



## **TRÀMIT D'APORTACIONS A L'AVANTPROJECTE DEL REGLAMENT DE DESENVOLUPAMENT DE LA LLEI 10/2019, DEL 23 DE DESEMBRE, DE PORTS I DE TRANSPORT EN AIGÜES MARÍTIMES I CONTINENTALS**

---

El Sr. Albert Bertran Romero, amb DNI 40.953.652 J, en la seva condició de President i legal representant de l'**ASSOCIACIÓ CATALANA DE PORTS ESPORTIUS I TURÍSTICS DE CATALUNYA** (en endavant, "ACPET"), amb NIF G58816133 i domicili al C/ Balmes, núm. 156, entresol 2<sup>a</sup> de 08008 Barcelona, compareix i,

### **EXPOSA:**

Que en mèrits de la de la publicació en el portal de Transparència de la Generalitat de Catalunya del Projecte de Decret pel qual s'aprova el Reglament de desenvolupament de la Llei 10/2019, de 23 de desembre, de ports i de transport en aigües marítimes i continentals, des de la Direcció General de Transports i Mobilitat ens han fet avinent la publicació del projecte de text de l'esmentat Decret a la finalitat de recollir propostes, suggeriments i aportacions que incorporin aspectes que millorin el contingut i la bona comprensió del Decret.

Que a aquests efectes, i atès que l'ACPET és una de les entitats associatives amb principal interès d'aquesta regulació, a continuació procedim a formular propostes, suggeriments i aportacions al projecte de Decret pel qual s'aprova el Reglament de desenvolupament de la Llei 10/2019, de Ports, d'acord amb les següents,

### **AL·LEGACIONS:**

#### **Consideracions generals relatives a l'avantprojecte**

**1.-** Entenem encertat incloure en el mateix Reglament el règim general d'explotació i policia portuària aplicable al conjunt de les instal·lacions integrades en el sistema portuari català.

**2.-**Respecte del model turístic dels Ports esportius

Com es conegut per aquesta Direcció General, **des de l'ACPET sempre s'ha defensat i treballat amb la finalitat de preservar el model turístic dels Ports esportius del litoral català.**

Des de l'ACPET trobem a faltar en tot el text la consideració dels ports esportius, també com a PORTS TURÍSTICS. A Catalunya els ports esportius sempre porten associada la categoria també de turístics. Som elements turístics de primer nivell. És important posar èmfasi en aquest aspecte i que no quedi relegat a un ús complementari en els ports esportius, atès que ambdues característiques son indissociables.

Tal i com ja aprofundirem en l'articulat, no podem atribuir l'ús turístic, com un ús complementari, cal considerar que tant el nàutic esportiu com el turístic son usos bàsics, ja que el turisme nàutic no existeix sense els ports esportius.



Tots els ports que integren L'ACPET son, sense cap mena de dubte, un instrument turístic de primer ordre, i per tant, és imprescindible que entre tots continuem defensant aquest model turístic dels Ports esportius.

## **Consideracions específiques a l'articulat de l'avantprojecte**

### **TÍTOL I – DISPOSICIONS GENERALS**

#### Capítol I – Disposicions generals

#### **Article 4 – Infraestructures portuàries**

L'article 4 de l'Avantprojecte de Reglament diu que:

##### ***“Article 4 - Infraestructures portuàries***

*1. Les infraestructures portuàries són els ports i les instal·lacions marítimes menors.*

*2. D'acord amb l'article 7 de la Llei 10/2019, del 23 de desembre, per ser considerat port, la infraestructura portuària ha de reunir els requisits següents:*

*a) Disposar d'un àmbit terrestre i d'aigua que configuri la zona de servei portuària destinada als vaixells i les seves tripulacions, que permeti l'atracada, l'amarrament o el fondeig, ofereixi el recer necessari per a les operacions i la prestació dels serveis portuaris.*

*b) Disposar de les instal·lacions portuàries i l'organització necessària per a la gestió de la infraestructura i la prestació dels serveis portuaris.*

*3. La instal·lació marítima menor és la infraestructura portuària que, per la seva naturalesa menor, no pot ser considerada port marítim per no complir algun dels requisits de l'apartat 2 d'aquest article. En tot cas ha de disposar, com a mínim, d'una zona de servei destinada a la prestació del servei o serveis portuaris a què es destini.*

***4. D'acord amb l'article 5.2 de la Llei 10/2019, del 23 de desembre, els ports es classifiquen en marítics o fluvials, artificials o naturals, comercials, industrials, pesquers, esportius o mixtos, i en ports base o d'hivernada.”***

En l'apartat 4 es fa referència a “ports base o d'hivernada”. Certament, creiem que aquesta diferenciació no té sentit atès que, dins dels Ports ja s'inclou el servei d'hivernada. Per tant, entenem que aquesta diferenciació no té gaire sentit. **En tot cas, proposem diferenciar entre “Ports base o de temporada”.**

#### **Article 5 – Nivell de recer segons destinació del port**

Dins la redacció de l'article 5 trobem a faltar la inclusió, dins la classificació prevista, de “dàrsenes esportives”. No en parla, tot i que en fa definició a l'article 6 i al llarg del text normatiu s'hi fa referència de manera reiterada. Seria convenient introduir-ho.



Apartat 2.- També en la línia apuntada de donar impuls als ports esportius com elements turístics que son, cal afegir en l'apartat 2 d'aquest article: “ Els ports esportius **i turístics** o mixtes, i industrials poden.....”

### **Articles 8 al 12: Categories dels Ports esportius i dàrsenes esportives.**

Des de l'article 8 al 12 es regula la categorització dels ports esportius i dàrsenes esportives, el procediment de categorització, així com la publicitat, control i revisió de les mateixes.

Concretament, l'article 8 regula la categorització en especialitats i diu textualment que:

#### **“Article 8 - Categorització en especialitats**

- 1. D'acord amb els serveis i activitats que ofereixen, la qualitat i la seva interacció amb el territori, els ports esportius i les dàrsenes esportives es categoritzen d'acord amb les especialitats que es determinen per l'Ordre del departament competent en matèria de ports.*
- 2. Els ports esportius o dàrsenes esportives poden categoritzar-se en més d'una especialitat sempre i quan compleixin els corresponents requisits.*
- 3. Cada categoria s'identifica visualment a través de la seva oportuna imatge gràfica.”*

Des de l'ACPET entenem sense cap mena de dubte que, **la categorització dels Ports esportius i les dàrsenes esportives és quelcom que cal valorar en funció dels serveis que s'ofereixen i les activitats que s'hi realitzen però MAI, entrant en l'aspecte de l' “especialització”,** doncs pensem seria contraproduent per la reputació i publicitat de les instal·lacions en general, i no s'adequa a l'entorn al que cada port necessàriament s'ha d'adaptar.

Es difícil de poder categoritzar els ports esportius de manera homogènia i objectiva. La riquesa de cada instal·lació està en la varietat de la seva oferta i com aquesta s'integra en el territori. Els ports catalans representen realitats molts diferents amb necessitats molts diferents lligades a l'entorn. Veiem difícil categoritzar els ports esportius en especialitats, tenint en compte aquest context.

I més tenint en consideració que tots els ports esportius son també ports esportius tenen la vessant de port turístic.

En què s'està pensant quan parla especialitat d'un port esportiu?

En aquest sentit, és evident que les realitats dels Ports i dàrsenes esportives són molt diferents. I és precisament per aquest motiu que entenem que les categories dels Ports i dàrsenes esportives han d'ésser valorades en funció dels serveis i activitats que cada instal·lació ofereix als seus usuaris.

En aquest sentit, volem posar de manifest a aquesta Direcció General que, **des de l'ACPET ja disposem d'un “fulletó” tipus en el que tots i cadascun dels Ports esportius i dàrsenes esportives de la costa catalana hi estan relacionats i, on a més a més, hi consta el detall de tots els serveis i activitats que s'hi realitzen.** Pensem que, aquest document pot servir a l'Administració per acabar de valorar la



qüestió de la categorització, de la que a més, creiem fermament que cal fer-la molt entenedora per a tots els usuaris i usuàries, àgil i fàcil per a tothom.

Entrar en un escenari de categorització complex, pot ser difícil de valorar, on a més dels serveis i activitats que s'ofereixen hi entri també l'aspecte de l'especialització (que pot ser temporal i per a determinats perfils), creiem fermament que serà un error.

Finalment, constatar que, d'acord amb el que s'ha assenyalat a l'apartat precedent, trobem novament a faltar la consideració de "turístics" dels Ports i dàrsenes del territori.

## **TÍTOL II – PLANIFICACIÓ, ORDENACIÓ I CONSTRUCCIÓ PORTUÀRIA**

### Capítol I – Pla de Ports

#### **Articles 13 a 15. Pla de Ports**

A l'article 14, s'especifica el contingut del Pla de Ports, i es diu, entre d'altres "inventari de els infraestructures que formen part dels sistema portuari, que ha d'incloure les dades físiques, la tipologia, classificació, els usos, els serveis portuaris, l'ocupació, **i si és el cas la categorització.**

De què depèn ? Hi hauria d'haver un criteri unitari per a totes les instal·lacions.

També tenir en consideració que en cas que canviï cal procedir a una actualització del Pla de Ports d'acord amb l'article 15.5 del Reglament.

### Capítol II – Ordenació de la zona de servei portuària

#### **Article 18.- Dels usos admissibles a la zona de servei portuària.**

La regulació dels usos que són admissibles a la zona de servei portuària es troba regulat a l'article 18 del projecte de Decret i diu textualment que:

##### ***"Article 18 - Usos admissibles a la zona de servei portuària***

*1. Els usos portuaris a la zona de servei portuària han d'ajustar-se als que el planejament urbanístic portuari consideri compatibles amb les operacions i activitats portuàries, contribuint a la sostenibilitat i a l'equilibri econòmic i social del port en els termes previstos en la legislació portuària i en la de Costes.*

*2. D'acord amb l'article 11.2 de la Llei 10/2019, del 23 de desembre, els usos admissibles a la zona de servei portuària poden ésser usos portuaris bàsics i usos portuaris complementaris:*

*a) Són usos portuaris bàsics els relacionats amb el desenvolupament de les operacions portuàries i la xarxa bàsica de distribució de serveis i viària. Els usos portuaris bàsics, en funció de la vinculació a la destinació pròpia de cada port, es classifiquen en:*

- 1. Nàutic-esportius.*
- 2. Pesquers.*
- 3. Comercials associat a marítims.*



4. Logístics marítims.
5. Industrials marítims.
6. Transport en aigües marítimes i continentals.
7. Xarxes de serveis comuns.
8. Espais públics de vianants, xarxa viària i aparcaments.
9. Usos vinculats a la gestió de qualsevol ús bàsic.
10. Usos formatius vinculats al sector portuari.

b) Són usos portuaris complementaris els usos que, no sent bàsics, el planejament urbanístic considera compatibles amb les operacions i les activitats portuàries que contribueixen a la sostenibilitat i a l'equilibri econòmic i social del port i els vinculats a la integració del port amb la ciutat i el territori. Tenen en tot cas aquesta consideració els usos destinats a integrar el sistema portuari amb el seu entorn urbà i territorial com **els turístics**, els d'estada de la tripulació, de restauració, comercials, esportius, de serveis, culturals, recreatius, firals, d'exposicions i els englobats en l'economia blava entesa, a efectes d'aquest reglament com el conjunt d'activitats econòmiques vinculades de manera exclusiva o molt majoritària amb l'àmbit portuari i marítim i que afavoreixen un desenvolupament social i econòmic sostenible ambientalment

3. La dotació d'aparcaments per als diferents tipus de transport, dins la zona de servei portuària, ha de quedar justificada en el planejament urbanístic portuari mitjançant el corresponent estudi d'avaluació de la mobilitat generada que haurà de considerar les estratègies de mobilitat sostenible i d'electrificació, i els criteris d'accessibilitat portuària que es desenvolupi en el marc del Pla de ports.

