



Recomendación dirigida a la Consellería de Infraestructuras y Movilidad en relación con el transporte para cruzar el embalse de Portodemouros.

Expediente: G.6.Q/11249/22

Santiago de Compostela, 30 de enero de 2023

Sra. conselleira:

En esta institución se inició una actuación de oficio, en aplicación del dispuesto en el artículo 16 de la Ley 6/1984, de 5 de junio, de la Valedora do Pobo, en relación con el transporte para cruzar el embalse de Portodemouros.

ANTECEDENTES

1. El Parlamento de Galicia aprobó por unanimidad una propuesta para instar la Xunta de Galicia a tomar las medidas necesarias para que la empresa concesionaria del embalse de Portodemouros situado en el curso del río Ulla entre Santiso, Arzúa y Vila de Cruces, cumpla con sus deberes respecto de las condiciones que deben observar la barcaza y las instalaciones que comunican las parroquias de Loño (Vila de Cruces) y Beigondo (Santiso), según lo establecido en las condiciones de la concesión a Naturgy.
2. Por lo expuesto requerimos informe a la Consellería de Infraestructuras e Mobilidade y solicitamos la colaboración informativa de Naturgy.
3. Consellería de Infraestructuras e Mobilidade (Augas de Galicia):

“En el seno de una investigación iniciada de oficio por la institución de la Valedora do Pobo sobre el transporte para cruzar el Embalse de Portodemouros entre las parroquias de Loño (Vila de Cruces) y Beigondo (Santiso), el 17/11/2022 se recibió en Augas de Galicia requerimiento girado desde esa Institución, con el fin de que se le facilite información en relación con el acuerdo aprobado en el Parlamento de Galicia a iniciativa del Grupo Parlamentario del BNG (debido a los diversos incidentes acaecidos) que se concreta en una propuesta para instar a la Xunta de Galicia a que adopte las medidas necesarias para que la entidad concesionaria del Embalse de Portodemouros cumpla con sus deberes al respecto de las condiciones que debe observar la Barcaza que da servicio para cruzar el Embalse.

En respuesta a su solicitud, examinado el expediente administrativo obrante en las dependencias de Augas de Galicia, pudo constatarse lo siguiente:

a) Items administrativos más significativos



Por Orden Ministerial del 10/11/1962 se otorgó una concesión para aprovechamiento hidroeléctrico en el río Ulla, ayuntamientos de Antas de Ulla y Palas de Reis (Lugo), Arzúa, Boqueixón, Melide, Padrona, Santiso, Touro, Teo y Vedra (A Coruña) y Agolada, A Estrada, Lalín, Rodeiro, Silleda y Vila de Cruces (Pontevedra).

El proyecto constructivo del denominado Salto de Portodemouros, constituido por el embalse del mismo nombre y la central situada a pie de presa (ayuntamientos de Santiso y Arzúa (A Coruña) y Agolada y Vila de Cruces (Pontevedra) se aprobó por resolución del 16/07/1968, siendo este el único salto finalmente construido de la concesión originaria, y que se encuentra en explotación desde el 24/10/1968 fecha en la que se aprobó el acta de reconocimiento final de las obras e instalaciones y se autorizó su puesta en marcha.

Tras sucesivas modificaciones de sujeto y de objeto y después de un procedimiento de revisión concesional, actualmente la concesión para el aprovechamiento hidroeléctrico del río Ulla está formada por cuatro saltos: Portodemouros, Portodemouros-caudal ecológico, Brandariz y Touro, correspondiendo la titularidad del derecho concesional a la sociedad Gas Natural Fenosa Generación, SL, tal como consta en la resolución dictada por Augas de Galicia el 18/06/2015.

La barca de paso que comunica las parroquias de Loño (Vila de Cruces) y Beigondo (Santiso) se rige por la Orden Ministerial del 22/05/1975, por la que se resuelve que la sociedad concesionaria del aprovechamiento hidroeléctrico de Portodemouros, con el fin de substituir las servidumbres de paso existentes, deberá mantener en el Embalse de Portodemouros una barca de paso para el transporte de vehículos, carros, personas y animales de una margen hacia otro, debiendo tener una capacidad de carga de 15 toneladas métricas.

