



MEMÒRIA D'AVALUACIÓ D'IMPACTE DE L'AVANTPROJECTE DE REGLAMENT DE DESENVOLUPAMENT DE LA LLEI 10/2019, DE 23 DE DESEMBRE, DE PORTS I DE TRANSPORT EN AIGÜES MARÍTIMES I CONTINENTALS

1. Anàlisi del context i identificació de les opcions de regulació

a) Població afectada de forma directa o indirecta

En aquest apartat s'aporta, d'una banda, una radiografia dels diferents sectors econòmics, esportius i d'esbarjo que desenvolupen la seva activitat en els ports de competència de la Generalitat de Catalunya o en la seva àrea d'influència.

D'altra banda, s'indica el pes que representen en la facturació de Ports de la Generalitat i es donen una sèrie de dades estadístiques per tal d'establir el context en què s'aplica l'Avantprojecte de Reglament de desenvolupament de la Llei 10/2019.

El sistema portuari català està integrat per 45 ports sobre els quals la Generalitat de Catalunya té competències exclusives. Aquest conjunt de ports genera un impacte (directe, indirecte i induït) que l'any 2017 es va quantificar en 1.164,1 M€ de facturació anual, 553,2 de valora afegit brut (VAB), dels quals 272,7 M€ van ser rendes salarials.

Totes les dades pel que fa l'impacte econòmic que s'han utilitzat per elaborar aquest document provenen del document *Impacte econòmic de l'activitat dels ports de la Generalitat sobre l'economia catalana (2017)*, redactat per Esther Vayá i Jordi Suriñach del Laboratori d'Economia Aplicada (AQR-Lab) i Institut de Recerca en Economia Aplicada (IREA) de la Universitat de Barcelona.

Desembre 2018 que consta com l'Annex IV *Impacte econòmic de l'activitat dels ports de la Generalitat sobre l'economia catalana (2017)* del Pla de Ports de Catalunya Horitzó 2030, darrer document que analitza l'economia generada pel sistema portuari de la Generalitat.

Estimació de l'impacte econòmic total de l'activitat desenvolupada dins dels ports de la Generalitat de Catalunya sobre l'economia catalana:

	Facturació	VAB	Rendes salarials	Ocupats*	Rendes fiscals
IMPACTE TOTAL	1.164,1 M€	553,2 M€	272,7 M€	10.214	211,0 M€

Nota: * Llocs de treball equivalents a temps complet. Dades monetàries expressades en milions d'euros.

Font: Elaboració pròpia

Si distingim entre els diferents impactes:

- Directe: derivat de l'activitat realitzada per tots els agents vinculats de manera directa al port.
- Indirecte: derivat de l'efecte en la resta de sectors de l'economia generada com a conseqüència dels requeriments de béns i serveis de tots els agents considerats generadors d'impacte directe



- Induït: derivat de la despesa en consum de les rendes del treball generades directament i indirectament per l'activitat desenvolupada als ports que són competència de la Generalitat.

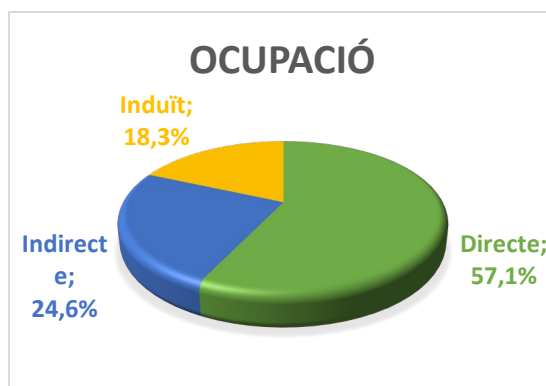
L'estimació de cada un d'aquests impactes és la següent:

Estimació de l'impacte econòmic de l'activitat desenvolupada dins els ports de la Generalitat de Catalunya sobre l'economia catalana.

	Facturació	VAB	Rendes salarials	Ocupats*
Impacte Directe	573,7 M€	247,8 M€	136,3 M€	5.833
Impacte Indirecte	372,4 M€	179,1 M€	84,7 M€	2.509
Impacte Induït	218,0 M€	126,3 M€	51,7 M€	1.872
IMPACTE TOTAL	1.164,1 M€	553,2 M€	272,7 M€	10.214

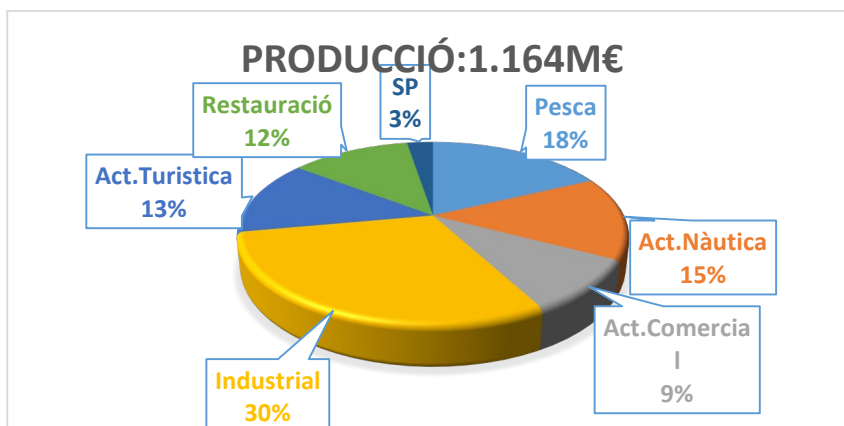
Nota: * Llocs de treball equivalents a temps complet. Dades monetàries expressades en milions d'euros.

Font: Elaboració pròpia



Ocupació segons l'impacte

L'activitat econòmica en els ports de Catalunya és una font de riquesa per al territori on s'ubiquen i, per extensió, per al conjunt de l'economia catalana. Des de l'activitat pesquera, que és la més tradicional, fins a les activitats nàutiques més innovadores, als ports de Catalunya es realitzen un conjunt d'activitats sectorials molt diverses entre si però a la vegada molt interrelacionades.



Facturació total segons tipologia d'activitat.

Activitat Industrial: inclou activitat de construcció, reparació i compra-venda d'embarcacions.