4. Els usos portuaris bàsics disposaran de les superfícies de la zona de servei portuària que justificadament s'estimin necessàries i es reflecteixin en la corresponent ordenació o en el corresponent projecte aprovat per l'Administració portuària.

5. Els usos portuaris complementaris ocuparan les superfícies que, de forma justificada, s'assignin en el planejament urbanístic portuari i compliran, pel que fa als usos comercials i de restauració, les superfícies màximes establertes a la normativa de Costes.

6. No s'admeten en la zona de servei portuària els usos destinats a:

a) Les ocupacions i utilitzacions de la zona de servei portuària constitutiva de domini públic marítim terrestre i les seves servituds que es destinin a edificacions per a residència o habitació, amb les excepcions que es preveuen a la legislació de Costes.

b) Artefactes o embarcacions a l'aigua destinats a usos habitacionals, residencials, hotelers o altres tipus d'usos i activitats turístiques, excepte en el cas d'autorització expressa concedida per l'Administració portuària si l'instrument d'ordenació urbanística portuària ho contempla. El pla director urbanístic portuari o, en el seu cas, el pla especial urbanístic portuari, poden establir, a més, altres limitacions, requisits o prohibicions relatives a l'ús de les



*embarcacions amarrades a la zona de servei portuària, tenint en compte llurs característiques singulars.*

*c) Publicitat comercial a través de cartells o tanques, mitjans acústics o audiovisuals situats en el exterior de las edificacions, sense autorització expressa de Ports de la Generalitat.*

*A aquests efectes no es considera publicitat els rètols informatius i senyals indicadors dels propis establiments o empreses que disposen d'un títol habilitant.*

*Amb caràcter excepcional, l'Administració portuària pot autoritzar la col·locació de rètols per part d'empreses o establiments vinculats, per raó de patrocini, mecenatge, subministrament o similar, amb esdeveniments que, amb caràcter temporal o puntual, que es facin a la zona de servei portuària."*

Apartat 2.- Es determinen els usos portuaris bàsics i en el punt 2a) es fa referència als Usos nàutic esportius. D'acord amb el que hem argumentat, la referència hauria de ser als USOS NÀUTIC ESPORTIUS I TURÍSTICS.

L'ús turístic ha de ser un us portuari bàsic, no un ús complementari, per la pròpia idiosincràsia dels ports catalans.

No podem perdre l'actiu que els ports esportius representen pel turisme a Catalunya.

En l'apartat 2b) s'inclou l'ús turístic com a ús complementari. No es pot predicar l'ús turístic com un ús complementari, ha de ser un ús bàsic.

Apartat 5. *Els usos portuaris complementaris ocuparan les superfícies que, de forma justificada, s'assignin al planejament urbanístic portuari i compliran, pel que fa als usos comercials i de restauració, les superfícies màximes establertes a la normativa de costes.*

Entenem que no cal fer una remissió tan directa a la Llei de Costes.

Aquest és un tema que, des d'un punt de vista competencial, pot tenir el seu recorregut, perquè es pot entendre que es vulnera la competència exclusiva de les CCAA en port esportius, tot i que ens consta que hi ha algun pronunciament del TC que no ho contempla, podria canviar la tendència en la interpretació.

Hem de pensar que **més, ni el propi Text Refós de la Llei de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant tampoc en fan cap tipus de remissió expressa.**

Tanmateix es proposa redactat que recull el que diu la Ley de Costas però que pot donar més marge:

Proposta redacció apartat 5. Els usos portuaris complementaris ocuparan les superfícies que, de forma justificada, s'assignin en el planejament urbanístic portuari i es tindrà en compte respecte als usos comercials i de restauració, que no perjudiquin el domini públic portuari ni l'activitat portuària.

L'estricta compliment d'aquesta disposició en alguns ports esportius, amb gran superfície de terra, que no estiguin emparats per la DTIa del Reglament, tal i com es proposa la seva redacció, pot suposar una dificultat important per la seva viabilitat econòmica.



#### Apartat 6- b)

Veiem molt encertat que s'hagin afegit "les embarcacions", atès que la Llei només parla d'artefactes.

#### Apartat 6 C) publicitat

Ho veiem en concordança amb el que determina el Reglament de costes en el seu article 81.

#### **Nou Article: Afegir article o apartat**

En el Reglament no es fa referència a les ZONES D'ÚS PÚBLIC EXEMPTES D'IBI, QUE SÍ REGULA LA LLEI EN EL SEU ARTICLE 11.3., quan estableix que *"les zones corresponents a vials d'accés al port, vials interiors de lliure accés i qualsevol zona on no hi hagi restricció per a l'accés de vianants, i també les obres de defensa no utilitzables, tenen la consideració de zones d'aprofitament públic i gratuït. Aquestes zones no resten subjectes a l'impost de bens immobles, de conformitat amb la normativa reguladora de els finances locals"*.

Per tant, en concordança i desenvolupament de l'article 11.3 de la Lle, és molt important, pels Ports esportius que se'n faci menció i dins la previsió d'usos cal fer-ne referència i preveure expressament que aquestes zones exemptes queden oportunament definides en el Pla Director Urbanístic o en el seu cas, en el Pla Especial, per així, no haver-hi lloc a dubte, ni amb el Cadastre ni amb l'Ajuntament per a la seva exempció.

#### **Article 19.- Ordenació portuària dins la zona de servei.**

L'article 19 preveu el següent literal:

##### **"Article 19 - Ordenació portuària dins la zona de servei**

1. Sense perjudici de l'ordenació efectuada per la planificació portuària, dins la zona de servei portuària, correspon a Ports de la Generalitat distribuir:

- a) Els serveis, les activitats i les instal·lacions a la superfície d'aigua.
- b) Els serveis, les activitats i les instal·lacions a la superfície de terra que no tinguin component edificatori.
- c) Les obres d'infraestructura i instal·lacions portuàries interiors, que no impliquin una modificació substancial del port ni de la seva ordenació urbanística.

2. La distribució dels serveis, les activitats i les instal·lacions a què fa referència l'apartat 1 s'ha de reflectir en el **Document de distribució d'usos i instal·lacions portuàries (DDUIP)**.

3. El Document de distribució d'usos i instal·lacions portuàries ha d'incloure, sobre la totalitat o part de la zona de servei portuària, la distribució dels serveis, activitats i instal·lacions necessàries per al desenvolupament dels usos bàsics i els complementaris a què es refereix l'apartat 1 d'aquest article.

4. El Document de distribució d'usos i instal·lacions portuàries conté, com a mínim:



a) Una memòria amb els objectius i els criteris de la distribució i la seva compatibilitat amb el planejament portuari.

b) Un plànol de delimitació de la zona de servei portuària subjecta a distribució i la distribució establerta. En tot cas inclou els serveis públics portuaris prestats en l'àmbit de la distribució.

5. El DDUIP en el supòsit que inclogui elements corresponents a l'apartat 1.c d'aquest article es tramita segons el previst a l'article 84 d'aquest reglament. En la resta de supòsits el DDUIP l'aprova, el Comitè Executiu de Ports de la Generalitat sense cap altre tràmit.

6. En les infraestructures portuàries gestionades a través de consorci o una altra figura de col·laboració administrativa, l'aprovació del DDUIP atindrà el previst als corresponents estatuts o document regulador de la col·laboració.

7. El DDUIP, una vegada aprovat, es fa públic en el portal de transparència del gestor portuari i de l'Administració portuària i es notifica a les administracions amb competències afectades

Entenem adequat aquest Document de distribució d'usos, que de fet ja s'incorporava, com Annex al Reglament d'explotació i policia de cada port.

#### **Article 20. Pla Director urbanístic portuari**

Com a qüestió prèvia volem fer referència expressa a que és **imprescindible que, els Plans Directores Urbanístics Portuaris es treballin amb temps suficient i en tot cas, estiguin definits abans de les finalitzacions de les concessions i/o autoritzacions**. En cas contrari, i com ja ha succeït i han patit diversos gestors portuaris, no podran optar a una nova concessió que els pugui donar tant a ells com als usuaris de la instal·lació, la seguretat jurídica i econòmica suficient per a poder desenvolupar el projecte amb garanties suficients.

Com bé coneix aquesta Direcció General, la no aprovació a temps d'alguns dels Plans Directores Urbanístics Portuaris ha provocat que el gestor no hagi pogut optar a una nova licitació i que per tant, en l'actualitat només disposi d'una Autorització de gestió provisional i transitòria, sense que la mateixa li permeti poder com dèiem, desenvolupar ni el projecte prèviament contemplat i treballat durant anys, ni cap tipus d'inversió. Aquest últim punt és mol rellevant, sobretot en el cas de les instal·lacions portuàries que, actualment ja tenen molts anys i precisen millores i/o restitucions urgents.