Por resolución del 08/11/1975 la Dirección General de Obras Hidráulicas aprobó un nuevo proyecto de acceso a los lugares de atranque y desatranque, en el que se reducen las pendientes de la cuesta y se aumenta su anchura, con el fin de incrementar la seguridad de dichas zonas.

La barcaza de paso comenzó a prestar servicio en marzo de 1977, que pasó a ser permanente a partir del 01/11/1983 (así lo establece la resolución de la Dirección General de Obras Hidráulicas del 28/09/1983).

Esta barca, denominada *Azulón Primeiro*, fue objeto de diversas reformas y ampliaciones aprobadas por Augas de Galicia, la primera de ellas en el año 13/10/2006, por la que se amplió la superficie de carga útil en una longitud de 5,5 m y se amplió la capacidad de carga máxima sobre cubierta a 20 toneladas métricas. La navegación de la barca de paso reformada se autorizó por resolución del 29/12/2006, aprobándose en la misma resolución determinados cambios relativos a los motores propulsores y al sistema de gobierno.



Por resolución del 19/08/2008 Augas de Galicia autorizó el transporte de maquinaria agrícola en la barcaza entre el embarcadero de la misma y la Isla de Montefurado.

Al mismo tiempo, en el año 2016 (en concreto el 14/01/2016) por resolución administrativa se autorizó ampliar y adecuar los caminos de acceso a la barcaza en la zona anegada por el embalse, debido a las crecientes necesidades de espacio para el acceso de vehículos agrícolas de gran envergadura y tonelaje.

b) Acuerdo parlamentario y actuaciones desarrolladas en cumplimiento de él

El 16/02/2021, en la Comisión 2ª del Parlamento de Galicia, se aprobó por unanimidad y la propuesta del Grupo Parlamentaria del BNG el siguiente Acuerdo sobre las actuaciones que debe llevar a cabo el gobierno gallego en relación con las condiciones de transporte de la Barcaza de Portodemouros :

"El Parlamento insta a la Xunta de Galicia a tomar las medidas necesarias para que la empresa concesionaria del embalse de Portodemouros, situado en el curso del Ulla, medio entre los ayuntamientos de Santiso, Arzúa y Vila de Cruces, cumpla con sus deberes respecto de las condiciones que debe observar la barcaza y las instalaciones que comunican las parroquias de Loño (Vila de Cruces) y Beigondo (Santiso), según lo establecido en las condiciones de la concesión del embalse a la empresa Naturgy."

Con carácter posterior a la celebración del citado Acuerdo, el titular concesional llevó a cabo diversas actuaciones en la Barcaza que fueron convenientemente evaluadas por Augas de Galicia, dándose por cumplido lo requerido por esta Administración Hidráulica:

La totalidad del perímetro de acceso a la barcaza cuenta con barreras New Jersey, incluida la zona final colindante con el agua. Dichas barreras New Jersey son móviles, adaptando su posición al nivel de las aguas en el embalse, contando, al mismo tiempo, con elementos reflectantes que mejoran su visibilidad.

Dotación de iluminación de las zonas de embarque y desembarque mediante la instalación de farolas (actualmente en ejecución). Actualmente estos puntos carecen de línea de alimentación eléctrica, tramitación que está llevando a cabo la empresa concesionaria con la distribuidora de electricidad. En concreto, se solicitaron provisiones de servicio a la distribuidora para construir dos líneas de alimentación en ambos márgenes del embalse, que actualmente ya se abonaron y se encuentran en fase de tramitación.

