



#### Comunicació

al Govern sobre la consulta pública prèvia a l'elaboració d'un projecte de decret pel qual s'aprova el Reglament de desplegament de la Llei 10/2019, del 23 de desembre, de ports i de transport en aigües marítimes i continentals

El Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori ha de dur a terme la consulta pública prèvia a l'elaboració d'un projecte de decret sobre l'aprovació del Reglament de desplegament de la Llei 10/2019, del 23 de desembre, de ports i de transport en aigües marítimes i continentals de conformitat amb l'article 66 bis de la Llei 26/2010, de 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya.

Per tot això, a proposta del Vicepresident del Govern i conseller de Polítiques Digitals i Territori, el Govern

Pren coneixement de la consulta pública prèvia a l'elaboració d'un projecte de decret pel qual s'aprova el Reglament de desplegament de la Llei 10/2019, del 23 de desembre, de ports i de transport en aigües marítimes i continentals, amb el contingut que s'annexa.

## **ANNEX**

### **Avaluació preliminar del Projecte de decret pel qual s'aprova el Reglament de desplegament de la Llei 10/2019, del 23 de desembre, de ports i de transport en aigües marítimes i continentals**

#### **1. Els problemes que es pretenen solucionar**

El marc normatiu en què s'insereix aquesta iniciativa no pot ser altre que la pròpia Llei 10/2019, del 23 de desembre, de ports i de transport en aigües marítimes i continentals (en endavant la Llei 10/2019) respecte a la qual es planteja dur a terme el seu desenvolupament reglamentari mitjançant el projecte de Decret objecte d'aquesta avaluació preliminar.

A aquest respecte el projecte de Decret esmentat s'ha de promulgar d'acord amb el que estableix la Disposició final primera de la Llei 10/2019, que faculta el Govern i el conseller competent en matèria de ports perquè dictin les disposicions necessàries per desplegar i aplicar aquesta Llei, i, especialment, per dictar un reglament d'explotació i policia aplicable al conjunt de les instal·lacions integrades en el sistema portuari català i que tingui en compte les especificitats de cadascuna de les zones de gestió.

En conseqüència, el principal problema que es pretén solucionar amb el projecte de Decret pel qual s'aprova el Reglament de desplegament de la Llei 10/2019, del 23 de desembre, de ports i de transport en aigües marítimes i continentals (en endavant projecte de Decret) és el que es derivaria de la manca de desenvolupament reglamentari de la Llei 10/2019.

Per tant, és necessari dur a terme aquest desplegament reglamentari per facilitar la correcta aplicació de la norma amb rang legal.

Cal tenir en compte que, malgrat la dimensió del seu articulat, la Llei 10/2019 no és una norma legal excessivament reglamentista, sinó que deixa al seu posterior desenvolupament molts aspectes que tenen a veure amb l'aplicació concreta dels seus preceptes a la realitat.

Com a exemples del que hem assenyalat podem destacar els elements i característiques tècniques que han de tenir les infraestructures portuàries (article 7), les categories de ports esportius (article 8), el contingut del pla de ports (article 10) i la composició del Consell de Ports i del Consells portuaris (articles 30 i 32), entre molts d'altres.

Aquesta situació de partida es complementa amb l'existència de tres normes reglamentàries que en el seu dia van desenvolupar la Llei 5/1988, de 17 d'abril, de ports de Catalunya. Es tracta del Decret 206/2001, de 24 de juliol, d'aprovació del Reglament de policia portuària, del Decret 258/2003 de 21 d'octubre, d'aprovació del Reglament de desenvolupament de la llei esmentada i el Decret 17/2005, de 8 de febrer, pel qual s'aprova el Reglament de marines interiors de Catalunya.



Com acostuma a passar en aquest casos la vigència d'aquestes normes reglamentàries passa per contrastar el seu contingut amb el de la Llei actualment vigent, és a dir, que seran aplicables en tant no contradiguin l'establert per aquesta.

A tall d'exemple es pot assenyalar que en el cas dels títols habilitants per a la utilització del domini públic portuari son regulats de forma més detallada en la Llei 10/2019 i per tant requereixen d'un desenvolupament reglamentari *ad hoc* ja que el que es preveu en les normes reglamentàries citades és clarament insuficient.