#### Apartat 2.c):

L'apartat c) de l'article 20.3 del projecte de Decret diu que:

"3. Els plans directores urbanístics portuaris han de:

[...]

c) *Integrar el port a la ciutat, millorant els espais de connexió del port amb la resta de la ciutat i territori, l'accessibilitat, especialment la dels vianants, i la integració paisatgística de tot el conjunt.*"

En aquest sentit, tot i que des de l'ACPET ens ratifiquem en que cal promoure aquesta dinamització entre els Ports i dàrsenes esportives i els municipis, millorant per tant, els espais de connexió del port, l'accessibilitat, etc., entenem que **sens perjudici d'aquest fet, cal tenir present que aquesta dinamització i accessibilitat**





**ha de ser-ho sens perjudici de les infraestructures de seguretat que correspongui en funció de la ubicació i particularitats de cada instal·lació.**

En aquest sentit, i pel que respecte a l'apartat abans esmentat, proposem (en blau), el redactat següent:

*c) Integrar el port a la ciutat, millorant els espais de connexió del port amb la resta de la ciutat i territori, l'accessibilitat, especialment la dels vianants, i la integració paisatgística de tot el conjunt, sens perjudici de les infraestructures de seguretat que corresponguin en funció de la ubicació i particularitats de la instal·lació."*

Apartat 2, e):

**Els PDU han de :** " *Definir una ordenació dels espais terrestres flexible que garanteixi la seva correcta funcionalitat i encaix en el territori, reservant al DOCUMENT DE DISTRIBUCIÓ D'USOS I INSTAL·LACIONS PORTUÀRIES el marge suficient per a distribuir els serveis, les activitats, les instal·lacions i les obres portuàries contemplades en l'article 19.1 d'aquest Reglament"*

Ens sembla correcte, introduir aquesta flexibilitat al PDU.

El Pla Director Urbanístic Portuari i, concretament la funció que el mateix ha de tenir per a poder "Definir una ordenació dels espais terrestres flexible que garanteixi la seva correcta funcionalitat i encaix en el territori, reservant al Document de distribució d'usos i instal·lacions portuàries el marge suficient per a distribuir els serveis, les activitats, les instal·lacions i les obres portuàries contemplades en l'article 19.1 d'aquest reglament", ha de ser una PRIORITAT DEL GOVERN.

### **TÍTOL III – GOVERNANÇA PORTUÀRIA**

#### Capítol I – Organització administrativa portuària de la Generalitat

##### **Articles 24 a 30: Consell de Ports i Comissió d'innovació.**

Respecte el Consell de Ports: L'article 24 a 28 del projecte de Decret del Reglament, regula expressament la figura del consell de Ports, que d'acord amb el que es disposa a l'article 29 de la Llei 10/2019 de Ports, és l'òrgan de consulta i assessorament en matèria portuària, a fi de cooperar en la consecució dels objectius que li són propis.

Més enllà de les funcions que tant la Llei com el projecte de desplegament d'aquest projecte de Decret atribueixen al "Consell de Ports", des de l'ACPET volem recordar a aquesta Direcció General que, els Ports i dàrsenes esportives i turístiques, són el principal motor de l'empresa pública Ports de la Generalitat, atès que resulta constatat que, aproximadament el 37% dels ingressos de Ports de la Generalitat provenen dels gestors portuaris associats a l'ACPET.

Davant d'aquest escenari, considerem que, essent la principal representació del sector portuari, el projecte de Decret només atorgui una vocalia en representació de les entitats gestores portuàries, és una proposta es troba totalment fora de lloc, és incoherent i fins i tot, amb tots els respectes a aquesta Direcció General, ens resulta indignant pel pes que els Ports i dàrsenes esportives representen pel sector.



Posar al mateix nivell de vocalies a l'ACPET que el gremi de restauració, nàutica inclusiva, nàutica popular, etc., creiem que és no tenir en consideració la principal entitat de representació com és la dels Ports esportius de Catalunya.

Pel que s'ha exposat, l'ACPET proposa redefinir totalment la única vocalia que ens ha estat assignada com entitat que representa els diferents gestors portuaris, a l'empara del previst a l'article 27.1, apartat g) subapartat i.) del projecte de Decret. En aquest sentit, es SOL·LICITA l'assignació d'un total de QUATRE (4) VOCALIES dins del Consell de Ports, les quals serien repartides de la següent forma:

- 1 vocalia: President de l'ACPET
- 1 vocalia: Responsable de la zona nord de l'ACPET
- 1 Vocalia: Responsable de la zona centre de l'ACPET
- 1 Vocalia: Responsable de la zona sud de l'ACPET.

Respecte la Comissió d'Innovació: ens ratifiquem íntegrament amb les manifestacions realitzades a l'apartat anterior precedent i per tant, SOL·LICITEM també dins d'aquestes comissió de caràcter permanent l'assignació a l'ACPET de QUATRE (4) VOCALIES, les quals serien repartides també de la mateixa forma que en el Consell de Ports.

#### **Article 34. Consells portuaris**

Considerem adequada i que pot tenir el seu recorregut, en determinats ports, el Consell portuari com a òrgan consultiu, que pot ser un foro de debat, i inclús de resolució d'inquietuds i impuls d'actuacions.

#### **Article 35. Composició, funcionament i funcions**

*Apartat 3- " Com a mínim ha d'estar integrat per l'Administració portuària, l'Administració local, la part concessionària i les representants de les persones usuàries.*

S'hauria de topar el nombre de representants de les persones usuàries i que en el seu cas es detalli, que ho siguin en representació d'amarristes, zona comercial, i zona industrial.

#### Capítol II – Transparència i publicitat activa

#### **Articles 36 a 38. Transparència i publicitat activa**

Des de l'experiència que tenim com a gestors portuaris des de fa molts anys entenem que tota la regulació que es pretén sota aquest capítol és absolutament desmesurada, sobretot pel que fa a les obligacions dels gestors portuaris.

**Article 37, apartat 2.** " *L'entitat gestora ha de crear, dins del seu portal web, un apartat de TRANSPARÈNCIA ambiental que ha de contenir les dades sobres les accions dutes a terme relatives als àmbits següents:*

- a) *Inventari d'emissions de gasos d'efecte hivernacle anual i les emissions estalviades per les mesures implantades.*
- b) *Adaptació al canvi climàtic*
- c) *Conservació del patrimoni natural*
- d) *Gestió de recursos naturals*
- e) *Qualitat de les aigües*



- f) *Elements de valor patrimonial, social i cultural*
- g) *Projectes formatius en matèria de sostenibilitat ambiental.*

Totes aquestes dades son les que es defineixen en el CERTIFICAT EMAS. Per tant, si es disposa d'aquest Certificat, no seria necessari penjar també totes aquestes dades.

Entenem que des de l'Administració s'haurien de promoure mesures i bonificacions reals que permetessin als gestors portuaris obtenir el Certificat EMAS, de manera que no computés en el topall del 50% als efectes de la bonificació de la taxa d'ocupació.

#### **Article 37, apartat 4.**

*“ El departament competent en matèria de ports ha d'establir el format per publicar les dades de transparència ambiental de els entitats gestores que determina aquest article per tal d'homogeneïtzar i permetre el seu tractament agregat”*

En relació amb el que disposa la **Disposició Transitòria Quarta del Reglament “ Règim de transparència de les entitats gestores: “**

*Les entitats gestores portuàries han d'incorporar en les seves webs la informació de transparència corresponent a la seva infraestructura que ve determinada a l'article 37 d'aquest Reglament, en el termini de dos anys des de la seva entrada en vigor. Mentre el departament competent en matèria de ports no hagi establert el format de publicitat de les dades, aquestes es faran públiques a la web de l'entitat gestora amb l'estructura de l'article 37 d'aquest Reglament.*

El que no es pot pretendre de cap manera és que el gestor hagi de fer la feina ingent de penjar tota la documentació de l'article 37, sense tenir una pauta. Cal esperar a exigir l'obligació a que s'hagi establert el format de publicitat de les dades.

#### **Proposta de Redacció de Disposició Transitòria 4ª**

*“ Les entitats gestores portuàries han d'incorporar en les seves webs la informació de transparència corresponent a la seva infraestructura que ve determinada a l'article 37 d'aquest Reglament, en el termini màxim de sis mesos a la publicació per part del departament competent en matèria de ports, del format de publicitat de les dades.”*

#### **Article 37.5**

**d) “ Els estàndards mínims de qualitat del servei desglossats, si s'escau, per categories de prestacions, “i **els indicadors per avaluar-ne la seva aplicació**”.**

Els indicadors han de ser els que s'utilitzen en la valoració de serveis, no veiem, en absolut necessari, que constin a la web.

**g)“ els drets i deures dels usuaris”**

Els drets i deures dels usuaris ja consten en el Reglament d'explotació i policia penjat a la web. S'hi pot fer remissió, però no cal tornar-los a penjar

**h) “ el desglossament de tots els conceptes i percentatges de repercussió aplicats que configuren les despeses de conservació i manteniment**



*repercutides als titulars dels drets d'ús i gaudi privatiu dels elements portuaris”*

**f) “la liquidació del pressupost de conservació i manteniment de l'exercici anterior”**

Aquests dos apartats no es poden incloure, de cap manera, a la web. Son temes que poden portar a interpretacions errònies.

En el Reglament d'explotació de cada port ja s'especifiquen els conceptes que es repercuteixen als usuaris i també els criteris per a la seva repercussió. També en els contractes de cessió del dret d'ús s'especifica de manera detallada.

Tots els usuaris tenen accés a l'auditoria de l'entitat, on poden tenir una visió conjunta de l'explotació, no només del pressupost de conservació i manteniment, el que permet una millor valoració.

**Article 37.6. f) “ estadístiques d'activitat”**

Entenem que no és una informació que hagi d'estar dirigida a l'usuari sinó a l'Administració, per tant no creiem necessari incorporar-la.

## **TITOL IV . Règim demanial i contractual**

### Capítol I. Normes comunes sobre utilització del sistema portuari

#### **Article 39. Principis generals**

Es interessant i encertada la previsió de poder delegar facultats de tutela i policia en el títol habilitant.

### Capítol II. Títols demanials

#### Article 49 i 50 : Autorització i procediment atorgament autorització

L'article 49 i 50 del projecte de Decret estableix quin ha de ser l'objecte, característiques i procediment d'atorgament de l'autorització amb una durada que no excedeixi de quatre anys i que permeti:

- a) La utilització temporal del domini públic portuari en el cas de vaixells, embarcacions, passatgers, vehicles, mercaderies i productes de pesca.*
- b) L'ocupació del domini públic portuari amb instal·lacions desmuntables o amb béns mobles.*
- c) Qualsevol altra forma d'utilització o ocupació del domini públic portuari que no requereixi ni obres ni instal·lacions, però en la qual concorrin circumstàncies especials d'intensitat, perillositat o rendibilitat.*

Com bé coneix aquesta Direcció General, aquesta Autorització administrativa és l'instrument jurídic que la pròpia Administració ha utilitzat en diversos supòsits en els que aquesta última no ha resolt el plec concessional que havia d'haver sortit a licitació com a conseqüència de la finalització d'una finalització concessional, sobretot en aquells escenaris en els que, ni el Pla Director Urbanístic Portuari ni el Pla especial havien estat definits.

Per tant, resulta que, en molts dels supòsits en els que en l'actualitat el gestor portuari disposa d'aquesta Autorització, ho és precisament perquè, o bé l'Administració portuària no ha treballat el Plec concessional amb temps suficient o



bé, perquè el PDU o el PE no s'ha definit i no ha estat aprovat. En qualsevol cas, queda clar que, en un o altre supòsit, la responsabilitat no és precisament del gestor portuari, sinó de la pròpia Administració.