SP: Servei Públic



Cal recordar però que, en aquest cas, no es van considerar únicament aquelles drassanes, tallers i empreses ubicades físicament dins l'espai portuari sinó que es va estendre el territori considerant també aquelles empreses l'activitat principal de les quals és la construcció, reparació i manteniment de vaixells, embarcacions d'esbarjo i esport i que es troben dins l'àrea d'influència dels ports competència de la Generalitat.

Identificació de la població afectada de forma directe o indirecte:

Sector pesquer

Estimació de l'impacte econòmic de l'activitat de pesca dins els ports de la Generalitat de Catalunya sobre l'economia catalana (Any 2017).

	Facturació	VAB	Rendes salarials	Ocupats*
Impacte Directe	114,8 M€	45,7 M€	24,6 M€	2.325
Impacte Indirecte	62,2 M€	28,2 M€	13,6 M€	391
Impacte Induït	31,2 M€	18,1 M€	7,4 M€	268
IMPACTE TOTAL	208,2 M€	92,0 M€	45,6 M€	2.984

Nota: * Llocs de treball equivalents a temps complet. Dades monetàries expressades en milions d'euros. Font: Elaboració pròpia.

Secor Nàutic

Estimació de l'impacte econòmic de l'activitat nàutica dins els ports de la Generalitat de Catalunya sobre l'economia catalana (Any 2017).

	Facturació	VAB	Rendes salarials	Ocupats*
Impacte Directe	85,8 M€	43,7 M€	24,6 M€	676
Impacte Indirecte	55,7 M€	24,4 M€	12,8 M€	381
Impacte Induït	30,5 M€	17,6 M€	7,2 M€	261
IMPACTE TOTAL	172,0 M€	85,7 M€	44,6 M€	1.318

Nota: * Llocs de treball equivalents a temps complet. Dades monetàries expressades en milions d'euros. Font: Elaboració pròpia

Sector Comercial

Les empreses del sector comercial dels ports centren la seva activitat en el negoci del trànsit de vaixells per a moviments de mercaderies. També s'inclouen les activitats de remolcadors i practicatge vinculades directament al desenvolupament de les tasques comercials. L'activitat comercial es desenvolupa en els ports de Palamós, Vilanova i la Geltrú, Sant Carles de la Ràpita i en el port industrial d'Alcanar.

Estimació de l'impacte econòmic de l'activitat comercial dins els ports de la Generalitat de Catalunya sobre l'economia catalana (Any 2017).

	Facturació	VAB	Rendes salarials	Ocupats*
Impacte Directe	59,3 M€	21,8 M€	6,7 M€	167
Impacte Indirecte	38,7 M€	18,0 M€	7,6 M€	210
Impacte Induït	11,5 M€	6,6 M€	2,7 M€	99
IMPACTE TOTAL	109,5 M€	46,4 M€	17,0 M€	476

Nota: * Llocs de treball equivalents a temps complet. Dades monetàries expressades en milions d'euros. Font: Elaboració pròpia



Sector Industrial

El sector industrial té un paper fonamental en els ports per la seva transversalitat (dóna servei a la nàutica, la pesca, el turisme i el comerç), així com per la seva repercussió en petits tallers de pintura, tapisseria, laminació, electrònica, etc., que treballen sovint de forma molt especialitzada per a drassanes i varadors.

Estimació de l'impacte econòmic de l'activitat industrial dins els ports de la Generalitat de Catalunya sobre l'economia catalana (Any 2017).

	Facturació	VAB	Rendes salarials	Ocupats*
Impacte Directe	154,8 M€	60,9 M€	34,3 M€	969
Impacte Indirecte	108,0 M€	56,3 M€	26,2 M€	771
Impacte Induït	87,3 M€	50,5 M€	20,7 M€	750
IMPACTE TOTAL	350,1 M€	167,7 M€	81,2 M€	2.490

Nota: * Llocs de treball equivalents a temps complet. Dades monetàries expressades en milions d'euros.

Font: Elaboració pròpia

Sector Turístic

Estimació de l'impacte econòmic de l'activitat turística (tant l'associada a creuers com la no associada a creuers, als ports de la Generalitat de Catalunya sobre l'economia catalana (Any 2017).

	Facturació	VAB	Rendes salarials	Ocupats*
Impacte Directe	76,9 M€	35,4 M€	20,2 M€	675
Impacte Indirecte	50,5 M€	26,8 M€	13,2 M€	383
Impacte Induït	27,0 M€	15,6 M€	6,4 M€	232
IMPACTE TOTAL	154,4 M€	77,8 M€	39,8 M€	1.290

Nota: * Llocs de treball equivalents a temps complet. Dades monetàries expressades en milions d'euros. Font:

Elaboració pròpia

Sector Restauració

Estimació de l'impacte econòmic de l'activitat de restauració als ports de la Generalitat de Catalunya sobre l'economia catalana (Any 2017).

	Facturació	VAB	Rendes salarials	Ocupats*
Impacte Directe	64,6 M€	28,9 M€	22,5 M€	936
Impacte Indirecte	49,9 M€	21,2 M€	9,1 M€	291
Impacte Induït	25,7 M€	14,9 M€	6,1 M€	221
IMPACTE TOTAL	140,2 M€	65,0 M€	37,7 M€	1.448

Nota: * Llocs de treball equivalents a temps complet. Dades monetàries expressades en milions d'euros.

Font: Elaboració pròpia



Sector Públic

Estimació de l'impacte econòmic de l'activitat del sector públic als ports de la Generalitat de Catalunya sobre l'economia catalana (Any 2017).

	Facturació	VAB	Rendes salarials	Ocupats*
Impacte Directe	17,6 M€	11,6 M€	3,4 M€	85
Impacte Indirecte	7,6 M€	4,1 M€	2,3 M€	83
Impacte Induït	4,5 M€	2,7 M€	1,1 M€	40
IMPACTE TOTAL	29,7 M€	18,4 M€	6,8 M€	208

Nota: * Llocs de treball equivalents a temps complet. Dades monetàries expressades en milions d'euros.