D'altra banda, cal tenir en compte l'Acord de la Subcomissió de Seguiment Normatiu, Prevenció i Solució de Conflictes de la Comissió Bilateral Generalitat-Estat en relació amb la Llei 10/2019, del 23 de desembre, de ports i de transport en aigües marítimes i continentals, publicat en el DOGC núm. 8372, de 24 de març de 2021, en el qual es contenen una sèrie de previsions sobre el desenvolupament reglamentari d'aquesta norma, en el qual s'hauran de tenir en compte els acords presos al respecte, que de forma sumaria es poden resumir en els següents punts :

- article 11.2 i 105.6: els usos portuaris previstos s'han d'ajustar als que el planejament urbanístic consideri compatibles amb les operacions i activitats portuàries que contribueixen a la sostenibilitat i a l'equilibri econòmic i social del port, en els termes previstos en la legislació estatal de costes.

- Les concessions i els contractes de construcció i gestió portuària, previstes en els articles 53 i 71 es podran prorrogar en els mateixos termes i condicions que els previstos en la legislació estatal de ports d'interès general i en la legislació estatal de contractes del sector públic.

- Les facultats d'impuls d'actuacions de manteniment de les platges i de protecció dels trams de costa en l'entorn portuari, previstes en l'article 84.3, tenen com a única finalitat promoure actuacions vinculades a l'àmbit portuari, per la qual cosa aquestes facultats no obstaculitzen ni qüestionen les facultats de l'Estat per a la creació, regeneració i recuperació de les platges.

- En el cas de l'article 227.2 s'entén la qualificació de la policia portuària en tot cas com a policia administrativa.

- En l'article 108 les cessions de locals es refereix als que emparin activitats autoritzables en el domini públic portuari en els termes previstos en la legislació de costes.

## **2. Els objectius que es volen assolir**

En aquest apartat ens hem de remetre necessàriament a la Llei 10/2019, i més concretament al seu article 3 que enumera els objectius que han de satisfer les polítiques de la Generalitat en matèria de ports i de transport en aigües marítimes i continentals.

En síntesi, els objectius que es volen assolir en el desenvolupament reglamentari de la llei estan vinculats a:



- Garantir un ús racional, ordenat i sostenible de les activitats que es desenvolupen o es pretenen desenvolupar a les zones portuàries.
- Incrementar la seguretat jurídica en l'àmbit de l'ordenació i la gestió dels ports.
- Impulsar l'eficàcia i l'eficiència en l'estructura administrativa de l'Administració portuària.

Pel que fa els ODS de l'Agenda 2030 pel desenvolupament sostenible aquests objectius del projecte de Decret es poden relacionar, en primer lloc, amb l'Objectiu 9, el de construir infraestructures resilients, promoure la industrialització inclusiva i sostenible i fomentar la innovació.

En compliment d'aquest ODS les infraestructures portuàries han de ser fiables, sostenibles, resilients i de qualitat. Demana que siguin sostenibles, que els seus beneficis econòmics i socials siguin clars i que el seu accés sigui assequible i equitatiu.

En el projecte de Decret al que es refereix aquest document caldrà desenvolupar en allò que resulti necessari el previst l'article 10.1.f) de la Llei 10/2019 quan determina que el Pla de ports, entre d'altres continguts, ha d'establir els criteris per a la sostenibilitat ambiental, econòmica i social del sistema portuari de Catalunya, tot incorporant avaluació sobre el nombre d'instal·lacions portuàries existents i llurs eventuais ampliacions, i també les limitacions a l'establiment de nous ports.

D'altra banda també està relacionat amb la normativa de ports l'ODS 13, que preveu adoptar mesures urgents per a combatre el canvi climàtic i els efectes d'aquest.

El canvi climàtic és el repte ambiental més rellevant a què ha de fer front la humanitat al segle XXI i cap país en pot restar al marge. L'ODS 13 ens comina a prendre mesures per combatre el canvi climàtic, centrades en la reducció d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, d'acord amb el que es vagi establint al Conveni marc de les Nacions Unides sobre el canvi climàtic.

A tall d'exemple el desenvolupament reglamentari al que ens estem referint ha de partir de la base establerta per l'article 37 de la Llei 10/2019, en relació a les mesures per a l'adaptació de les infraestructures portuàries i per a la mitigació dels efectes del canvi climàtic.

Per últim en aquest apartat s'ha de fer esment novament a l'Acord de la Subcomissió de Seguiment Normatiu, Prevenció i Solució de Conflictes de la Comissió Bilateral Generalitat-Estat en relació amb la Llei 10/2019, del 23 de desembre, de ports i de transport en aigües marítimes i continentals, en virtut del qual s'han de tenir en compte els acords adoptats en les termes esmentats a l'apartat anterior.

.Per tant, el projecte de Decret té també com a objectiu donar compliment a aquestes previsions de l'Acord de la Subcomissió de Seguiment Normatiu, Prevenció i Solució de Conflictes de la Comissió Bilateral Generalitat-Estat en els termes que s'han exposat.