En el mateix sentit, quan aquesta Autorització esgota el termini màxim de quatre (4) anys previstos, i el gestor portuari no pot optar a cap altre títol habilitant que no sigui el de sol·licitar novament una nova Autorització pels motius abans ressenyats, òbviament, en cap cas, hi pot haver CONCURRÈNCIA.

Davant d'aquest escenari, entenem que, en els supòsits en els que, la responsabilitat de no poder optar a una nova licitació que habiliti al gestor portuari a la obtenció d'una concessió administrativa sigui totalment aliena a l'autoritzat, l'atorgament d'una nova Autorització no pot ser amb concurrència pública.

L'apartat quart de l'article 49 relatiu a l'Autorització, diu textualment que:

*"4. Extingida una autorització se'n pot sol·licitar una de nova, sense cap vincle jurídic amb l'anterior. **En aquest cas es consideraran elements de possible concurrència pública en la seva tramitació.**" [el ressaltat és nostre].*

#### **Nova proposta redactat**

Pel que s'ha exposat, es proposa els següents canvis en el redactat (subratllat):

*"4. Extingida una autorització se'n pot sol·licitar una de nova, sense cap vincle jurídic amb l'anterior. **En aquest cas es consideraran elements de possible concurrència pública en la seva tramitació, excepte en aquells supòsits en que sol·licitud de la nova autorització ho sigui per raons totalment alienes a l'autoritzat, en no poder accedir a altres títols habilitants. responsable.**"*

#### Capítol III. Contractes administratius per a la construcció i gestió portuària

**Article 68.4.** *" Els terminis dels contractes per a la construcció i gestió portuària es poden prorrogar en els mateixos termes i condicions que els previstos a la legislació estatal de ports d'interès general, en la legislació de contractes del sector públic i en al disposició transitòria Sisena de la Llei 10/2019 de 23 de desembre."*

Aquesta concurrència de normatives pot donar lloc a contradiccions evidents, i a una col·lisió de normatives, ja que la LCSP pot no anar alineada i inclús ser contradictòria amb la Ley de Puertos del Estado, sobretot en el que fa a la regulació dels terminis de les pròrrogues.

#### **Es proposa Redacció alternativa:**

**Article 68.4.** *" Els terminis dels contractes per a la construcció i gestió portuària es poden prorrogar en els mateixos termes i condicions que els previstos a la legislació estatal de ports d'interès general, en la legislació de contractes del sector públic i en al disposició transitòria Sisena de la Llei 10/2019 de 23 de desembre. **En qualsevol cas, en matèria de terminis prevaldrà la legislació estatal de ports d'interès general.**"*



En aquest capítol **trobem moltes mancances d'aspectes que entenem caldria regular**, complementant el que disposa la Llei, bàsicament:

- PRÒRROQUES DE LES CONCESSIONS
  - No es regula el procediment de sol·licitud de prorroga
  - No es regula la documentació necessària per a la sol·licitud de prorroga
  - Cal regular més extensament els efectes que la modificació del títol concessional té a la prorroga.
  - Afegir en els criteris per a l'atorgament de prorrogues, a part dels criteris que deriven de la DT 6a de la Llei, cal valorar la rellevància de les inversions addicionals proposades i el seu interès per a l'administració portuària, així com la seva correspondència amb els objectius a satisfer per la política portuària establerta a la Llei 10/2019.

En quant a la documentació a acompanyar a sol·licitud de Prorroga, un cop admesa a tràmit, s'hauria d'afegir **NOU ARTICLE** que detalli :

1. Documentació acreditativa personalitat jurídica del titular, capacitat obrar i legitimació activa
2. Últims estats financers
3. MEMÒRIA on s'expliqui detalladament el compromís que assumeix el concessionari de dur a terme una inversió rellevant no prevista en el contracte originari.
4. PLA D'INVERSIONS que inclogui el detall de l'execució de les inversions previstes o projecte bàsic de les actuacions a dur a terme, amb indicació termini execució i pressupost.
5. PLA DE GESTIÓ de l'actual conjunt d'usuaris i operadors/explojadors de locals i model de renovacions.

Cal que consti en la redacció del text que **atès que el contracte dels titulars del dret d'ús en l'anterior període concessional, finalitzen a la data de finalització de la concessió inicial**, cal determinar les condicions i modalitat en les que aquests titulars poden accedir a un nou contracte per continuar en l'ocupació de l'element portuari en el nou període concessional.

6. PLA ECONÒMIC FINANCER (PEF) d'explotació del servei que justifiqui la contribució mínima del concessionari per poder procedir a la prorroga i la viabilitat de les actuacions proposades.

La informació a incloure pel (PEF), que ha d'estar elaborat per tècnic competent, és la següent:

- Excel, com a mínim la projecció del compte de pèrdues i guanys (CPIG), des de la data de valoració per a tot el període concessional. Cal el desglossament de tots els ingressos i despeses que l'integren el CPIG, amb referència als valors històrics de partida, les hipòtesis que han donat lloc a les estimacions realitzades i criteris d'actualització.



- La projecció del compte de tresoreria per a tot el període concessional, amb càlcul del VAN (Valor actual net) i indicar la taxa d'actualització i de descompte utilitzades.
- Règim tarifari a aplicar, amb detall de les tarifes a aplicar i la descripció de la seva quantificació, les quals no podran superar els màxims establerts.
- Pla de finançament amb un detall de la inversió a realitzar i la forma de finançament de la mateixa, percentatges de finançament propi i aliè i en últim cas condicions de l'operació d'endeutament a concretar.

#### 7. ASSEGURANCES : pla d'assegurances vigent

Com sabeu hem tingut molt conflicte judicialitzat amb els antics titulars d'un dret d'ús en cas de prorroga, ja que n'hi ha molts que entenen que el seu dret també s'ha prorrogat de manera automàtica i per tant les condicions son exactament les mateixes, i no pertoca signar cap nou contracte ni acceptar noves condicions. En aquest context, creiem necessari que quedi clar aquest punt per evitar conflictes futurs.

#### Capítol IV. Projectes d'obres portuàries

##### Article 84.- Modificacions no substancials

Cal definir i concretar, quan s'entén que una modificació és substancial.

##### Article 85. Modificació de la distribució dels punts d'amarratge

La modificació de la distribució dels punts d'amarratge es troba regulada a l'article 85 del projecte de Decret i preveu expressament que s'ha de tramitar a través del Document de distribució d'usos i instal·lacions portuàries (DDUIP), modificació del Reglament particular d'explotació i policia del Port en qüestió, així com la valoració de si l'esmentada distribució requereix l'execució d'obres.

Sens perjudici del previst en aquest redactat, des de l'ACPET **es proposa assenyalar expressament que, el Pla Director Urbanístic Portuari i el Pla Especial, NO PODEN EN CAP CAS VINCULAR en l'espai d'aigua.**

#### **Capítol V. Regulació ambiental portuària**

##### Article 88. Dragatges

L'apartat 6 estableix: *“Per obres de dragatge de manteniment recurrent de sorres es pot tramitar un projecte plurianual de dragatge, de fins a 4 anys de termini d'execució, que una vegada aprovat o autoritzat permeti efectuar les obres de dragatge anuals mitjançant un règim de comunicació prèvia d'obres a les administracions involucrades”.*

En aquest sentit, i sens perjudici del règim de comunicació prèvia d'obres que el gestor portuari pugui realitzar una vegada tingui aprovat o autoritzades les obres de dragatge, **des de l'ACPET trobem a faltar l'especificitat de que aquestes obres de dragatge que cal realitzar de forma inicial, es tramitarà d'acord amb el que resulta previst a l'article 84 del projecte de Decret, com a obres de millora i altres modificacions de caràcter no substancials.**



## Capítol VI. Pla d'autoprotecció portuari

### Article 97.- Pla d'autoprotecció portuari

L'apartat quart de l'article 97, preveu expressament la possibilitat de que el Pla d'autoprotecció portuari reculli, a més del risc d'aterrament de la bocana o canal d'accés marítim, el dragatge d'emergència de la instal·lació d'acord amb el previst a l'article 88.5 del projecte de Decret.

Aquesta doncs és una nova possibilitat que s'atorga al gestor portuari amb la finalitat de poder tenir un millor control i seguretat de la instal·lació que gestiona, sobretot en el cas d'una situació d'emergència per aterrament en la bocana o en el canal d'accés. No obstant, i amb la finalitat de que el gestor pugui desenvolupar aquest nou recurs que s'estableix, i que el mateix pugui ser el més eficient possible en el moment en que aquesta situació succeeixi, **proposem que en el supòsit d'un dragat d'emergència, el Pla d'Autoprotecció Portuari hagi de contenir com a mínim el següent:**

- **Definició tècnica del concepte "dragat d'emergència" i parametrització de les diferents situacions que poden ésser susceptibles d'aquest tipus de dragats.** No tots els dragats han de poder-se catalogar com d'emergència i per tant, cal que aquesta tipologia de dragat tingui un caràcter excepcional i associat també a esdeveniments climàtics excepcionals. És imprescindible definir tècnicament en el PAU, els valors de calat mínim i amplada mínima de la bocana per l'accés d'embarcacions al Port, onatge, etc.
- **Creació d'una comissió d'emergència, la qual ha de constar definida dins del PAU del Port.** La comissió ha d'estar composta pels diferents responsables i representants de les Administracions actuant i caldria que la comissió estigués correctament detallada en els PAU.
- **Definir un règim d'autorització específic per als dragats d'emergència, atesa l'excepcionalitat del mateix.** En tot cas, l'execució del dragat d'emergència ha de quedar supeditada a l'autorització de l'Administració competent però ateses les circumstàncies, amb el mínim temps possible. Es proposa que aquest règim d'autorització no superi en tot cas, les 24 hores.
- **El gestor portuari és qui ha d'activar el PAU,** el qual ha de tenir definits els òrgans que s'activen, i és l'Administració portuària qui autoritza al gestor portuari a efectuar el dragatge d'emergència.

Finalment, considerem que, atesos els requisits i/o paràmetres que, els diferents PAU's de les diverses instal·lacions portuàries haurien de tenir, i amb la finalitat d'assegurar una bona execució en els dragats d'emergència, Ports de la Generalitat hauria de poder-los validar i revisar en els terminis i forma que aquesta Direcció General consideri més adients.

### Article 100.- Protecció portuària

A l'article 100 crea un nou comitè consultiu de protecció del port amb l'objectiu de prestar assessorament en el desenvolupament dels procediments o les directrius tendents a la millora de la implantació de les mesures de protecció del port, de conformitat amb les normes organitzatives que aprovi l'Administració de la Generalitat.





