ANTEPROXETO DE LEI DE PORTOS DE GALICIA.

- **I.- MEMORIA XUSTIFICATIVA SOBRE A NECESIDADE E OPORTUNIDADE DO ANTEPROXECTO DE LEI DE REGULACIÓN DOS PORTOS DA COMUNIDADE AUTÓNOMA DE GALICIA.**
- **II.- MEMORIA ECONÓMICA.**

I.- MEMORIA XUSTIFICATIVA SOBRE A NECESIDADE E OPORTUNIDADE DO ANTEPROXECTO DE LEI DE REGULACIÓN DOS PORTOS DA COMUNIDADE AUTÓNOMA DE GALICIA.

1. Oportunidade da proposta. A conveniencia de adopta-la iniciativa normativa.

É sabido que desde os anos 1990, o auxe do comercio marítimo supuxo un especial fortalecemento e desenvolvemento económico dos portos tanto estatais como autonómicos, ao mesmo tempo que desde a Comunidade Autónoma se potencian os mecanismos de ordenación territorial e urbanística.

Na Comunidade Autónoma de Galicia a normativa de xestión e regulación dos portos que se aplica é a normativa dictada polo Estado para a regulación dos portos de interés xeral, por aplicación do reenvío normativo expreso no artigo 4 da Lei 5/194, do 29 de novembro de creación do ente público Portos de Galicia.

A aplicación desta normativa, basicamente a Lei 27/1992, de 24 de Novembro, de Portos do Estado e da Mariña Mercante, ata o ano 2003, aínda non adaptándose específicamente ás peculiriadades da xestión dos portos autonómicos galegos, non producía graves dificultades na xestión e administración dos portos da competencia autonómica, xa que se coincidía no modelo xestión, ao outorgar aos portos a titularidade pública dos servizos portuarios ("publicatio").

Nembargantes coa aprobación da Lei estatal 48/2003 de réxime económico e de prestación de servizos dos portos de intres xeral, a aplicación aos portos autonómicos de Galicia desta nova lei sí que produce distorsións significativas que derivan, esencialmente, de que a lei portuaria estatal salientada, ten por obxecto regular portos de gran dimensión económica, poseedores dun mercado que atrae a medianas e grandes empresas que pretenden prestar servizos portuarios e de todo tipo para ó tráfico portuario e as mercancías (remolque, amarre de buques, grúas, carga e descarga, depósito, transporte horizontal, almacenaxe e loxística, de mercadorías, etc.), substituíndo nesa labor á propia administración pública portuaria.

En definitiva aborda un modelo de xestión portuaria fundado na definición da función da autoridade portuaria como entidade pública reguladora (*land lord* en lingua ingresa), que non desenvolve a prestación directa de servizos para o tráfico e operacións portuarias.

Este modelo de xestión non é trasladable ás características, dimensións, obxectivos e funcións dos portos autonómicos de competencia da Xunta de Galicia. A diferenza de configuración e tamaño, a distinta dimensión económica e social e a súa implicación e conectividade directa co ámbito urbano onde se sitúa dos nosos portos autonómicos fai que a lei estatal do ano 2003 non sexa adaptable sen máis para a súa regulación e xestión.

Ademais a propia dispersión na ubicación costeira dos nosos portos se ben facilita a distribución e transporte de mercadorías, e a dispoñibilidade de servizos e infraestruturas a ós usuarios ao longo da

DE ASÍS A COMPOSTELA
1214 . 2014

nosa extensa costa, por outra parte fai necesario contar con instrumentos normativos que contemplen a especificidade de cada zona portuaria.

Así, non teñen os mesmos condicionantes e esixencias os portos ubicados na Costa da Morte que os sitos nas Rías Baixas, por canto a estructura económico-social na que se implantan é diferente en dimensión e estrutura.

Por outra parte, nos nosos portos a dimensión, importancia e distinto ritmo de desenvolvemento dos distintos sectores, comercial, deportivo, e pesqueiro, fai preciso que as normas legais que regulen a xestión destes portos, contemple estas características especiais.

Na regulación da explotación do dominio público, recolle as institucións e procedementos tradicionais do dereito portuario e da normativa de costas que xa contan coa contrastada experiencia desde principios do século pasado, en canto á súa funcionalidade e seguridade xurídica, coincidindo así coa propia normativa estatal e sustancialmente coa normativa de costas. Así por exemplo se recupera o sustancial do trámite de competencia de solicitudes concesionais regulado na antiga Lei xeral de obras públicas de 1877.