### **3. Les possibles solucions alternatives normatives i no normatives**

En el cas que ens ocupa cal considerar les diferents alternatives a dos nivells, d'una banda el relatiu a l'instrument d'intervenció, en el nostre cas, com es veurà, és normatiu, amb un Decret, i d'altra banda el del contingut o enfocament de la intervenció.

Pel que fa el contingut, en primer lloc cal identificar l'opció de "no fer res", és a dir, mantenir la situació actual. Al nostre entendre no és pot acollir, ja que, com hem assenyalat, el desenvolupament reglamentari de la Llei 10/2019 és necessari per a una correcta i completa aplicació d'aquest text legal.

Podria semblar que l'existència actualment d'instruments normatius de caràcter reglamentari aplicables amb les limitacions que ja s'han assenyalat, podria donar consistència a aquesta opció del no fer res. A aquest respecte s'ha de descartar aquesta conclusió ja que no només el temps transcorregut, més de 20 anys, entre les dues lleis, sinó també l'evolució que suposa la segona respecte a la primera, fa notòria l'obsolescència d'aquestes normes.

De la mateixa manera tampoc és alternativa una eventual solució no normativa. Hem de tenir molt present que estem actuant sobre un domini públic, en aquest cas, el portuari i el marítim terrestre, un territori en el que l'autoregulació o la coregulació no tenen cabuda.

Per tant, la necessitat del desenvolupament reglamentari de la Llei 10/2019 no permet plantejar-se altra solució que no sigui la normativa.

I, entre les que es poden plantejar, l'opció normativa que es considera l'alternativa preferida és la d'elaborar un Reglament general que inclogui totes les matèries que són abordades a la Llei 10/2019, amb especial menció de la regulació del reglament d'explotació i policia a què fa referència l'abans esmentada disposició final primera de la Llei. L'aprovació d'aquest Decret comportaria la derogació integral del Decret 206/2001, de 24 de juliol, d'aprovació del Reglament de policia portuària, del Decret 258/2003 de 21 d'octubre, d'aprovació del Reglament de desenvolupament de la llei esmentada i el Decret 17/2005, de 8 de febrer, pel qual s'aprova el Reglament de marines interiors de Catalunya.

En tantes de la consulta a articular, es poden avançar com a objectius la recollida d'aportacions d'entitats i professionals que han d'aplicar la norma perquè aquesta sigui el més comprensible possible.

A tall d'exemple, amb la consulta es pretén aconseguir la percepció client en el sentit de conèixer que esperen i necessiten les persones i entitats usuàries dels ports, especialment de les dedicades a la nàutica esportiva, quan fan ús de les seves instal·lacions. De la mateixa manera en el cas del transport en aigües marítimes i continentals respecte els seus potencials usuaris.

La consulta hauria de permetre per tant identificar com es valoren els diferents aspectes que són gestionats per l'Administració Portuària, el marge de millora existent i les possibles accions tendents a fer-los més eficaços i eficients.

Finalment, en relació a l'Acord de la Subcomissió de Seguiment Normatiu, Prevenció i Solució de Conflictes de la Comissió Bilateral Generalitat-Estat en relació amb la Llei 10/2019, del 23 de desembre, de ports i de transport en aigües marítimes i continentals, la solució preferida ha de permetre la incorporació en el text reglamentari de constant referència del desenvolupament dels preceptes de la Llei 10/2019 als que es afecta el dit Acord.

#### **4. Els impactes més rellevants de les diferents opcions considerades:**

##### **a) L'impacte sobre l'Administració de la Generalitat.**

La Llei 10/2019 preveu en la seva Disposició transitòria cinquena, relativa a personal i mitjans, una habilitació a Ports de la Generalitat per a adaptar la seva estructura al nou model d'Administració portuària, d'acord amb el títol II del llibre segon.

I afegeix que aquesta adaptació no resta subjecta a les limitacions genèriques que puguin establir les lleis de pressupostos en matèria de personal destinades al conjunt del sector públic de la Generalitat, a efectes de poder prestar el servei públic portuari assignat i exercir les funcions que s'atribueixen per a l'assoliment dels objectius establerts amb els recursos necessaris.

Per concloure, determina que el canvi a la nova organització administrativa de l'Administració portuària s'ha de fer efectiu en el termini d'un any des de l'entrada en vigor de la llei.

Des d'aquest punt de vista per tant, l'impacte més rellevant sobre l'organització administrativa de la Generalitat ja s'ha produït com a conseqüència de la promulgació de la Llei 10/2019, sense que es prevegi cap modificació substancial derivada del seu desplegament reglamentari.