Concretament, a l'apartat segon del referit article, es fa referència a que a que aquesta "autoritat de protecció portuària" es conceptualitzarà com un comitè consultiu de protecció del port, en el que es determina expressament que, tant la Policia de la Generalitat, Mossos d'Esquadra com la policia local, han de formar part d'aquest comitè consultiu de protecció del port, amb caràcter permanent.

Des de l'ACPET, volem manifestar la nostra satisfacció per la creació d'aquest comitè permanent del que estem convençuts que si funciona correctament, pot arribar a ser un recurs molt efectiu per a la protecció de la instal·lació portuària.

No obstant, **i amb la finalitat de aclarir les possibles competències de les autoritats policials, concretament, dels Mossos d'Esquadra i Policia Local, dins l'espai portuari, i les circumstàncies, proposem que aquestes es clarifiquin, per tal de donar seguretat jurídica a totes les parts, quan se'ls demani la col·laboració.**

## **TITOL V. SERVEIS EN EL SISTEMA PORTUARI**

### **Article 115. - Règim dels punts d'amarratge i places d'aparcament a terra.**

El règim dels punts d'amarratge i places d'aparcament a terra es troba regulat a l'article 115 del projecte de Decret objecte de les presents aportacions.

Revisat el mateix, resulta que a més dels punts d'amarratges a l'aigua, es genera un nou concepte consistent en els "punts d'amarratge en sec" dins de la zona de servei portuària destinat a amarrar una embarcació o vaixell fora de l'aigua.

Tot i que des de l'ACPET considerem que aquest nou concepte de punts d'amarratge en sec obeeix a una realitat que és innegable, més enllà del que fins ara es constituïa com a contractes de cessió d'espai per a la ubicació o varada de les embarcacions fora de l'aigua, i per tant, donarà una major seguretat jurídica alhora de formalitzar el contracte en qüestió, hem d'assenyalar que, trobem a faltar que s'especifiqui expressament que, aquests punts d'amarratge en sec dins de la zona de servei NO COMPUTARAN com fins ara, la Taxa de les embarcacions esportives o d'esbarjo (TA5) que es troba regulada a l'article 182 de la Llei 10/2019 de Ports.

Per tant, **SOL·LICITEM que en el projecte de Decret s'incorpori de forma expressa la NO SUBJECCIÓ a la TA5 respecte de les embarcacions que es trobin en un punt d'amarratge en sec.**

### **Article 117. Punts d'amarratge per a embarcacions de nàutica popular.**

L'article 117 i Disposició Transitòria Sisena de l'Avantprojecte de Reglament de desenvolupament de la Llei 10/2019, del 23 de desembre, de Ports i de Transport en Aigües Marítimes i Continentals (en endavant, "Llei 10/2019 de ports"), diu textualment que:

#### ***"Article 117 - Punts d'amarratge per a embarcacions de nàutica popular***

- 1. D'acord amb la disposició addicional sisena de la Llei 10/2019, del 23 de desembre, l'Administració portuària ha de vetllar perquè el sistema portuari ofereixi un nombre raonable d'amarratges destinats a la nàutica popular sobre el nombre total d'amarratges que s'ofereixen, destinats preferentment a la progressiva incorporació d'embarcacions d'un nivell baix d'emissions.*



2. Als efectes de la Llei 10/2019, del 23 de desembre, la nàutica popular és la que es practica en embarcacions que no superen els 7 metres d'eslora.

3. Una vegada elaborada l'estratègia de desenvolupament de la nàutica popular a Catalunya contemplada a la disposició transitòria setena d'aquest reglament, s'estableix per ordre del departament competent en matèria de ports el nombre o percentatge d'amarradors destinats a la nàutica popular a preveure en els documents de distribució d'usos i instal·lacions portuàries regulats a l'article 19 d'aquest reglament amb l'objectiu d'incrementar aquest servei, o d'oferir-lo en cas que no existeixi d'acord amb l'esmentada estratègia.

4. En els procediments concurrents d'atorgament de títols de gestió portuària, Ports de la Generalitat pot, si ho considera procedent per les particularitats de la infraestructura en qüestió, incorporar dins dels criteris de valoració l'oferta de punts d'amarratge de nàutica popular, que han de tenir la consideració de servei públic tarifats.

5. L'Administració portuària determina les condicions del servei de nàutica popular, les quals s'han de regir pel principi de lliure concurrència, accés universal a la nàutica, i amb preferència gradual a les embarcacions amb un nivell baix d'emissions, especialment les de propulsió a vela, rem o a motor elèctric."

#### **"Disposició transitòria Sisena. Nàutica popular**

*En el marc del desenvolupament del Pla de ports de Catalunya, Horitzó 2030, el departament competent en la matèria ha d'establir, en el termini de dos anys, una estratègia de desenvolupament de la nàutica popular a Catalunya per tal que, en l'horitzó temporal del Pla de ports s'assoleixi un percentatge mínim del 10% de punts d'amarratge destinats a nàutica popular respecte els punts d'amarratge totals, repartits de manera equilibrada en el territori."*

Amb caràcter previ, és interès de l'ACPET assenyalar que, certament, el concepte de "nàutica popular" no s'entén ni s'adequa a la naturalesa que aquest tipus d'oferta hauria de tenir. En aquesta línia, cal assenyalar que, **ni el concepte ni els paràmetres i/o requisits que són objecte d'adjudicació d'aquesta oferta, NO estan definits ni a la Llei 10/2019, del 23 de desembre de Ports ni tampoc en aquesta proposta d'Avantprojecte de Reglament.**

Des de l'ACPET, entenem que, l' oferta de "nàutica popular" que presta l'Administració portuària i està gestionada directament per aquesta, és un servei que des de ja fa molts anys, els gestors portuaris que gestionen indirectament els diferents Ports esportius de la costa catalana, han cobert i segueixen prestant amb un alt nivell de servei. Per tant, al nostre entendre, queda clar que, tal i com a dia d'avui resulta regulada aquesta oferta, **es tracta d'un servei del que no caldria que, per part de l'Administració portuària s'oferís de forma específica atès que per part dels gestors portuaris és clar que ja s'ha vingut prestant al llarg dels anys.**

Aquesta indefinició de la "nàutica popular" i falta dels requisits o paràmetres a través dels quals els usuaris de la nàutica d'esbarjo poden optar a aquesta oferta que està gestionada directament per l'Administració, ha suposat entre d'altres i segueix suposant, amb caràcter enunciatiu i no limitatiu: **(i) una incertesa respecte del que**



s'entén per “nàutica popular” **(ii) falta de regulació dels paràmetres o requisits d'adjudicació dels amarradors per assolir i garantir la funció social prevista (iii) una competència directa als Ports esportius que estan gestionats per concessionaris de forma indirecta, (iv) no es garanteix la rotació de usuaris/es ni tampoc la utilització de l'embarcació.**

En aquest sentit, **des de l'ACPET es proposa redefinir en primer lloc el concepte de “nàutica popular” alhora que regular-lo i ordenar-lo correctament amb la finalitat de diferenciar clarament aquest tipus d'oferta de la que els diferents gestors portuaris estan prestant des de fa molts anys.**

Es proposa per tant, **substituir el concepte de “NÀUTICA POPULAR” pel de “ACCESSIBILITAT A LA NÀUTICA”**, en el que els paràmetres i/o requisits que s'exigeixin en els diferents usuaris/àries tingui el seu encaix amb el sistema portuari català i amb l'objectiu de que aquesta oferta respongui clarament a la necessitat de fer accessible al mar a persones amb recursos limitats i amb prioritització dels residents locals.

En aquest marc, **a continuació es proposa adaptar i regular aquest servei “d'accessibilitat a la nàutica”, d'acord amb les següents línies principals d'una proposta de regulació i ordenació d'aquesta oferta**, així com dels usuaris/àries que podrien accedir a la mateixa:

**1) Considerem que l'oferta de gestió directa és positiva des del punt de vista de facilitar l'accessibilitat al mar a persones amb recursos econòmics limitats i complementar, així, l'oferta general d'amarradors del sistema portuari català.**

Es proposa un sistema d'adjudicació de l'oferta d'amarradors d'accessibilitat a la nàutica, basada en els següents paràmetres:

a) Edat dels usuaris/àries:

- ✓ Menors de 25 anys
- ✓ Majors de 65 anys/jubilats

b) Condició preferent dels usuaris/àries:

- ✓ Ex pescadors
- ✓ Residents locals

c) Paràmetres econòmics d'accés i continuïtat en el servei:

- ✓ Determinació d'un límit econòmic de RENDA personal de l'usuari/ària, que justifiqui la funció social que ha de representar aquest servei d'amarradors d'accessibilitat a la nàutica.
- ✓ Per una continuïtat en el servei, l'Administració haurà de preveure mecanismes anuals o semestrals de revisió dels ingressos econòmics de l'usuari/ària que justifiquin la funció social del servei.

d) Eslora i llista de les embarcacions: En concordança amb la funció social que té per objecte aquest servei d'amarradors, l'eslora de les embarcacions no podrà ser superior a 7 metres i en tot cas, la llista de les mateixes serà la 7<sup>a</sup>, corresponent a la nàutica d'esbarjo.

*\*En tot cas, per a l'adjudicació dels amarradors d'aquesta oferta, i amb la finalitat de preservar en tot moment la objectivitat entre els usuaris/àries*



*interessats en la mateixa, caldrà articular llistes públiques d'interessats i interessades amb el corresponent sorteig públic per a l'adjudicació.*

**2) Cal regular el percentatge d'amarradors que suposa aquesta oferta en cada port i dàrsena (el 10% proposat podria ser adequat), però sempre tenint en compte que una localització on les característiques i disponibilitat d'amarradors ho faci possible i existeixi una població fixa que ho justifiqui.**

En aquells casos en què se superi el percentatge proposat d'amarradors, caldrà articular la implicació del gestor portuari de gestió indirecta per tal d'assegurar un nivell de qualitat del sistema i minimitzar els costos de l'administració per aquesta flota.

**3) Cal definir els serveis i productes portuaris als quals dona accés l'oferta, amb l'objectiu d'arribar al màxim de beneficiaris possibles, actuant com a element dinamitzador del sector.**

**Aquesta oferta, s'ha de limitar a períodes anuals i/o de temporada (6 mesos) que poden ser prorrogables fins un màxim de per exemple tres anys,** d'acord amb unes tarifes unificades per a tot el sistema portuari català i amb un règim específic de revisió dels paràmetres abans degudament ressenyats. Així mateix, cal partir d'uns serveis bàsics i limitats que guardin correspondència amb les característiques de l'oferta.

Transcorregut els tres anys màxims abans esmentats, l'usuari/ària interessat/da, haurà de tramitar una nova petició i entrar en un nou sorteig.