Outro aspecto que aborda a norma proxectada, e que debe mencionarse con especial significación, é o feito de que a Comunidade Autónoma de Galicia posee competencias además nas cinco Autoridades Portuarias que engloban seis portos de interés xeral do Estado emprazados no litoral da costa galega, e nos que se desenvolveme tanto actividades pesqueiras, como comerciais e náutico recreativas.

Na propia exposición de motivos da lei 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación da lei 27/1992, de 24 de novembro de portos do estado e da marina mercante se resaltaba que pola propia organización territorial do estado e o impacto económico e social que para as Comunidades Autónomas teñen os portos de interés xeneral ubicados no seu territorio, resultaba convinte establece-las medidas precisas para facilitar que aquelas participaran con maior intensidade nla estructura organizativa das autoridades portuarias, co obxecto de que as decisións que éstas adopten no exercicio das competencias e funcións que a lei lles atribúe poideran integrar de xeito efectivo os propios intereses económicos e territoriais das Comunidades Autónomas afectadas. Así establécese que as comunidades autónomas designen aos órganos de goberno das autoridades portuarias e determinen a composición última do consello de administración, garantindo nos memos a presencia das administraciones local, autonómica e central, das cámaras de comercio, industria e navegación, das organizacións empresariais e sindiais máis representativas e dos sectores económicos relevantes relacionados co tráfico portuario..

A ley 48/2003 de 6 de novembro de réximen económico e de prestación de servicios dos portos interés xeral incrementou de xeito notable o protagonismo das comunidades autónomas nos portos de interés xeral do estado. Así, intervirán no marco estratéxico do Sistema Portuario Estatal, e na planificación dos obxectivos das autoridades portuarias a fin de logra-la coordinación e/o cumprimento dos obxectivos de desenvolvemento económico e social mediante os plans de empresa, directores e estratéxicos de cada autoridade portuaria.

O anterior, leva a que unha lei autonómica de portos de Galicia analice o concepto de sistema portuario galego que integra tódala infraestruturas portuarias marítimas con independencia de que a súa titularidade ou xestión corresponda ao estado o á comunidade autónoma, procurando incrementa-las sinerxias dos portos galegos en relación co sistema xeral de transporte da comunidade autónoma e a de coordinar competencias en materia de inversións portuarias, política de transportes e de ordenación do territorio.

Por estas razóns actualmente desde a Consellería do Medio Rural e do Mar estímase convinte que se proceda a adopción da iniciativa normativa precisa para que a Comunidade Autónoma de Galicia proceda

DE ASÍS A COMPOSTELA
1214 · 2014

a regular expresa e directamente as súas competencias materiais sobre portos autonómicos, razón pola que se abordou a iniciativa de elaborar un anteproxecto de lei reguladora dos portos da Comunidade Autónoma.

O Anteproxecto de Lei que estamos a elaborar desde a Consellería, ten en conta as principais claves internas da actividade portuaria nos portos en Galicia nos vindeiros anos.

Aspecto tales como:

- A peculiaridade de configuración e xestión dos portos autonómicos en relación coas autoridades portuarias de interés xeral, e á súa vez, a necesidade, cada vez maior, de articular políticas comúns e coordinadas en materia portuaria a nivel comunitario, explorando novas ou máis eficaces fórmulas de xestión que aseguren una optimización do sistema portuario galego.
- Necesidade de adaptación constante das infraestruturas e servizos.
- A mellora dos servizos e actividades portuarias vinculadas ó sector pesqueiro, marisqueiro e acuícola.
- Crecente demanda de prazas de atraque e de servizos destinados ás embarcacións deportivas.
- A potenciación da iniciativa privada no eido da actividade portuaria, favorecendo que ésta inverta en novas infraestruturas e servizos destinados aos usuarios portuarios.
- A construción de formas de relación dos portos coa vila que sexan favorables para ambas partes.
- A intención de obter solucións globais para a conexión e accesibilidade dos portos galegos coas estradas e co ferrocarril fomentando a Intermodalidade.