En concret, l'articulació d'un sistema de classificació dels ports esportius implicarà probablement la tramitació dels procediments administratius corresponents, i per tant caldrà valorar, en funció de com es defineixen definitivament, si poden tenir una incidència en els recurs personals i materials.

##### **b) L'impacte sobre les administracions locals, tenint en compte la seva dimensió i el règim especial de Barcelona.**

En primer lloc, respecte el règim especial de Barcelona cal fer menció de la Disposició addicional onzena de la Llei 10/2019, que preveu el següent:

*1. De conformitat amb la normativa reguladora del règim especial del municipi de Barcelona, l'aprovació i la modificació de tots els instruments de planejament establerts en el títol I del llibre segon que afectin ports situats al seu terme municipal, i les actuacions de delimitació, investigació i tècniques de garantia de la integritat del domini públic portuari, s'han de sotmetre a l'informe previ i preceptiu de l'Ajuntament de Barcelona.*



*2. El departament competent en aquesta matèria ha d'establir mecanismes de participació amb l'Ajuntament de Barcelona en el procés d'elaboració dels instruments de planejament a què fa referència l'apartat 1.*

*3. La Generalitat, en exercici de les seves competències, pot delegar a l'Ajuntament de Barcelona, en els termes que siguin acordats entre ambdues administracions, les competències relacionades amb la gestió de les infraestructures portuàries situades en aquesta ciutat.*

D'acord amb aquest precepte l'opció normativa proposada només ha d'afectar al règim especial de Barcelona pel que fa l'establiment dels mecanismes de participació en el procés d'elaboració dels instruments de planejament.

Al respecte cal afegir que la delegació prevista en l'apartat tercer d'aquesta disposició addicional, ja s'ha materialitzat, concretament en el cas del Port Olímpic.

Pel que fa la resta d'administracions locals no es preveuen impactes significatius ja que no disposen de competència en matèria portuària, sense perjudici que, en atenció a les seves competències en altres matèries, com és el cas especialment de l'urbanisme, pugui intervenir en el cas dels Plans directors urbanístics portuaris previstos en la llei actualment vigent.

També cal fer menció al fet que el Reglament haurà de concretar la participació de les administracions locals en la composició del Consell de Ports previst en l'article 29 de la Llei 10/2019.

### **c) L'impacte sobre les mesures d'intervenció administrativa i des de la perspectiva de la reducció de càrregues administratives per als ciutadans i per a les empreses.**

En matèria de títols habilitants per la utilització del sistema portuari la Llei 10/2019 conté una regulació prou complerta i exhaustiva, que no necessita d'un desenvolupament reglamentari intens, per la qual cosa no es previsible que des de la perspectiva de la reducció de càrregues administratives per als ciutadans i per a les empreses l'opció normativa proposada comporti una afectació destacable.

Cal tenir en compte que en projectar-se sobre el domini públic, en aquest cas portuari, els títols per la seva utilització previstos a la Llei són els normalment aplicables en aquest àmbit, com és el cas de les concessions i les autoritzacions.

Una novetat important que recull la Llei en el seu article 224, és la possibilitat que l'exercici de l'activitat de transport en aigües marítimes i continentals resti subjecta a comunicació prèvia.

En aquest cas, per tant, és preveu una intervenció administrativa amb una càrrega de menor entitat com és la comunicació.

### **d) Els impactes econòmics, socials o ambientals rellevants que no s'hagin valorat als apartats anteriors.**

En no plantejar-se una opció normativa alternativa a la triada no es poden valorar les repercussions que tindria dita alternativa des de les perspectives indicades a les lletres a), b) i c).



El mateix cal assenyalar respecte l'opció de "no fer res", que també ha quedat descartada pels motius enunciats anteriorment en aquest document.

Un cop determinada l'opció alternativa preferida, la valoració d'aquesta en termes d'impactes econòmics, socials o ambientals, ha de partir de la base que es pretén que el sistema portuari en el seu conjunt i l'entorn, tant l'econòmic i social, com l'ambiental, siguin més sostenibles i respectuosos amb el medi ambient.

**5. La procedència d'efectuar una consulta pública prèvia o bé la justificació de les excepcions que hi puguin concórrer, així com la valoració de la necessitat d'emprar, en el seu cas, altres eines i canals de participació complementaris a la publicació al Portal de la Transparència**

En base a tot l'exposat al llarg d'aquest document es considera que escau dur a terme una consulta pública per un període d'un mes.