y de la implantación de infraestructuras; y la propuesta de actuaciones para la conservación y restauración del espacio costero.

No obstante, la misma Ley del Plan de Ordenación del Litoral, permite proyectos que se levanten al margen de los cimientos que ha establecido el POL, eliminando para estos casos, la protección ambiental establecida. Lo turístico ocupará un lugar cualificado. Me refiero a los Proyectos Singulares de Interés Regional. Se definen en el art. 51.3, en los siguientes términos:

“3. Excepto en las categorías de protección ambiental, y con independencia de la clasificación urbanística, el Gobierno podrá aprobar Proyectos Singulares de Interés Regional para llevar a cabo otras Actuaciones Integrales Estratégicas de carácter turístico, deportivo, cultural o residencial para viviendas sometidas a algún régimen de protección pública, en cuyo caso, sus determinaciones prevalecerán sobre las de este Plan, respetando en todo caso las limitaciones de uso del Área de Protección”.

A esta norma deberán adaptarse los planes municipales, tal y como se prevé en el artículo siguiente (art. 52 LPOL), lo que habrá provocado su impugnación ante el Tribunal Constitucional por alegando una violación del principio de autonomía local.

Por consiguiente, aunque se presenta el POL como un buen instrumento para la protección del litoral frente a la destrucción de la costa, en verdad, si se lee detenidamente la Ley por la que se crea este instrumento, se encuentran elementos que impiden un desarrollo efectivo de un crecimiento sostenible:

- En primer lugar, la falta de integración de este instrumento en el seno de la ordenación global del territorio;
- En segundo lugar, la previsión de **los Proyectos Singulares de Interés Regional, que permiten soslayar las restricciones proteccionistas impuestas por la propia Ley.**

\*\*\*

Otra amenaza del modelo de crecimiento urbanístico sostenible es el nuevo instrumento de ordenación de los puertos de interés autonómico, denominado Plan de Puertos e Instalaciones Portuarias. Se trata de un instrumento destinado a atraer un turismo de calidad, dada la importante oferta de puertos deportivos y recreativos en la Comunidad. La Ley que prevé este nuevo instrumento es la Ley 5/2004, de 16 de noviembre, de Puertos de Cantabria. Lo define como “el instrumento principal de la política sectorial [que] deberá contener las previsiones, objetivos, prioridades, criterios de definición del modelo de la oferta de equipamientos y servicios al sector portuario; criterios medio-ambientales, territoriales y urbanísticos; y la ordenación de las distintas instalaciones y obras portuarias.” (artículo 8).

Sorprende que entre las determinaciones que debe contener el Plan, destaque en el artículo 9.d) la propuesta de medidas que aseguren la coordinación entre la planificación especial y territorial. Sin embargo, en el artículo 17.1 se prevé que en todo caso, **el Plan de Puertos** debe subordinarse al Plan Regional de Ordenación del Territorio, aunque prevalecerá sobre el resto de instrumentos de planificación territorial y urbanística, lo que implica que también **prevalecerá sobre el Plan de Ordenación del Litoral**, lo cual, desde la perspectiva del principio de desarrollo sostenible es algo completamente incoherente. Otra cosa será que efectivamente se quiera potenciar un determinado sector y, para ello, se eliminen las trabas necesarias. ¿De qué servirá entonces establecer una super-protección de la costa a través del POL si después el Plan de Puertos puede disponer de una manera contraria?

Con ello, tenemos que el territorio (y los diferentes sectores que inciden en él, como el turismo) se ordena o desordena, según se mire, desde diferentes instrumentos de planificación que, en muchas ocasiones, no muestran puntos de conexión, lo que puede provocar la inviabilidad total del sistema.