**4) Finalment, cal destacar que, la regulació actual d'aquesta tipologia d'oferta d'amarradors no incentiven la rotació dels usuaris/àries i la utilització de l'embarcació, amb preus que disten molt de l'oferta de l'estada en sec per aquest tipus d'embarcacions.**

En l'actualitat, és recurrent la situació d'usuaris/àries que paguen extremadament poc per un amarrador destinat a l'oferta de "nàutica popular" i que pot ser que tinguin una renda molt alta (atès que en l'actualitat no existeix cap tipus de limitació ni revisió de la mateixa), decideixi continuar tenint la seva embarcació durant molts anys en un amarrador de "nàutica popular", sense utilitzar-la. Clarament, aquest fet provoca que, no hi hagi rotació d'aquests amarradors i que usuaris o usuàries que realment tindria sentit que es poguessin beneficiar d'aquest tipus d'oferta d'amarradors per la seva limitació de recursos (menors de 25 anys o majors de 65/jubilats), encara a dia d'avui no puguin gaudir-ne.

Aquest fet, provoca sense cap mena de dubte una constant desnaturalització d'aquest tipus d'oferta social d'amarradors i que des de l'ACPET entenem cal revertir.

En definitiva, **des de l'ACPET considerem que, aquesta tipologia d'oferta d'amarradors ha de tenir com objectiu principal la de respondre a la necessitat de fer accessible el mar a persones que acreditin que els seus recursos son realment limitats i prioritant els residents locals dels diferents municipis on s'ofereixi aquest tipus de servei, i l'edat.**

D'acord amb les al·legacions i/o aportacions abans formulades, **a continuació es proposa el següent nou redactat en relació a l'article 117 i Disposició Transitòria Sisena de l'Avantprojecte de desenvolupament del Reglament de la Llei 10/2019 de Ports:**



## Proposta de nou redactat

### **“Article 117 - Punts d'amarratge per a embarcacions d'accessibilitat a la nàutica**

1. D'acord amb la disposició addicional sisena de la Llei 10/2019, del 23 de desembre, l'Administració portuària ha de vetllar perquè el sistema portuari ofereixi un nombre raonable d'amarratges destinats a l'accessibilitat de la nàutica sobre el nombre total d'amarratges que s'ofereixen destinats preferentment a la progressiva incorporació d'embarcacions d'un nivell baix d'emissions.

2. Als efectes de la Llei 10/2019, del 23 de desembre, l'accessibilitat a la nàutica és la que es practica per part d'aquells usuaris/àries que disposen de recursos econòmics limitats i que són propietaris d'embarcacions de llista setena que no superen els 7 metres d'eslora, d'acord amb les condicions i/o paràmetres que aquests efectes estableixi l'Administració portuària, d'acord amb el que a continuació s'indicarà.

3. Una vegada elaborada l'estratègia de desenvolupament de l'accessibilitat a la nàutica a Catalunya contemplada a la disposició transitòria sisena d'aquest reglament, s'estableix per ordre del departament competent en matèria de ports el nombre o percentatge d'amarradors destinats a l'accessibilitat a la nàutica a preveure en els documents de distribució d'usos i instal·lacions portuàries regulats a l'article 19 d'aquest reglament amb l'objectiu d'incrementar aquest servei, o d'oferir-lo en cas que no existeixi d'acord amb l'esmentada estratègia. En qualsevol cas, alhora de determinar el nombre total d'amarratges que s'ofereixen, es tindrà en compte la localització on les característiques i disponibilitat d'amarradors ho faci possible i existeixi una població fixa que ho justifiqui.

4. En els procediments concurrents d'atorgament de títols de gestió portuària, Ports de la Generalitat pot, si ho considera procedent per les particularitats de la infraestructura en qüestió, i sempre tenint en compte la localització i característiques de la instal·lació, podrà incorporar justificadament dins dels criteris de valoració l'oferta de punts d'amarratge de nàutica popular, que han de tenir la consideració de servei públic tarifats.

5. L'Administració portuària determina les condicions del servei d'accessibilitat a la nàutica, les quals s'han de regir pel principi de lliure concurrència, accés universal a la nàutica, preservant en tot moment l'accessibilitat al mar per part d'aquelles persones que disposin de recursos econòmics limitats, complementant així, l'oferta general d'amarradors del sistema portuari català.

En aquest sentit, l'Administració portuària elaborarà una instrucció específica amb les condicions i requisits que els peticionaris/es han de complir i preveurà un sistema d'adjudicació de l'oferta d'amarradors d'accessibilitat a la nàutica, basada amb criteris econòmics objectius, tant per l'accés com per la continuïtat del servei. S'atorgarà també una preferència gradual a les embarcacions amb un nivell baix d'emissions, especialment les de propulsió a vela, rem o a motor elèctric.”



*En tot cas, per a l'adjudicació dels amarradors d'aquesta oferta, i amb la finalitat de promoure i garantir la objectivitat entre els usuaris/àries interessats/des en la mateixa, l'Administració portuària articularà un sistema de llistes i sorteig públic per a l'adjudicació.*

#### **“Disposició transitòria Sisena. Accessibilitat a la Nàutica**

*En el marc del desenvolupament del Pla de ports de Catalunya, Horitzó 2030, el departament competent en la matèria ha d'establir, en el termini de dos anys, una estratègia de desenvolupament de la nàutica popular a Catalunya per tal que, en l'horitzó temporal del Pla de ports s'assoleixi un percentatge mínim del 10% de punts d'amarratge destinats a l'accessibilitat a la nàutica respecte els punts d'amarratge totals, tenint però sempre en compte la localització on les característiques i disponibilitat d'amarradors ho faci possible i existeixi una població fixa que ho justifiqui..”*

#### **Article 119. Cessió de locals comercials i d'oci**

Troblem encertat la nova redacció de l'apartat 1.

Apartat 3. “... En tot cas, les activitats que s'hi duguin a terme han de ser admissibles en el domini públic portuari en els termes previstos en la Llei 10/2019 del 23 de desembre, en aquest Reglament i en la legislació de costes”

Suprimir remissió expressa a legislació costes. El marc portuari ja és prou clar en quan a tipus d'activitats que es poden portar a terme dins l'espai portuari.

#### **MANCA una regulació de les terrasses i dels pallols**

Troblem a faltar una regulació de les terrasses i dels pallols, en el sentit que ho regulava l'article 21.3 del Decret 206/2002. Son eines útils pel gestor portuari.

### **TÍTOL VII – RÈGIM D'EXPLOTACIÓ**

#### Capítol I – Normes generals d'explotació i policia portuària

#### **Article 136 – Accés terrestre a la zona de servei portuària**

*8. La direcció de cada port, dàrsena o instal·lació marítima menor, prèvia denúncia per la corresponent infracció, queda facultada per retirar els vehicles aparcats fora de les zones senyalitzades a l'efecte, per tal que no obstaculitzin la lliure circulació o les operacions i activitats portuàries. Als efectes de la retirada, el dipòsit i el cobrament de les despeses ocasionades, la direcció del port pot sol·licitar a l'ajuntament de l'àmbit territorial en el qual es trobin la col·laboració dels serveis municipals corresponents.*



En relació amb aquest article, l'ACPET considera que cal aclarir les següents qüestions:

- Quin és l'òrgan competent davant del qual s'ha de formular la denúncia prèvia per evitar que les diferents administracions es declarin incompetents i cap d'elles acabi fent-se càrrec de la tramitació.
- Si es poden retirar els referits vehicles de les instal·lacions portuàries o, per contra, s'han de moure a un altre espai dins de les instal·lacions portuàries on no obstaculitzin la lliure circulació o les operacions i activitats portuàries.

Així mateix, els associats de l'ACPET, en la seva experiència com a gestors portuaris, consideren adequat fer extensiva aquesta possibilitat de retirada dels vehicles de les instal·lacions portuàries en aquells casos, no només quan obstaculitzin la lliure circulació o les operacions i activitats portuàries, sinó també en aquells casos en que els titulars d'aquests vehicles no abonin les corresponents tarifes a les societats concessionàries i/o autoritzades.

#### **Article 140 – Obligacions de les persones usuàries en general**

*“Les següents obligacions són d'aplicació al conjunt de persones usuàries dels ports, dàrsenes o instal·lacions marítimes menors, amb independència que es tracti de titulars d'algun títol habilitant, usuaris generals o de visitants circumstancials en qualsevol dels espais terrestres o marítics de la zona de servei portuària. Així, totes les persones estan obligades a:*

*a) Complir les prescripcions de la Llei 10/2019, del 23 de desembre, de ports i de transport en aigües marítimes i continentals, i resta de la normativa portuària i sectorial, respectant, en qualsevol cas, l'adequada utilització del domini públic portuari i de les seves obres i instal·lacions. “*

Des de l'ACPET es considera que és vital afegir en aquest precepte l'obligació de tots els usuaris a complir “les condicions establertes en el títol concessional”, com ja es preveia al Decret 206/2001, de 24 de juliol, d'aprovació del Reglament de policia portuària (en endavant, el **Decret 206/2001**).

#### **Article 141 – Obligacions de les persones usuàries d'un dret d'ús preferent d'amarratge**

*“A més de les obligacions de la persones usuàries en general, contemplades en l'article anterior, les persones usuàries d'un dret d'ús preferent d'amarratge per qualsevol títol venen obligats a:*

*a) Disposar de les assegurances per responsabilitat civil, personal i de l'embarcació establertes en cada cas per la legislació corresponent.*

*b) Respondre solidàriament amb l'armador i, si escau, amb el patró de les embarcacions, de les avaries causades i reparacions que calgui realitzar, així com de les indemnitzacions pels danys i perjudicis causats.*



c) *Dotar les embarcacions de les adequades defenses i elements d'atracada, garantint la seguretat.*

d) *Utilitzar el servei de recollida d'aigües residuals i de sentina del port, dàrsena o instal·lació.*

e) *Vetllar per mantenir, amb les seves accions, les condicions de qualitat ambiental atmosfèrica, acústica i marina portuàries.*

L'ACPET considera summament important afegir la **responsabilitat solidària** amb l'armador i el patró, **també, respecte el pagament de les taxes, preus, quotes i tarifes derivades de la conservació, manteniment i altres despeses pels serveis portuaris que se'ls prestin o utilitzin, tal com ja es regulava a l'article 21.2.b) del Decret 206/2001**. Aquesta responsabilitat solidària ha estat una eina molt efectiva per combatre la morositat als ports i dàrsenes de Catalunya, sobretot tenint en compte que els gestors portuaris són subjectes passius substituïts de determinades taxes, la qual cosa ha provocat un augment dels impagaments per part de les persones usuàries.