Al mismo tiempo, en la margen correspondiente con la provincia de Pontevedra (Vila de Cruces) está ejecutada la línea propiedad de la Distribuidora y se están ejecutando las obras de instalación



del alumbrado (previsión de final: diciembre de 2022). En el margen que se corresponde con la provincia de A Coruña (Santiso) está pendiente la ejecución de la línea propiedad de la Distribuidora y se están ejecutando en paralelo las obras de instalación del alumbrado.

En aquellos casos en los que la barcaza no se encuentre operativa, se están colocando, en los cruces próximos a los accesos, carteles de grandes dimensiones con el texto "BARCAZA FUERA DE SERVICIO", con el fin de que los usuarios sean conocedores de la situación y puedan continuar su camino sin tener que desviarse.

Los incidentes acaecidos en el servicio de la barcaza, tanto los imprevistos como los mantenimientos programados, los comunica la concesionaria a los ayuntamientos afectados y a Augas de Galicia, además de publicarlas en la prensa escrita.

Uno de los operarios de la barcaza dirige las maniobras de embarque y desembarque de los usuarios, facilitando de este modo el acceso a la misma.

c) Comunicación de incidentes en el año 2022

Además de otros incidentes comunicados a Augas de Galicia por el titular concesional en períodos anteriores, en el presente año constan las siguientes comunicaciones por parte del titular concesional de interrupción del servicio de la Barcaza en el expediente administrativo: el 28/03/2022, por avería y durante la jornada de 27 de marzo); el 18/10/2022, por avería y durante el 17-20 octubre y 25/10/2022, por causa de inspección y mantenimiento periódico (duración 7 noviembre-5 diciembre a las 9:59 h).

d) Conclusión

En esta Administración Hidráulica no se tiene constancia de que la sociedad Gas Natural Fenosa Generación, SL (actual titular de la autorización de la navegación), incurriera en ningún incumplimiento de las condiciones y deberes impuestos en ninguno de los actos administrativos que rigen la citada autorización. Por el contrario, se considera que la sociedad actuó siempre de manera diligente en lo que a este transporte alcanza, con observancia de lo prescrito y dando cumplimiento a las actuaciones requeridas por la Administración, habiendo sido comunicadas tanto a los ayuntamientos afectados como a Augas de Galicia los eventuales incidentes acaecidos (tanto imprevistas como los mantenimientos programados), además de darle la suficiente publicidad para general conocimiento de los usuarios.

Manifiestar que este Organismo de cuenca continuará prestando una labor de vigilancia y seguimiento del servicio en tanto perviva la autorización concedida, tomándose las medidas



oportunas en el caso de detectarse incumplimientos tanto del condicionado originario como aquellos deberes impuestos posteriormente.

No obstante, y sin perjuicio de lo expuesto, este ente público queda a la disposición de esa Institución para la remisión de la información que considere procedente”.

4. Naturgy:

“En relación con la investigación de oficio iniciada por esa institución sobre el servido de transporte existente para cruzar el embalse de Portodemouros comunicando las parroquias de Loño (Vila de Cruces) y Beigondo (Santiso) y que presta Naturgy en cumplimiento del condicionado de su concesión de aguas para producción de energía eléctrica, queremos informarle sobre los antecedentes relacionados con este transporte y su evolución a lo largo de los últimos años, así como nuestras conclusiones sobre cada una de las deficiencias recogidas en su escrito:

ANTECEDENTES

En primer lugar, la concesión para el aprovechamiento hidroeléctrico de los ríos Ulla y Deza, donde se incluye el salto de Portodemouros, establece la obligación de *"preservar o substituir"* las servidumbres existentes en la zona inundada por el embalse, lo que se concreta por parte de la Administración (Comisaría de Aguas del Norte) en la exigencia al concesionaria de disponer un medio de transporte *"de peatones, ganado y un carro del país con su yunta"*.