Font: Elaboració pròpia

b) Identificació del problema i establiment d'objectius

El marc normatiu en què s'insereix aquesta iniciativa no pot ser altre que la pròpia Llei 10/2019 respecte a la qual es planteja dur a terme el seu desenvolupament reglamentari mitjançant l'avantprojecte objecte d'aquesta memòria.

A aquest respecte l'avantprojecte 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 tinguin en compte les especificitats de cadascuna de les zones de gestió.

En conseqüència, el principal problema que es pretén solucionar amb l'avantprojecte és el que es derivaria de la manca de desenvolupament reglamentari de la Llei 10/2019.

L'avantprojecte està orientat als mateixos objectius d'àmbit general de la Llei, que són:

- Actualitzar els principis de la política portuària de la Generalitat.
- Articular un sistema portuari català adaptat a les noves realitats socioeconòmiques.
- Posar les infraestructures portuàries al servei de la promoció econòmica, industrial, turística i social del país.
- Fixar un règim jurídic contractual adequat pel foment de les inversions en les infraestructures i els serveis portuaris.
- Simplificar, des del punt de vista administratiu, la relació entre els operadors del sector i l'Administració portuària.
- Garantir la sostenibilitat ambiental de les infraestructures i de les activitats que s'hi desenvolupen.
- Definir una nova organització administrativa portuària.
- Fixar les bases d'un sistema concessional més flexible i incentivador de les inversions.

D'altra banda l'avantprojecte incorpora nous aspectes que es detallen al quadre 2 en qual s'identifiquen el problema, la mesura proposada i l'objectiu.



Identificació del problema i establiment d'objectius			
	Mesura proposada	Problema	Objectiu
1	Definició, dintre dels usos complementaris, els usos d'economia blava. (art.2b)	L'article 105 del Reglament de Costes limita la superfície d'ús comercial portuària. L'ús associat a l'economia blava, malgrat emmarcar-se en els usos complementaris té naturalesa intrínsecament marítima i sostenible fent-lo especialment indicat per a la seva implantació en els ports d'una manera molt diferent a la resta d'usos complementaris, inclosos el comercial i el de restauració.	Diferenciar els usos d'economia blava, clarament indicats per a la seva implantació en els ports, dels usos merament comercials, definint economia blava com una ús vinculat a l'activitat portuària i que afavoreixen un desenvolupament social, econòmic i sostenible ambientalment.
2	Inclusió en el Reglament d'un capítol sobre la transparència i publicitat activa.(Títol III, Capítol 2, Secció primera)	El Pla de ports Horitzó 2030, dintre de la línia estratègica de transparència en la gestió i la rendició de comptes, té com línies d'actuació, ampliar la informació facilitada per l'Administració pública i tutelar i el compliment de les obligacions dels gestors portuaris en matèria de transparència.	Fer una previsió normativa coherent amb la línia d'actuació del Pla de ports horitzó 2030 pel que fa a l'àmbit de la transparència. Millora permanent.
3	Creació del Comitè de Coordinació Portuària (art.23)	Les noves funcions que des de l'aprovació de la Llei 10/2019 té l'Administració portuària.(Departament de Territori i Ports de la Generalitat) ambdues actuant segons les seves respectives funcions sobre el conjunt del sistema portuari de la Generalitat podria generar actuacions no coordinades o contradictòries en els mateixos ports.	Garantir una coordinació tècnica entre la DGTM i l'entitat de dret públic, Ports de la Generalitat.
4	Incorporació en l'avantprojecte d'un capítol de Projectes d'obres portuàries. (Capítol IV)	Falta de concreció històrica en la normativa de les diferents tipologies d'obres portuàries, fet que genera dificultats a l'hora de la seva tramitació.	Identificar i detallar les diferents tipologies d'obres portuàries amb les seves corresponents tramitacions per tal de clarificar i simplificar aquest procediment.
5	Incorporació del concepte dragatge d'emergència i dragatge de manteniment. (art.88)	Dificultats, tant de simplificació administrativa com pel que fa als terminis d'autoritzacions de dragatges, quan existeix risc en la navegació de les embarcacions. L'Administració portuària actualment no participa en l'homologació del PAU i per la seva experiència es considera que hi hauria de participar.	Activació del PAU en cas de situacions de risc que posen en perill la navegabilitat de les embarcacions , i facilitar la tramitació dels dragatges d'emergència. Simplificació de la tramitació en el cas de dragatge de manteniment.
6	Aportacions a l'articulat del Pla d'Autoprotecció (PAU) incorporant situacions d'emergència per l'aterrament de la bocana o canal d'accés marítim, quan posi en perill la navegació de les embarcacions. I Incorporar el pronunciament de l'Administració portuària en el procés d'homologació del PAU.(art.97)		Fer partícip a l'Administració Portuària en el procés d'homologació dels PAU per tal que s'aporti l'experiència i coneixement portuari al document.
7	Servei de recepció de residus, incorporació dels residus pescats de forma no intencionada.(art.111)	Manca de concreció a la normativa d'aquest nou tipus de residu, ja molt habitual en l'activitat de pesca.	Preveure, en els espais portuaris destinats a l'activitat de la pesca (dàrsenes pesqueres), els espais i les instal·lacions per a la gestió dels residus pescats de forma no intencionada.