Així mateix, atès que en els ports trobem altres elements portuaris diferents dels punts d'amarratge, des de l'ACPET es proposa afegir un nou article relatiu a les obligacions específiques per a persones usuàries d'un dret d'ús sobre qualsevol element portuari diferent dels punts d'amarratge, tals com locals, pallols, etc. El redactat d'aquest article que es proposa inclou el contingut de l'article 21.3 del Decret 206/2001.

#### **Nova proposta redactat Article 142:**

*Article 142 – Obligacions de les persones usuàries d'un dret d'ús preferent sobre elements portuaris diferents dels punts d'amarratge*

*Els titulars i la resta dels usuaris per qualsevol títol legítim de les zones i superfícies destinades a elements portuaris diferents dels punts d'amarratge, tals com locals comercials, magatzems, pallols o apartaments, venen també obligats a:*

a) *Desenvolupar les seves facultats, funcions i activitats d'acord amb el títol que els atorga el dret d'ocupació sobre aquests espais portuaris, abstenint-se en qualsevol cas de dedicar-los a altres usos no autoritzats expressament, i fer-ho així mateix a través de les persones naturals i jurídiques, específicament autoritzades.*

b) *Satisfer, d'acord amb les quotes de participació que els correspongui, la part proporcional de l'IBI, dels cànon i d'altres quantitats que es fixin, d'acord amb les previsions normatives i estatutàries aplicables.*

c) *Complir les ordenances municipals i les normes aprovades per l'autoritat competent, en relació amb els horaris d'obertura i tancament dels locals, i amb la prevenció de la contaminació acústica i lumínica, i les corresponents a garantir l'ordre públic i la seguretat en els seus respectius locals.*

d) *Complir les ordres i instruccions de l'administració portuària i de la gerència o direcció del port, la dàrsena o la instal·lació marítima, sigui*





directament o mitjançant el personal al servei del port, referents al compliment i la interpretació de la normativa vigent, del present Reglament i del particular de cada port, dàrsena o instal·lació marítima.

e) Facilitar l'accés i la inspecció per part del personal designat per la direcció o gerència del port, la dàrsena o la instal·lació portuària i, en qualsevol cas, de l'administració portuària, de les zones ocupades, incloses les que són d'ús privatiu, així com aportar tota la documentació necessària i que sigui requerida per tal de facilitar la instrucció d'eventuals expedients, siguin informatius, estadístics o de caràcter sancionador.

f) Requerir, amb caràcter previ a la transmissió en qualsevol forma legalment admesa del dret d'ús preferent que detinguin, l'autorització expressa de l'entitat concessionària del port, la dàrsena o la instal·lació marítima o de l'administració portuària competent, segons correspongui en cada cas, i satisfer les quanties que el reglament d'explotació del port, dàrsena o instal·lació portuària estableixi, si és el cas, en concepte de drets de transmissió.

g) Dotar-se de les assegurances per responsabilitat civil, danys i perjudicis a tercers, incendis, robatoris, etcètera, a que venen obligats per la legislació vigent.

#### **Article 143 – Altres normes d'ús**

2. Els estris i materials de les embarcacions i vaixells s'han de dipositar amb caràcter temporal o permanent només en les zones especialment habilitades i destinades a l'efecte, si n'hi ha, amb expressa prohibició de dipositar-los en els molls, pantalans o qualsevol altra zona no habilitada."

Amb l'objectiu de protegir la seguretat de les persones, des de **l'ACPET es considera necessari facultar als gestors portuaris** per a retirar aquells elements dipositats en zones no habilitades a tal efecte, i dipositar-los en una altre espai habilitat, donant un termini als usuaris per a recollir-los.

#### **Article 148 – Contingut dels reglaments particulars d'explotació i policia**

1. "El reglament particular de cada port, dàrsena o instal·lació marítima menor ha d'incloure, expressament o per referència, les normes generals d'explotació i policia portuària, i els continguts següents:

a) Objecte i àmbit d'aplicació.

b) S'han d'especificar les diferents zones del port i la seva regulació, amb indicació clara de les limitacions i prohibicions d'ús. S'ha d'incloure un plànol amb la distribució d'usos i un amb la distribució de la flota.

c) La gestió de la infraestructura, amb la definició de l'organigrama de gestió i la identificació de les seves responsabilitats i funcions.



d) *Definició dels serveis i sistemes que disposa el port pel que fa a la vigilància i la seguretat de persones i béns. Referència al pla d'autoprotecció, i pla interior marítim, si escau, amb indicació de les obligacions dels usuaris en cas d'activació.*

e) *Delimitació de la responsabilitat que l'entitat gestora portuària assumeix en el cas de danys, furts o robatoris que es puguin produir en l'interior de la zona de servei portuària i responsabilitat dels usuaris en aquesta matèria.*

f) *Pel que fa a les condicions d'ús de les instal·lacions s'han d'establir les prescripcions següents:*

*i. Normes relatives a les zones d'aprofitament públic, accés amb vehicles de mobilitat personal, animals de companyia, i a les relatives als punts d'amarratge, locals i pallols, i altres elements d'ús privatiu.*

*ii. Condicions d'accés terrestre, estada i aparcament de vehicles amb motor de combustió i elèctric i d'altres modes de transport.*

*iii. Condicions d'accés, estada i amarratge marítim, amb diferenciació de les embarcacions i vaixells basades al port, dàrsena o Instal·lació marítima menor, de les embarcacions transeünts.*

*iv. Condicions de les embarcacions per accedir a la zona de servei portuària,*

*v. Condicions de prestació dels serveis portuaris amb indicació de les formes de sol·licitud, recepció del servei, i si escau, de presentació de queixes i reclamacions.*

*vi. Condicions de la prestació del servei de punts d'amarratge per embarcacions transeünts.*

*vii. Identificació dels punts d'informació i senyals relatius a les normes i prohibicions que afecten usuaris ocasionals o externs del port.*

g) *Pel que fa les activitats, s'han d'establir les prescripcions següents:*

*i. Normes per a la realització de treballs o activitats en les embarcacions i vaixells, a l'aigua o a terra, distingint les que, per motiu del risc o molèstia, es limiten o restringeixen, i recollint les facultats del personal portuari per donar indicacions i instruccions i inclús, justificadament, l'aturada immediata del treball o activitat.*

*ii. Normes portuàries aplicables a les activitats dels locals comercials, àrees tècniques i naus industrials, com horaris específics, regulació de les zones de càrrega i descàrrega, gestió de residus i seguretat, règim d'ús de les terrasses.*

*iii. Normes aplicables a la senyalètica, tendals i elements de mobiliari dels locals comercials i els paràmetres d'uniformitat i integració paisatgística.*



*iv. Normes aplicables a les activitats esportives, culturals, lúdiques, socials així com a la pesca en aigües de la zona de servei portuàries, amb indicació, si escau, de les zones expressament autoritzades i de la seva senyalització. “*

En relació amb aquest article, en primer lloc des de l'ACPET es sol·licita que es revisi la redacció de les lletres iii. i iv. de l'apartat f). En aquest sentit, **proposem unificar-ho en una sola lletra amb el següent redactat:**

*iii. Condicions d'accés, estada i amarratge marítim de les embarcacions i vaixells amb base al port, dàrsena o instal·lació marítima menor, i de les embarcacions transeünts.*

Així mateix, l'ACPET considera que **s'haurien d'afegir els següents apartats:**

- a) Condicions de connexió a les connexions de servei elèctriques i d'aigua.
- b) Les condicions i requisits en què els titulars d'un dret d'ús preferent sobre qualsevol element portuari poden cedir-lo o transferir-lo. El redactat hauria de ser similar al de l'article 19 l) del Decret 206/2001.
- c) Drets i deures de les persones usuàries dels espais inclosos en la zona de servei del port, dàrsena o instal·lació marítima menor.

## **TÍTOL VIII – RÈGIM DE POLICIA I RÈGIM SANCIONADOR**

### Capítol I – Potestat inspectora

#### **Article 152 – Facultats de Policia Administrativa**

*“1. D'acord amb l'article 228 de la Llei 10/2019, de 23 de desembre, de ports i de transport en aigües marítimes i continentals, correspon a l'Administració portuària l'adopció de les mesures necessàries per a garantir l'adequat desenvolupament de les operacions portuàries. Aquesta potestat la faculta per a acordar:*

*a) La recuperació de qualsevol espai o element inclòs en el domini públic portuari ocupat sense títol suficient o sense ajustar-se al títol atorgat o a la normativa sobre usos, activitats o serveis, inclosos els edificis i instal·lacions, les embarcacions, els vehicles i les mercaderies. “*

Considerem que cal aclarir l'abast d'aquesta potestat de l'Administració Portuària, és a dir, és precís determinar si es refereix única i exclusivament a aquelles instal·lacions portuàries de gestió directa o també podria aplicar aquesta potestat a ports, dàrsenes i instal·lacions marítimes menors que es troben en règim de concessió o autorització. De la mateixa manera, caldria també regular el procediment que s'hauria de seguir per tal que els gestors portuaris poguessin sol·licitar l'aplicació d'aquesta facultat per part de l'Administració Portuària.



## **Article 156 – Procediment**

*“2. L’entitat gestora del port, la dàrsena o la instal·lació marítima menor ha de sol·licitar a la direcció general del departament competent en matèria portuària, l’inici del procediment de declaració de situació d’abandonament del bé presumptament abandonat. Aquesta sol·licitud ha d’anar acompanyada de la documentació següent o de la justificació de la impossibilitat d’aportar-la:*

*c) Els justificants d’enviament de comunicacions i intents de localització de la persona deutora, titular registral, naviliera, consignatària o persona autoritzada, al domicili o l’adreça, física o electrònica, designat per elles i signat a la declaració d’entrada del vaixell o embarcació, així com justificants de la recepció d’enviament de comunicacions o dels intents de localització de la persona deutora, titular registral, naviliera, consignatària o persona autoritzada. S’han d’acreditar almenys dos intents de notificació en el termini de sis mesos.”*

En relació amb aquest apartat, **es sol·licita que es redueixi a només un (1) intent de notificació en el termini de sis mesos, enlloc de dos, doncs, per experiència pròpia dels gestors portuaris, en la majoria de casos aquesta comunicació resulta del tot infructuosa** i el fet de fer-ne dues només encareix la tramitació d’aquests expedients d’abandonament, ja que s’han d’enviar per mitjans que permetin acreditar el seu enviament, la qual cosa comporta un cost.