Adjuntamos como evidencia la resolución de la Comisaría de Aguas del Norte de España del 26 junio de 1975, donde se indica en la Hoja Nº 2 que *"En 31 de diciembre de 1973, ..., la Comisaría de Aguas del Norte de España acordó fijar a dicha Sociedad un plazo de 3 meses para presentar un proyecto detallado de barca de paso que permita de acuerdo con lo establecido en la O.M. de 21 de febrero de 1959 un satisfactorio paso de peatones, ganado y un carro del país con su yunta"*. Adicionalmente y en el mismo documento, en la Hoja Nº 6, se indica por parte del Ingeniero encargado de la Comisaría de Aguas del Norte de España que *"En lo relativo al tránsito de vehículos a motor, informa que, aunque en el proyecto presentado se indica que la barca podrá transportar incluso tractores con remolque, el proyecto exigido a la Sociedad era para el paso de peatones, ganado y un carro del país con su yunta"*. Este documento se adjunta como DOC-1.

Hacemos notar que, aunque en 1975 ya circulaban vehículos a motor, no se exige a la sociedad concesionaria que el medio de transporte proyectado los considere.



La anchura original de las pistas para ambos márgenes se proyectó para 7 metros en toda su longitud, y así se autorizó por parte de la Comisaría de Aguas del Norte de España en la resolución del 8 de noviembre de 1975, tras la presentación por parte de Naturgy de un proyecto reformado de acceso a los lugares de atraque. Estas características de los accesos, tanto en anchura como en pendiente, fueron analizadas y alegadas por todos los afectados durante la fase de información pública, y finalmente aprobadas en la resolución adjunta como DOC-2. Aun habiendo fijado en el proyecto una anchura de 7 metros, finalmente se ejecutaron ambos accesos con un ancho de 8 metros aproximadamente en toda su longitud, superando así las dimensiones exigidas.

En el año 2006, y a requerimiento de Augas de Galicia, Unión Fenosa (actualmente Naturgy) presentó un proyecto de modificación de la embarcación, que fue autorizado por este Organismo. Con este proyecto se aumentaba la capacidad técnica de la barcaza hasta las 20 Tn de forma voluntaria (la condición concesional de 1975 solamente obligaba a 15 Tn de carga) y se alargaba la eslora de la embarcación, y por tanto la zona de carga, en 5,5 metros.

Se incluye como DOC-3 autorización de la reforma de la barcaza donde en el apartado 8º de los antecedentes se exige por parte de Augas de Galicia una *"capacidad de carga de 15 Tn"* y que *"se permita el giro dentro de la barca de un carro del país y consecuentemente, dado que hoy en día estas medias de transporte ya no se utilizan, siendo sustituidos por tractores con remolque, se permita el giro de estas últimos"*.

En años posteriores, se procede a ejecutar por parte de la empresa concesionaria actuaciones de mejora de la seguridad vial en los accesos a la embarcación (mejora del firme de las pistas de acceso en el año 2012) así como a la señalización de dichas pistas (en el año 2014). Ambas actuaciones nuevamente a costa del concesionario y adicionales a lo indicado en la concesión.

En el 2014, y atendiendo las peticiones de los vecinos del Concello de Santiso, que requieren una mejora de las rampas de acceso a la embarcación -rampas que como ya se indicó en el punto 2 fueron aprobadas originalmente con una anchura de 7 metros, aunque finalmente se ejecutaron de 8 metros-, Naturgy presenta proyecto voluntario de ampliación de dichas rampas, que fue resuelto por Augas de Galicia el 18 de enero de 2016 (se adjunta evidencia como DOC-4), y que aumenta su anchura hasta los 10 metros en una longitud de 140 m en el lado de Santiso y en 165 m en el lado de Vila de Cruces.



En la Hoja Nº 4 de esta resolución se puede confirmar como además este proyecto se realizará siempre con el beneplácito de los Concellos de Santiso y Vila de Cruces, dado que se les solicita informe durante la tramitación del expediente, y ambos emitieron informes favorables a la ampliación de las pistas proyectadas y en las dimensiones incluidas en el proyecto.