8	Definició de punt d'amarratge en sec. (art.115)	Les places de marina seca no estan contemplades com amarradors o punts d'amarratge quan tenen els mateixos serveis que un amarrador a l'aigua i les embarcacions que els utilitzen disposen dels mateixos serveis que una embarcació a l'aigua.	Completar el terme de punt d'amarratge en el seu àmbit més ampli.
9	Punt d'amarratge en trànsit, condicions i registre electrònic.(art.116)	Regulació actual massa rígida d'amarrador d'ús públic tarifat. Necessitat de garantir el servei a les embarcacions transeünts sense condicionar la gestió dels punts d'amarratge amb punts buits reservats a aquest ús.	Regulació de les condicions per a la prestació del servei a les embarcacions en trànsit i completant la garantia del servei i de l'ús amb la creació d'un registre per part del gestor.
10	Incorporació en l'articulat del Reglament l'obligació que els contractes de cessió de locals incorporin que l'exercici de qualsevol activitat que es dugui a terme ha de complir la normativa portuària, la normativa d'activitats i el reglament d'explotació i policia portuària. (art.119)	Dificultat actual de rescisió de contracte de cessió d'un local, especialment si ha hagut transmissions posteriors, en cas d'incompliments normatius reiterats.	Garantir l'acompliment de la normativa portuària en els contractes de cessió dels locals comercials pel que fa a les activitats que s'hi duen a terme i disposar d'eina de rescisió de contracte de cessió en cas d'incompliment.
11	Senyals informador. S'incorpora un article per la seva regulació. (art.120)	Necessitat de regular les condicions i característiques dels senyals indicadors , rètols i tendals en el desplegament de la Llei 10/2019 per tal d'unificar criteris i evitar l'impacte paisatgístic per un ús no controlat.	Garantir els control sobre les condicions i característiques dels senyals indicadors per respondre als principis d'uniformitat i integració paisatgística.
12	Transport de passatgers. Desenvolupament dels objectius en el Llibre III del Reglament.	Problemàtica a l'hora de concretar la delimitació del servei de transport marítim i fluvial de passatgers quan s'acompanya d'altres activitats lúdiques o esportives. Necessitat de concreció normativa de les competències administratives per al prestador de serveis i necessitat d'unificació del control dels serveis de transport del conjunt del litoral.	Delimitació del servei de transport explicitant que queden fora del servei les activitats esportives o de qualsevol altre tipus que es pugui efectuar en origen, destinació, o durant el trajecte. Clarificar les competències administratives - DTER. Regulació, ordenació i control - SSTT de Transports gestió de títols habilitans, inspecció, policia i règim sancionador Creació el REGISTRE DE SERVEIS DE TRANSPORT EN AIGÜES MARÍTIMES I CONTINENTALS DE CATALUNYA (DTER) - Es comunica a la prestadora del servei la inscripció en el Registre, com a resposta de l'Administració a la comunicació, si aquesta és correcta.
13	Transport de passatgers. Dintre de la documentació a presentar per a la prestació de serveis s'inclou l'acreditació d'haver contractat una assegurança obligatòria de responsabilitat civil amb la cobertura suficient d'acord amb la reglamentació europea.(art.129.2c)	Manca de concreció en la cobertura mínima legal de l'assegurança obligatòria de transport que dificulta la comprovació de suficiència.	Desenvolupar l'establert a la Llei 10/2019 i concretar cobertura mínima de l'assegurança obligatòria.
14	Règim d'explotació. Normes d'explotació i policia portuària i Reglament particular d'explotació i policia portuària. (Títol VII-Capítol)	Obligació segons la Disposició Final primera de la Llei 10/2019 de dictar un reglament d'explotació i policia aplicable al conjunt de les instal.lacions integrades en el sistema portuari català.	Desenvolupament de la Llei 10/2019 segons el previst.
15	Règim de policia i règim sancionador. Potestat inspectora. Introduir la designació del personal d'actuació inspectora.	Necessitat de persones facultades per la funció inspectora i amb la condició d'agent de l'autoritat per donar seguretat jurídica a les actuacions d'inspecció.	Habilitació del personal amb facultat d'actuació inspectora.



16	Règim de policia i règim sancionador. Potestat inspectora. Incorporació de l'article 160 de denúncies i diligències prèvies.	Conveniència de regular la possibilitat que qualsevol ciutadà pugui presentar una denúncia i que l'Administració disposi d'una eina de diligències prèvies per tal de poder detectar l'existència de possibles infraccions.	Facilitar i indicar al ciutadà com efectuar una denúncia per pressumptes infraccions. Per part de l'Administració portuària disposar de les diligències prèvies per detectar l'existència o no d'indicis racionals que s'ha comès una infracció.
17	DT primera .Superfícies d'usos comercial i de restauració	L'equilibri econòmic i financer d'una concessió portuària resulta essencial per a garantir la seguretat jurídica del contracte. Cal regular que durant la vida del contracte només incidències inevitables puguin alterar aquest equilibri.	Mantenir les condicions quant a superfícies destinades a usos complementaris d'acord amb el planejament urbanístic vigent en les concessions i contractes atorgats, com a mínim fins a la seva extinció. ja atorgades.

c) Les possibles solucions alternatives normatives i no normatives

No es planteja cap solució alternativa ates que la *Llei 10/2019, de 23 de desembre, de ports i de transports en aigües marítimes i continentals* ja preveu el seu desplegament i per tant aquesta es la via adequada.

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 qual 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.

2. Anàlisi de l'impacte de les opcions de regulació considerades

d) Informe de l'impacte pressupostari i d'impacte econòmic i social

En aquest punt cal tenir present l'apartat 1 d'aquest document quan es definia la població afectada i el pes dels diferents sectors d'activitat en els ports de Catalunya.

Per tal de facilitar la comprensió de les memòries s'adjunta el quadre 2, resum de les diferents mesures proposades en l'Avantprojecte amb la valoració del seu possible impacte pressupostari i d'impacte econòmic i social on es detalla l'afectació de les mesures als diferents sectors que realitzen la seva activitat en els ports de la Generalitat.