*“3. En el cas que es tracti d’embarcacions, vaixells o vehicles mancats de matrícula o de les dades suficients per a identificar-ne la persona propietària o consignatària, cal aportar únicament la documentació corresponent a l’apartat f) anterior, i certificat signat per persona responsable del port, dàrsena o instal·lacions marítima menor conforme romanen a la zona de servei portuària sense autorització. En aquest cas es donarà trasllat de l’expedient a la Policia de la Generalitat –Mossos d’Esquadra i es podran revisar els sistemes de control i vigilància per a la investigació que correspongui sobre l’embarcació, vaixell o vehicle. “*

Aquesta mesura de donar trasllat de l’expedient als Mossos d’Esquadra és molt poc pràctica i alentirà molt la tramitació en casos on, molt probablement, serà impossible identificar a un titular que es faci càrrec de l’embarcació. Precisament, en aquests casos, s’hauria de simplificar la tramitació, doncs les possibilitats de contactar amb les persones propietàries de les embarcacions abandonades són remotes. A més, cal tenir en compte que els gestors portuaris ja realitzen investigacions prèvies, que sempre resulten infructuoses, motiu pel qual s’inicien els expedients d’abandonament.

*“4. El procediment de declaració de situació d’abandonament s’inicia amb la publicació de l’acord d’inici de la tramitació de l’expedient d’abandonament mitjançant anunci en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya. Aquest anunci també s’ha d’exposar en el tauler d’anuncis del port, dàrsena o instal·lació marítima menor i en el tauler electrònic d’edictes de l’ajuntament del darrer domicili conegut de la persona deutora, titular*



*registral, naviliera, consignatària o persona autoritzada, per un termini no inferior a vint dies. En el cas que algun interessat resideixi a l'estranger aquest anunci s'ha d'exposar en tauler d'anuncis del port, dàrsena o instal·lació menor i en el tauler del consolat o secció consolar de l'ambaixada corresponent. L'inici del procediment de declaració de situació d'abandonament es notifica a la persona deutora, titular registral, naviliera, consignatària o persona autoritzada, dels béns presumptament abandonats a qui en dret sigui procedent, per tal que en el termini de quinze dies, pugui presentar al·legacions i una nova valoració del bé presumptament abandonat, realitzada per persona tècnica competent, davant la direcció general del departament competent en matèria de ports, aduint i aportant les proves que creguin oportunes. “*

En relació amb aquest precepte, es sol·licita que s'aclareixi qui ha de contactar amb el consolat o l'ambaixada corresponent per tal que publiquin l'anunci d'inici de la tramitació de l'expedient d'abandonament al seu taulell: els gestors portuaris o la direcció general del departament competent en matèria portuària.

*“11. Els imports obtinguts en cas d'alienació per mitjà de subhasta pública s'han d'aplicar, un cop deduïdes les despeses de gestió, al rescabament dels deutes incorreguts amb l'Administració portuària i amb l'entitat que gestiona el port, dàrsena o instal·lació marítima menor, amb relació de causa del bé declarat en situació d'abandonament. En cas d'insuficiència s'ha de fer un repartiment proporcional al deute. En cas de romanent, aquest ha de restar a disposició de qui n'acrediti la prèvia titularitat o legítima possessió del bé amb anterioritat a la declaració de situació d'abandonament, durant el termini de sis mesos. Transcorregut l'esmentat termini, el romanent s'ha de posar a disposició de Ports de la Generalitat, i entra a formar part del seus recursos econòmics d'acord amb l'article 23.i) de la Llei 10/2019, de 23 de desembre, de ports i de transport en aigües marítimes i continentals.”*

Considerem que, amb independència d'aportar amb la sol·licitud d'inici d'expedient d'abandonament el certificat del deute pendent que s'estableix a l'article 156.2.d) del Reglament, **és necessari que es reguli l'actualització del deute al moment de realització de la subhasta, ja que la tramitació d'aquests expedients és llarga i durant aquest període es meriten noves factures.**

#### **Article 157 – Vaixells, embarcacions, vehicles, maquinària i objectes amb valoració econòmica nul·la**

*“En el cas que el bé presumptament abandonat presenti evidències del seu avançat estat de deteriorament i la valoració econòmica efectuada l'atorgui valor nul, la direcció general del departament competent en matèria de ports, una vegada instruït el procediment indicat en l'apartat anterior, resol la declaració de situació d'abandonament del bé i el seu tractament com a residu. En aquest cas, la valoració econòmica en el procediment pot ser efectuada, d'acord amb el contemplat a l'article 156.2 f) per personal tècnic portuari de l'entitat gestora del port, dàrsena o instal·lació marítima menor”.*



Tenint la majoria d'embarcacions abandonades una valoració nul·la, des de l'ACPET es proposa fer una tramitació més àgil en aquests casos, escurçant el termini per declarar legalment abandonada l'embarcació i facilitar que el desballestament es realitzi el més aviat possible, sobretot tenint en compte que la ocupació per part d'embarcacions abandonades d'espais dins la zona portuària comporta un cost del qual els gestors portuaris no es podran rescabalar. De la mateixa manera, tal com s'ha indicat prèviament, es considera que aquesta tramitació més àgil s'hauria de fer extensiva també a les embarcacions abandonades sense matrícula.

## **MANCA DE DESENVOLUPAMENT DE LA REGULACIÓ DE LES TAXES PORTUÀRIES**

Volem continuar reivindicant, malgrat, pot ser matèria no estricta del Reglament una reformulació de les taxes portuàries.

Tenim moltes disfuncions en la configuració de la taxa d'ocupació i en el cànon d'activitat.

En aquest moment tal i com està conceptuada la bonificació de la taxa d'ocupació, amb el topall del 50% no incentiva ni les bones pràctiques mediambientals ni el foment de la nàutica lleugera o sense motor.

A la pràctica s'impedeix aplicar el 90% de la bonificació prevista pel foment de la nàutica lleugera pel topall previst màxim de reducció i bonificacions del 50% en la taxa d'ocupació.

Considerem que la bonificació de la nàutica lleugera o sense motor no hauria d'entrar en el còmput sumatori de reduccions i bonificacions, de cara al topall, hauria d'anar independent. Si entra en el còmput del topall, el gestor tampoc pot donar compliment a repercutir la bonificació, tal com disposa la Llei, perquè al final la bonificació del 90% acaba no sent real.

En relació al cànon d'activitat hi ha dos aspectes que potser si podrien desenvolupar l'article 210 i següents de la Llei 10/2019

- a) En determinar més concretament les partides que poden quedar excloses del cànon d'activitat, quan es fa referència a activitats formatives i de competició esportiva, com poden ser:
  - Quotes de socis
  - Les derrames
  - Les escoles i campus de vela
  - Les subvencions del consell català de l'esport
  - Les inscripcions de campionats
  - Els entrenaments de vela lleugera
  - Les inscripcions a regates que es fan durant l'any
  - Els patrocinis de les regates
  - Els ingressos necessaris per la pràctica de l'esport (varada)
- b) Hauria de constar en el text normatiu que els ingressos derivats del servei de subministrament de carburants se'ls descomptaran els aprovisionaments vinculats al servei a efectes de calcular el cànon d'activitat, que tot i que es recull en alguns plecs, caldria fer-ho extensiu a totes les infraestructures portuàries.



## DISPOSICIONS TRANSITÒRIES

### PRIMERA. Superfícies d'usos comercial i de restauració

*“En els ports, dàrsenes, i instal·lacions marítimes, gestionades indirectament mitjançant títols habilitants en el domini públic marítim terrestre adscrit per a ús portuari i que disposin d'instrument de planificació urbanística portuària aprovat definitivament a l'entrada en vigor d'aquest Reglament, pel que fa a l'article 18.5 d'aquest Reglament, es mantenen les superfícies aprovades en els esmentats instruments de planejament urbanístic portuari per a usos comercial i de restauració fins a l'extinció del corresponent títol habilitant de gestió portuària.”*

Ens podem trobar amb ports importants de la zona centre, amb molt d'espai de terra, no estiguin emparats per aquest Disposició Transitòria, per no disposar de planificació urbanística, per causes totalment alienes a la seva voluntat. Això suposaria un greuge, que no podem acceptar, atès que implica una dificultat important en la seva viabilitat econòmica i en el seu paper, com reclam, d'oci i turístic, molt arrelat a l'entorn.

En aquest sentit, proposem una nova redacció amb dues alternatives:

- ‡ *En els ports, dàrsenes, i instal·lacions marítimes, gestionades indirectament mitjançant títols habilitants en el domini públic marítim terrestre adscrit per a ús portuari i que disposin d'instrument de planificació urbanística portuària aprovat definitivament a l'entrada en vigor d'aquest Reglament, pel que fa a l'article 18.5 d'aquest Reglament, **o es tracti d'infraestructures totalment consolidades en quant a aquest usos, compatibles amb la planificació urbanística**, es mantenen les superfícies aprovades en els esmentats instruments de planejament urbanístic portuari per a usos comercial i de restauració fins a l'extinció del corresponent títol habilitant de gestió portuària.”*
- ‡ *En els ports, dàrsenes, i instal·lacions marítimes, gestionades indirectament mitjançant títols habilitants en el domini públic marítim terrestre adscrit per a ús portuari i que disposin d'instrument de planificació urbanística portuària **aprovats inicialment** a l'entrada en vigor d'aquest Reglament, pel que fa a l'article 18.5 d'aquest Reglament, es mantenen les superfícies aprovades en els esmentats instruments de planejament urbanístic portuari per a usos comercial i de restauració. ~~fins a l'extinció del corresponent títol habilitant de gestió portuària.”~~*

### QUARTA.- RÈGIM DE TRANSPARÈNCIA DE LES ENTITATS GESTORES

Ens remetem al que hem exposat en comentar l'article 37.4 i la nova redacció que es proposa de la DT 4<sup>a</sup>

#### Proposta de Redacció de Disposició Transitòria 4<sup>a</sup>

*“ Les entitats gestores portuàries han d'incorporar en les seves webs la informació de transparència corresponent a la seva infraestructura que ve determinada a l'article 37 d'aquest Reglament, en el termini màxim de sis mesos a la publicació*



*per part del departament competent en matèria de ports, del format de publicitat de les dades.”*

#### **SISENA.- NÀUTICA POPULAR**

Ens remetem al que hem exposat en comentar l'article 117 referent a la nàutica popular.

#### ***Proposta de Redacció de la DT.6“Disposició transitòria Sisena. Accessibilitat a la Nàutica***

*En el marc del desenvolupament del Pla de ports de Catalunya, Horitzó 2030, el departament competent en la matèria ha d'establir, en el termini de dos anys, una estratègia de desenvolupament de la nàutica popular a Catalunya per tal que, en l'horitzó temporal del Pla de ports s'assoleixi un percentatge mínim del 10% de punts d'amarratge destinats a l'accessibilitat a la nàutica respecte els punts d'amarratge totals, tenint però sempre en compte la localització on les característiques i disponibilitat d'amarradors ho faci possible i existeixi una població fixa que ho justifiqui..”*

Barcelona, a 28 de juny de 2024



Albert Bertran Romero

President

ASSOCIACIÓ CATALANA DE PORTS ESPORTIUS I TURÍSTICS (ACPET)