En los últimos años se han seguido ejecutando mejoras en el servicio de la barcaza, todas ellas nuevamente a costa del concesionaria y sin mediar obligación concesional de ningún tipo para su realización. Entre ellas, destacan las siguientes:

-Colocación de barreras New Jersey en la totalidad del perímetro de acceso a la barcaza incluida la zona final colindante con el agua. Las barreras New Jersey tienen elementos reflectantes y son móviles, de tal forma que se puede adaptar su posición al nivel del embalse.

-Colocación de carteles de gran tamaño en los cruces próximos para informar cuando la barcaza se encuentre fuera de servicio. La finalidad es avisar a los usuarios para que puedan seguir camino sin desviarse.

-Mejora de la iluminación en las dos zonas de embarque mediante farolas de carretera. Este punto se encuentra ya muy avanzado, y en el caso del lado de Vila de Cruces la fecha estimada de finalización de los trabajos es diciembre de 2022.

La Barcaza cumple con todas las exigencias reglamentarias y cada 3 años, atendiendo a la normativa marítima, está obligada a pasar una revisión técnico legal muy exhaustiva.

Por todos estos motivos indicados a lo largo de los antecedentes y refrendados por la documentación adjunta, queremos poner de manifiesto las siguientes CONCLUSIONES

Las obligaciones concesionales recogidas en las resoluciones de 1975 están plenamente cumplidas por parte de Naturgy, que como se puede comprobar fácilmente ha ido mucho más allá de lo que le exigía el título

Aunque la barcaza se instaló en 1977, en el 2006 se realizó una reforma integral de la misma. El servicio mantiene un estándar de calidad adecuado, y las incidencias se resuelven con la máxima diligencia. En los últimos años su disponibilidad siempre ha sido superior a un 98%.



A lo largo del tiempo se han llevado a cabo voluntariamente numerosas actuaciones de mejora en la zona de atraque, con la finalidad de atender las demandas de los usuarios, y sin que medie obligación legal ni concesional sobre las mismas. Especialmente importantes han sido las actuaciones sobre las rampas de acceso, cuya última ampliación es del 2016.

El servicio de la barcaza debe, por tanto, ser utilizado conforme a sus características técnicas (tonelaje, dimensiones, tipología de vehículos), atendiendo a la finalidad para el que fue concebido.”

5. Al margen de lo informado, el diario *La Voz de Galicia* de 4 de noviembre de 2022 señalaba:

“El transporte en ferri que se presta en el embalse de Portodemouros para comunicar las provincias de A Coruña y Pontevedra a través de los municipios de Santiso y de Vila de Cruces quedará interrumpido el próximo lunes, con motivo de la inspección y el mantenimiento que de forma periódica se realizan de la embarcación. El servicio se reanudará en un mes -el 7 de diciembre-, tal y confirma el alcalde de Santiso, Manuel Adán (BNG), de acuerdo con la comunicación que, al respecto, recibieron en la administración local. El mes de parón de la barcaza es motivo de queja en los concellos que comunica, desde los que recuerdan que la concesión de explotación del embalse de Portodemouros obliga a Naturgy a garantizar el servicio las 24 horas de los 365 días del año. «No es normal dejar de prestar el servicio durante un mes; tendrán que buscar una alternativa», reivindica Manuel Adán, que ya se puso en contacto con el regidor de Vila de Cruces, Luis Taboada, con la intención de trasladar la situación a la Consellería de Infraestructuras. Las quejas por la interrupción temporal del transporte en Portodemouros son extensibles al servicio en sí, «bastante precario en el día a día», apunta el alcalde de Santiso, recordando, al respecto, «continuos» parones, derivados de averías en la embarcación. De ese modo, indica, «a lo largo del año, hay un par de meses durante los que la barcaza no está funcionando»”.

ANÁLISIS

1. La barcaza es un servicio público prestado por la empresa concesionaria como una de las compensaciones establecidas a consecuencia de la concesión por el uso de un bien de dominio público (el restablecimiento de las antiguas servidumbres), por lo que solo podría interrumpirse por causa de fuerza mayor. En este sentido el informe de Augas de Galicia señala que el servicio pasó a ser permanente por resolución de 28 de septiembre de 1983.