Mesures i impactes				
Mesura proposada	Impacte pressupostari	Impacte econòmic-social	Impacte ambiental	Sector afectat
Definició, dintre dels usos complementaris, els usos d'economia blava.	L'impacte de la present mesura es nul. Es fa una classificació dels usos sense afectació pel que fa a l'Administració portuària i al gestor portuari	Diferencia les activitats d'economia blava respecte a la resta d'usos complementaris establint una categoria diferenciada. Impacte positiu pel sector.	Impacte positiu en l'establiment d'activitats d'economia blava als ports atesa la seva característica de sostenibilitat ambiental	Nàutic esportiu
Inclusió en el Reglament d'un capítol sobre la transparència i publicitat activa.	Sense impacte. El reglament recull les obligacions ja existents en matèria de transparència i bon Govern, tant per a l'Administració portuària com per a les entitats gestores.	Els beneficiaris directes d'aquesta mesura són els usuaris i també la ciutadania que podrà disposar de més d'informació. Pot incidir positivament en el posicionament del sector nàutic i les activitats que en depenen.	La transparència ambiental és un pas més endavant per a facilitar i informar sobre els temes ambientals i els seus impactes a tota la ciutadania.	Tots els sectors portuaris
Creació del Comitè de Coordinació Portuària	L'impacte de la present mesura es nul. La participació de l'Administració portuària en el Comitè no comporta cap retribució ni despesa.	Positiu al millorar la coordinació interna de l'administració	No té impacte ambiental. Positiu al millorar la coordinació interna de l'administració	Administració Portuària
Incorporació en l'avantprojecte d'un capítol de Projectes d'obres portuàries.	No es preveu impacte. En tot cas positiu al simplificar la tramitació de les obres corresponents a modificacions no substancials i les corresponents a conservació i manteniment	No té impacte	No té impacte ambiental.	Tots els sectors portuaris
Incorporació del concepte dragatge d'emergència i dragatge de manteniment.	No té impacte ja que es classifiquen i clarifiquen els termes d'una tipologia d'obres existents	Impacte positiu Simplificació administrativa i seguretat en la navegabilitat	No té impacte ambiental Continua existint un control ambiental tot i la simplificació administrativa.	Tots els sectors portuaris
Aportacions a l'articulat del Pla d'Autoprotecció (PAU) incorporant situacions d'emergència per l'aterament de la bocana o canal d'accés marítim, quan posi en perill la navegació de les embarcacions. I incorporar el pronunciament de l'Administració portuària en el procés d'homologació del PAU.	L'impacte pressupostari pel que fa a l'Administració portuària és nul ates que aquesta càrrega s'assumeix pel seu personal propi.	Impacte positiu Es millora la caracterització dels riscos i emergències portuàries	No té impacte	Impacte positiu



Servei de recepció de residus, incorporació dels residus pescats de forma no intencionada	L'impacte pressupostari d'aquesta mesura és nul, el concepte ja està regulat per Directiva Europea 2019/883	Impacte positiu ja que preveu instal·lacions i servei necessari per a l'activitat de pesca professional	completa la gestió de residus	Sector Pesquer
Definició de punt d'amarratge en sec.	No té cap impacte	Impacte positiu ja que actualitza i flexibilitza el concepte d'amarrador nàutic	No té cap impacte	Nàutic esportiu
Punt d'amarratge en trànsit, condicions i registre electrònic.	L'impacte pressupostari al gestor portuari pel que fa al Registre és nul ates que l'antic Reglament ja ho preveia.	Impacte positiu ja que actualitza i flexibilitza el concepte d'amarrador d'ús públic tarifats existents en l'anterior normativa portuària	No té cap impacte	Nàutic esportiu
Incorporació en l'arbitratge del Reglament l'obligació que els contractes de cessió de locals incorporin que l'exercici de qualsevol activitat que es dugui a terme ha de complir la normativa portuària, la normativa d'activitats i el reglament d'explotació i policia portuària.	No té cap impacte pressupostari.	Impacte positiu ja que reforça el control de les activitats respecte la seva adequació a les normes portuàries, sense perjudicis de les corresponents a la normativa d'activitats	No té cap impacte	Tots els sectors portuaris
Senyals informador. S'incorpora un article per la seva regulació.	No té cap impacte sobre les actuals entitats gestores. Serà en els nous títols on es determinaran les noves condicions	No té cap impacte	Impacte positiu ja que es garanteix la uniformitat i el control de l'impacte paisatgístic	Tots els sectors portuaris
Transport de passatgers. Desenvolupament dels objectius en el Llibre III del Reglament.	La creació del Registre de serveis de transport en aigües marítimes i continentals de Catalunya no té cap impacte sobre l'Administració, aquestes càrregues seran assumides pel personal propi de la DG del departament competent en matèria de ports.	Impacte positiu ja que permet unificar els criteris de control de tot el transport en aigües i continentals	No té cap impacte	Transport passatgers
Transport de passatgers. Dintre de la documentació a presentar per a la prestació de serveis s'inclou l'acreditació d'haver contractat una assegurança obligatòria de responsabilitat civil amb la cobertura suficient d'acord amb la reglamentació europea.	No té cap impacte. El Reglament incorpora el que ja s'estableix per normativa	Impacte positiu ja que garanteix l'acompliment de la normativa europea i estatal i, en cas d'accident, l'existència de cobertura d'assegurança necessària	No té cap impacte	Transport passatgers
Règim d'explotació. Normes d'explotació i policia portuària i Reglament particular d'explotació i policia portuària.	No té cap impacte. L'elaboració del Reglament particular de cada port ja està establert actualment segons el Rdecret 258/2003 d'aprovació del Reglament de desenvolupament de la Llei 5/1998	Impacte positiu ja que incorpora a la regulació el normes comuns d'explotació a tots els ports de la Generalitat	Impacte positiu ja que moltes de les normes generals a tots els ports eviten riscos per al medi ambient	Tots els sectors portuaris
Règim de policia i règim sancionador. Potestat inspectora. Introduir la designació del personal d'actuació inspectora.	Aquesta mesura no té cap impacte pel que fa les entitats gestores dels ports ja que l'actuació inspectora serà assumida pel seu propi personal. Pel que fa a l'Administració portuària el personal amb funcions inspectores ja les desenvolupa actualment	Impacte positiu. Millora en la protecció i inspecció en el sistema portuari català	Impacte positiu. Millora la vigilància ambiental en els ports.	Tots els sectors portuaris



Règim de policia i règim sancionador. Potestat inspectora. Incorporació de l'article 160 de denúncies i diligències prèvies.	Aquesta mesura no té impacte. L'Administració portuària assumirà amb el seu propi personal les funcions inspectores i de policia administrativa com ja desenvolupa actualment.	Impacte positiu. Es regula l'acció de la ciutadania per a efectuar denúncies.	Impacte directe ambiental no en té, si que pot impactar en la detecció d'actuacions que poden incidir en el mediambient. Per tant es dedueix impacte positiu	Tots els sectors portuaris
DT primera .Superfícies d'usos comercial i de restauració	No té cap impacte pressupostari	Impacte positiu ja que atorga seguretat jurídica als usos complementaris previstos al planejament urbanístic mentre es manté la vigència de la concessió de gestió portuària.	No té impacte	Tots els sectors portuaris.

Les mesures proposades en l'Avantprojecte i descrites en aquest document des del punt de vista pressupostari, no tenen una incidència directa en els recursos materials i personals que s'hauran de destinar per a la seva consecució.

Els ports gestionats per la Generalitat han contribuït al manteniment de més de 10.214 llocs de treball i han generat més de mil milions d'euros de producció, el 0,3% del total d'afiliats a la Seguretat Social a Catalunya durant el període analitzat i el 0,24% del PIB català, respectivament.

Potser el seu pes sobre el conjunt de l'economia catalana ens pot semblar baix comparativament amb altres sectors econòmics, però sens dubte la repercussió de les activitats portuàries sobre les economies locals i comarcals de molts municipis del litoral català són cada vegada més importants pel seus impactes directes i indirectes en la generació de llocs de treball i en la producció.

Les mesures proposades volen atraure projectes que dinamitzin l'entorn portuari amb les conseqüents generacions de sinergies de caràcter social i econòmic en el municipi que pertanyen, establint el marc en què s'ha de desenvolupar la col·laboració pública i privada per tal de captar finançament privat per a la realització d'infraestructures, fomentant el tràfic de mercaderies, continuant fomentant activitats com la pràctica de la vela, incentivant millors pràctiques mediambientals i de qualitat i mantenir l'afluència total registrada en els ports per a la realització de tot tipus d'activitats culturals, populars, esportives, formatives i lúdiques.

Cal tenir present que des de l'òptica financera, els ingressos de Ports de la Generalitat per la prestació de serveis portuaris i per l'ocupació del domini públic portuari són l'instrument clau per al finançament del domini públic portuari i constitueixen el principal recurs del règim economicofinancer de l'entitat amb rellevància per a garantir l'aplicació efectiva del principi d'autosuficiència financera que l'aplicació del conjunt de totes les mesures plantejades no pot comprometre

e) Informe d'impacte normatiu

Aquest informe d'impacte normatiu s'elabora seguint les directrius fixades per la Guia de bones pràctiques per a l'elaboració i la revisió de normativa amb incidència en l'activitat econòmica.

En una primera part s'avalua el seguiment dels principis, els criteris i recomanacions de la Guia.

En la segona, s'identifiquen, quantifiquen i justifiquen les càrregues administratives que pot generar el compliment de les mesures proposades.



Seguiment dels principis, els criteris i les recomanacions de la Guia de bones pràctiques

La finalitat d'aquest informe, d'acord amb les directrius de la Guia de bones pràctiques, és aportar informació sobre les diferents opcions de regulació considerades durant l'avaluació, i fonamentar per què les mesures proposades per la regulació constitueixen l'alternativa millor, en termes d'impacte en l'activitat econòmica, atenent els principis, els criteris i les recomanacions de la Guia esmentada.

En primer lloc cal assenyalar que aquest avantprojecte té una doble vessant reguladora, al igual que la Llei 10/2019, d'una banda relatiu al ports i, d'altra, el que fa referència al transport marítim i fluvial.

En ambdós casos comptem amb l'antecedent normatiu, és a dir, de la *Llei 10/2019, de 23 de desembre, de ports i transports en aigües marítimes i continentals* catalanes que ordena aquests àmbits d'activitats. Tot i que la nova Llei ha mantingut en vigor el Reglament de policia portuària, aprovat pel Decret 206/2001, de 24 de juliol, el Reglament de desenvolupament de la Llei 5/1998, de 17 d'abril, de ports de Catalunya aprovat pel Decret 258/2003, de 21 d'octubre, en tot allò que no contradigui a la Llei 10/2019

És obvi que als efectes de l'àmbit d'aplicació dels criteris fixats en la Guia de bones pràctiques esmentada, tant l'àmbit dels ports com el del transport marítim són susceptibles d'afectar de forma directa l'activitat econòmica. Tanmateix aquest Reglament contempla el desplegament de la Llei 10/2019 que ja va ser objecte d'una avaluació d'impacte en tots els àmbits.

L'elaboració i la revisió de la normativa amb incidència en l'activitat econòmica s'ajusta a una sèrie de principis, sempre partint de la base que, garantida la legalitat, cal també satisfer de la millor manera possible les finalitats perseguides, d'acord amb els principis de necessitat, proporcionalitat, coherència, transparència, accessibilitat i simplicitat.

Com assenyala la Guia de bones pràctiques, la millora del marc normatiu amb la finalitat de facilitar el desenvolupament de l'activitat econòmica, la competitivitat i la creació de condicions de competència equitativa per a les pimes, es vertebra en els principis següents:

1. Necessitat de la regulació normativa.
2. Proporcionalitat de la intervenció administrativa.
3. Pensar primer a petita escala.
4. Participació dels agents socials i econòmics.
5. Salvaguarda dels drets de la ciutadania i de l'interès general.
6. Racionalitat administrativa.
7. Coherència normativa.

En primer lloc, pel que fa a la **necessitat de regulació normativa**, la opció normativa és una obligació que imposa la pròpia Llei 10/2019 i per tant simplement s'està complint.

D'altra banda 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 al DOGC 8372 de data 24 de març de 2021 per RESOLUCIÓ EXI/698/2021, de 10 de març, pel que fa a incorporar en el desenvolupament reglamentari de la Llei 10/2019



aquells aclariments i interpretacions que el text de l'Acord detalla. En aquest sentit l'avantprojecte de Reglament els incorpora tots.

D'altra banda hi ha articulat que s'ha inclòs per tal de clarificar, simplificar i definir aspectes que la Llei no detallava, en aquest sentit el Reglament es pot considerar la millor opció per introduir-les.

Pel que fa a la **proporcionalitat** i per aconseguir els objectius de la norma, les mesures d'intervenció administrativa han de resultar adequades, sense estendre's més enllà de les indispensables, es a dir , cal cercar l'equilibri entre els beneficis que es proposen i les obligacions o restriccions que imposa la regulació. En aquest sentit el reglament no incorpora cap canvi substancial respecte la intensitat de l'ús i les formes d'accedir als títols habilitant que permeten desenvolupar activitats econòmiques.