2. La eventual presencia de una causa de fuerza mayor debería ser objeto de control por parte del organismo concesional, ahora Augas de Galicia, puesto que el control y supervisión de la concesión corresponde siempre a la administración competente.

La interpretación que debería hacerse de la posible presencia de una causa de fuerza mayor debería ser estricta, es decir, solo se confirmaría cuando se compruebe que verdaderamente existe una circunstancia imprevisible o inevitable (artículo 1105 CC), lo que traería como consecuencia entender alteradas las condiciones del deber.

3. En diferentes ocasiones la barca deja de prestar servicio por amplios períodos de tiempo (se mencionan los paros de 2018 y 2022, y otros puntuales), sin que las causas alegadas parezcan de fuerza mayor, puesto que son previsibles y evitables por medio de alguna o todas las medidas reclamadas (antigüedad, relevo...), de tal forma que se garantice el servicio durante todos los días del año, tal y como se prevé en el deber relacionado con la concesión.

4. En cualquiera caso, en el supuesto de que la suspensión del servicio se produzca por causas de fuerza mayor avaladas por el organismo responsable, con el señalamiento del plazo de reposición, entonces debería establecerse un mecanismo adecuado de información, más allá del actual, de la causa y el tiempo estimado de paralización del servicio, para el conocimiento de todas las personas afectadas.

5. También se aprecian reclamaciones relativas a la mejora de la barca y de las instalaciones precisas para su uso, para adaptarlas a las necesidades propias del momento actual. Entre ellas se cuentan el relevo de la barca por otra más moderna y que genere menos incidentes, la ampliación de la rampa, la instalación y mantenimiento de iluminación y señalización adecuadas, y la mejora de los caminos que dan acceso al servicio.

Al respecto en las informaciones se dan cuenta de mejoras realizadas -las autorizadas mediante la reforma de la barca en 2006- o pendientes de ejecución, establecidas a lo largo del tiempo desde el que rige la condición, algunas relacionadas con la adaptación precisa del servicio.

Las condiciones de las concesiones demaniales deben adaptarse a los diferentes períodos en lo que resulten de utilidad, en este caso a la realidad de 2023, por lo que los elementos del servicio deberían encontrarse adaptados para su uso por parte de la maquinaria de trabajo y los medios de transporte de mayor uso en nuestro tiempo, de tal forma que aquel sea efectivo y seguro todo el año.



6. El coste del cumplimiento de la condición concesional es propia de este tipo de figuras de derecho público, puesto que, a diferencia de los contratos públicos, las concesiones suponen beneficios directos para la entidad beneficiaria, que, como contrapartida, debe cumplir sus deberes (construcción, conservación y otras).

CONCLUSIÓN

Por todo lo señalado hasta ahora se considera necesario, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 32.1 de la Ley 6/1984, de la Valedora do Pobo, hacer llegar a esa Consellería de Infraestructuras e Mobilidade la siguiente recomendación:

Que haga cumplir a Naturgy, como concesionaria del embalse de Portodemouros, los deberes relativos a la barca y las instalaciones que permiten cruzar dicho embalse como condición derivada de la concesión, entre ellas el mantenimiento del servicio de forma permanente, salvo causa de fuerza mayor comprobada por la administración, y que se establezcan las mejoras precisas para que el servicio se adapte a las necesidades propias del momento.

Agradeciendo de antemano la acogida a lo manifestado en esta resolución de la Valedora do Pobo, le recordamos la necesidad de que en el plazo de un mes dé cuenta a esta institución de la aceptación de la recomendación formulada, en su caso, y de las medidas adoptadas para darle efectividad, también en su caso.

En aplicación del principio de transparencia a partir de la semana siguiente a la fecha en la que se dictó esta resolución se incluirá en la página web de la institución.

Le saludo atentamente.

María Dolores Fernández Galiño
Valedora do Pobo