El principi de **pensar a petita escala** respon a la necessitat que l'impacte normatiu, en termes de costos administratius, siguin proporcional respecte a la dimensió de les empreses, de forma que la regulació normativa s'ha d'adaptar a les característiques de les microempreses, petites empreses i mitjanes empreses.

A aquests efectes, la Guia de bones pràctiques assenyala que es necessari consultar les entitats representatives de les pimes en qualsevol iniciativa

normativa que els pugui repercutir, i és convenient fer-ho abans fins i tot de prendre la decisió d'intervenir en el sector.

En el test de pimes que s'incorpora a aquesta memòria d'avaluació d'impacte de l'avantprojecte se segueix aquesta metodologia. Complementàriament, les principals entitats representatives del sector han tingut ocasió de participar en la consulta prèvia i, d'altra banda, en la reunió celebrada en el departament de Territori del ja extint Consell Assessor de Ports de la Generalitat, on van poder manifestar la seva opinió respecte el desplegament de la Llei 10/2019.

Pel que fa a la **salvaguarda del la ciutadania** i de l'interès general, i d'acord amb la Guia de bones pràctiques, per assegurar la protecció dels drets de la ciutadania i de l'interès general, la norma ha de ha de buscar l'equilibri entre la reducció, en termes de costos administratius, de l'impacte regulatori en les empreses i les garanties que reconeix a tercers interessats l'ordenament jurídic vigent.

Per tant, la introducció de mesures de simplificació de procediments i tràmits i de reducció de càrregues administratives exigeix avaluar en cada iniciativa normativa com s'afecten els drets dels ciutadans i quines garanties cal adoptar per a la seva salvaguarda i la de l'interès públic que hi concorre.

En el cas d'aquest avantprojecte de Reglament, com ja hem s'ha assenyalat, el fet que es projecti, en bona part, sobre el domini públic, fa que cobri especial rellevància aquest equilibri. La llei configura el domini públic de forma que, un cop definits els béns que l'integren, l'èmfasi es posa sobre la gestió d'aquest domini públic, en virtut dels títols demaniais propis d'aquest àmbit d'actuació, como són la concessió demanial i l'autorització, sempre en base a criteris d'utilització rendible i eficient.

En la línia de la necessària simplificació de tràmits, l'avantprojecte de reglament incorpora el procediment d'atorgament dels títols habilitants sota la premissa del seu



exercici lliure i en règim de competència real i efectiva per qualsevol persona física o jurídica que reuneixi els requisits establerts.

Racionalitat administrativa: l'avantprojecte de Reglament incorpora la creació del Comitè de Coordinació portuària pel que fa a la coordinació entre les administracions portuàries i dintre del Consell de ports, creat a la Llei 10/2019, es crea la comissió d'innovació i els grups de treball com a mesures per incrementar l'eficiència de l'actuació de l'actuació administrativa i que han de possibilitar l'aprofitament òptim dels recursos de l'Administració de la Generalitat, i les entitats que, com és el cas de Ports de la Generalitat, hi estan vinculades o que en depenen.

Pel que fa a l'**avaluació de les mesures proposades** i d'acord amb la Guia de bones pràctiques, sempre que sigui possible, s'ha de valorar la substitució de la

regulació normativa per altres opcions no normatives, ja que es considera que aquests mitjans alternatius sovint són més flexibles, menys costosos que l'elaboració i l'execució posterior d'una norma.

La guia de bones practiques enumera una sèrie de pautes, de les quals només tenen afectació pel que fa l'avantprojecte de Reglament:

A. La decisió d'adoptar normativa nova comporta la decisió correlativa de quina norma en termes de rang. A aquest efecte, cal tenir present el rang normatiu que requereixen les diferents mesures d'intervenció administrativa

En aquest cas, en tractar-se d'un desplegament d'una Llei resulta imprescindible que la nova norma sigui d'aquest rang normatiu.

B. La decisió de revisar i modificar la normativa vigent implica valorar l'abast i la tècnica de la modificació, des de la perspectiva de la simplificació normativa

Tal i com s'han anat exposant anteriorment la Llei 10/2019 estableix el seu desplegament i faculta al Govern 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.

El sol fet que amb un sol text es consolidin les matèries que actualment són objecte de dos normes, el Reglament de la Llei 5/1988, de 17 d'abril, de ports de Catalunya aprovat pel Decret 258/2003, de 21 d'octubre i el Reglament de policia portuària aprovat pel Decret 206/2001, de 24 de juliol, normes ja és un exemple de simplificació en la línia apuntada.

Identificació, quantificació i justificació de les càrregues administratives

Les mesures d'intervenció més significatives que contempla l'avantprojecte es trobem en el Títol III, del règim demanial i contractual, i més concretament en el seu Capítol III, relatiu als títols demanials.

En aquest sentit la memòria d'impacte de l'avantprojecte de la Llei 10/2019 ja va identificar, quantificar i justificar aquestes càrregues administratives.

Pel que fa a les obligacions d'informació de l'Administració Portuària i de les entitats gestores en l'àmbit de transparència i dades ambientals, aquestes mesures són



coherents amb les desenvolupades en el marc del Pla de Ports de Catalunya, Horitzó 2030.

f) Informe d'impacte de gènere

L'avantprojecte no afavoreix situacions discriminatòries per raó de gènere atès que no estableix cap distinció entre homes i dones en la seva regulació.

Excepció feta de la previsió d'incloure en la documentació del Pla director urbanístic portuari una memòria econòmica i social que inclogui una anàlisi

amb perspectiva de gènere; no es prenen mesures específiques per promoure la igualtat entre dones i homes, tenint en compte que l'avantprojecte del present reglament no té incidència en aquest àmbit, i que tampoc no es preveu cap mesura que es pugui considerar discriminatòria.

Tanmateix s'ha tingut present una redacció amb perspectiva de gènere a tot el document.

3.Comparació de les opcions considerades (fer tres reglament o un)

Entre les opcions considerades s'ha valorat el fet d'impulsar i aprovar tres reglaments en desenvolupament de la *Llei 10/2019, de 23 de desembre, de ports i de transport en aigües marítimes i continentals*, com és el de desenvolupament, el de Policia portuària i el d'explotació general de les infraestructures portuàries, o fer-ne un d'únic que incorpores tot el conjunt normatiu de rang reglamentari.

S'ha optat per l'opció de reglament únic per simplificació de conjunt normatiu i buscant l'autosuficiència de la norma que, en matèria portuària, engloba la pràctica totalitat de les disposicions de caràcter reglamentari.

Cal fer l'excepció del vigent *Reglament de marines interiors de Catalunya* aprovat pel *Decret 17/2005, de 8 de febrer*, que no preveu derogar l'actual avantprojecte de reglament pel fet que la marina interior, és una tipologia d'infraestructura portuària només contemplada excepcionalment a la *Llei 10/2019 de 23 de desembre, de ports i de transport en aigües marítimes i portuàries*, en la seva disposició addicional setena per a les marines d'Empuriabrava (Castelló d'Empúries) i de Santa Margarida (Roses) i en la seva disposició transitòria primera, apartat segon.

4.Implementació, seguiment i avaluació de la norma

L'entrada en vigor del present avantprojecte de Reglament comporta, per una banda, el compromís per part de l'Administració portuària d'elaborar i d'impulsar:

- Constitució de Consell de Ports
- Dos anys per a una estratègia de desenvolupament de la nàutica popular a Catalunya
- Una estratègia d'impuls de les activitats nàutic-esportives, i de manera especial la navegació esportiva a vela.
- Categorització dels ports i dàrsenes esportives
- Registre de serveis de transport en aigües marítimes i continentals



- Registre de drets d'ús del domini públic portuari

Per altra banda, el present avantprojecte de reglament també preveu una sèrie de de compromisos a complir per les entitats gestores portuàries i els operadors portuaris:

- Implementar la informació sotmesa a transparència.
- Adequació i dels reglaments particulars d'explotació i policia
- Portar un registre electrònic de les embarcacions de les embarcacions que ocupen els punts d'amarratge per a embarcacions en trànsit

Es preveu el seguiment de la implementació de la norma. Informe d'avaluació d'implementació a l'any i als dos anys de l'entrada en vigor.

5. Test de pimes

Id Identificació de la població d'empreses afectades

1. Estimació del nombre d'empreses del sector afectat i del seu volum de negoci, diferenciades segons tipologia d'activitat:
2. Estimació del nombre de treballadors ocupats a les pimes del sector: 3.591 treballadors.

Tiplogia Activitat	Empreses (nombre)	Volum Negoci (M€)	Treballadors (nombre)
Pesquera	24	114,80	2.325
Nàutica	58	85,00	676,00
Comercial	13	59,30	167,00
Construcció, reparació i compra-venda d'embarcacions	166	154,80	969,00
Turística	250	76,90	675,00
Restarució	269	64,60	936,00
TOTAL	780	555,40	5.748,00

- O Observacions:** Totes les dades que s'han utilitzat provenen del document *Impacte econòmic de l'activitat dels ports de la Generalitat sobre l'economia catalana (2017)*, redactat per Esther Vayá i Jordi Suriñach del Laboratori d'Economia Aplicada (AQR-Lab) i Institut de Recerca en Economia Aplicada (IREA) de la Universitat de Barcelona



C Consulta al sector afectat

- | | Sí | No |
|---|-------------------------------------|--------------------------|
| 3. S'ha consultat les pimes del sector afectat o les associacions empresarials que les representen sobre el disseny de la norma i les opcions de regulació abans de començar la tramitació? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4. En el tràmit d'audiència es consultarà almenys aquelles associacions empresarials que representin la major part de les pimes del sector afectat? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Observacions:

M Mesurament de l'impacte sobre les pimes

- | | Sí | No |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 5. S'ha quantificat les càrregues administratives que es deriven del compliment de les mesures proposades? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 6. S'ha quantificat els costos financers o els costos substantius més rellevants de la proposta normativa? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 7. Es garanteix que els costos que es generen per a les pimes no impliquen desavantatges competitius en relació amb les empreses de major dimensió? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8. Es garanteix que les pimes poden operar en condicions de lliure competència en el mercat? | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

O Observacions:

No es contempla increment de càrrega administrativa excepció feta de les tasques de les entitats gestores relatives a la transparència en la gestió i en el seguiment d'indicadors ambientals i de la seva gestió.

No es consideren nous costos financers derivats de la norma

No es considera increment de costos derivats de l'assegurança de transport en aigües marítimes i

Continental ja que es transposa la derivada de la normativa europea, ja vigent i d'aplicació al sector.

V Valoració de mesures específiques per a les pimes

- | | Sí | No |
|---|--------------------------|-------------------------------------|
| 9. S'ha avaluat alguna opció que simplifiqui o flexibilitzi el compliment de la regulació per a les empreses més petites i, alhora, permeti assolir els objectius públics perseguits? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> |

Alguns exemples són:

- a. Exempcions temporals o períodes transitoris més llargs.



- b. Exempcions totals o parcials.
- c. Reduccions o bonificacions de quotes i ajudes financeres directes.
- d. Simplificació d'obligacions d'informació.
- e. Campanyes informatives, guies d'usuari, formació específica, atenció a l'usuari o altres mesures per millorar l'accés a la informació.
- f. Altres mesures que beneficiïn especialment les pimes.

10. S'ha adoptat alguna d'aquestes opcions de regulació més flexibles per a les pimes a la proposta normativa?

11. S'ha redactat la proposta normativa en un llenguatge senzill i comprensible per a una persona sense formació específica en dret?

12. Es contribueix a simplificar el marc regulador del sector per tal de fer-lo més accessible?

O Observacions:

La majoria de les empreses que actuen en el sistema portuari de la Generalitat son petites i mitjanes.

Totes les opcions de regulació triada han considerat la possibilitat que les empreses més petites

puguin desenvolupar la seva activitat, permetent l'assoliment dels objectius públics.

S'ha proposat un tractament homogeni per a totes les empreses atès que s'ha regulat considerant

que la pràctica totalitat de les que actuen al sistema portuari son petites i mitjanes.

Oriol Martori i Gallissà
Director general de Transports i Mobilitat

Signat electrònicament