En conclusión coa norma que se proxecta, preténdese establecer un marco regulatorio e organizativo e de colaboración dentro dun conxunto de infraestrutura portuaria en rede. E todo elo, na medida que os portos galegos están a repercutir sobre a vida social e económica da sociedade galega, facilitando os intercambios socioeconómicos de todo tipo (información e coñecementos técnicos de xestión e organización económica, industrial e comercial, intercambios de mercadorías e produtos) e dinamizando a actividade económica da poboación concentrada na súa zona de influenza, mediante a posta a disposición das empresas de instalacións de transporte, comercialización e distribución de servizos e produtos.

E como tal infraestrutura en rede o seu mantemento e operatividade precisa de:

- Importantes inversións a longo prazo de gran importancia para a poboación e o seu territorio.
- Marcos regulatorios e xurídicos áxiles e seguros.
- E como rede, ademais, de servizos precisa ser xestionada o cal implica a organización do porto.

Debe engadirse ademais que a necesidade de abordar unha lei de portos autonómica, ven esixida polo feito de que, aparte de que entre os portos autonómicos e os de interés xeral ubicados en Galicia, danse como sinalamos diferenzas notables de dimensión, estrutura, operatividade e demais, tamén está a compartir e a experimentar retos comúns que se producen a nivel comunitario con respecto á xestión dos portos. Estes retos poden resumirse en

- Liberalización progresiva dos servizos portuarios, de modo que a prestación dos mesmos non sexa xa unha función exclusiva dos organismos públicos que xestionan os portos, se non que tamén empresas privadas poidan prestar servizos portuarios (grúas, estiba, remolque de buques, en fin todo eso que coñecedes tan ben).
- Aceptación da iniciativa privada na construción, financiación e explotación das infraestruturas (obras, servizos, ...).

DE ASÍS A COMPOSTELA
1214 . 2014

- Favorecemento da aparición dunha mínima competencia entre os distintos prestadores de bens e servizos, tanto de mercadorías coma de equipos de estiba e estiba.

En resume, desde o punto de vista da explotación portuaria, no anteproxecto de lei que se está a facer, trátase de establece-los instrumentos legais precisos para atender a todas estas necesidades e circunstancias que xustifican a iniciativa normativa proposta.

2. Normas que quedarán derogadas coa entrada en vigor desta norma.

Por outra parte, aproveitase esta iniciativa normativa para en cumprimento da Lei 16/2010, do 17 de decembro, de organización e funcionamento da Administración xeral e do sector público autonómico de Galicia, adaptar a esta a Lei 5/1994, de 29 de novembro, de creación do ente público Portos de Galicia.

Adaptación que se leva a cabo, mediante a derogación desta Lei 5/1994, e a integración do seu contido debidamente adaptado a Lei 16/2010, na norma obxecto desta memoria.

3. Axuste da norma proxectada á distribución de competencias.

O artigo 27.9 do Estatuto de Autonomía para Galicia (aprobado por Lei Orgánica 1/1981, de 6 de abril), atribúe á Comunidade Autónoma competencia exclusiva en materia de portos, aeroportos e heliportos non cualificados de interese xeral polo Estado e os portos de refuxio e portos e aeroportos deportivos. O artigo 28.6 de devandito Estatuto atribúe á Comunidade Autónoma competencia para o desenvolvemento lexislativo e a execución da lexislación do Estado, nos términos que a mesma estableza, en materia de portos pesqueiros.

Polo tanto, poden distinguirse dúas materias sobre as que a Comunidade Autónoma de Galicia ten competencias de distinto alcance: por unha banda, os portos non cualificados de interese xeral, os portos de refuxio, e os portos deportivos -que son de competencia exclusiva da Comunidade Autónoma de Galicia, e, por outra, os portos pesqueiros, sobre os que a Comunidade Autónoma de Galicia só ten competencia de desenvolvemento lexislativo e execución da lexislación do Estado. En relación cos portos pesqueiros, a lexislación estatal que a CAG pode desenvolver e executar é a ditada polo Estado no exercicio das súas competencias en materia de ordenación do sector pesqueiro.

4. Impacto por razón de xénero.

A norma ten un impacto de xénero nulo.

II.- MEMORIA ECONÓMICA.

1. Impacto orzamentario da norma proposta nos estados contables de Portos de Galicia. Afectación potencial de ingresos e gastos. Afectación da Facenda Xeral Autonómica

A xestión portuaria dos portos autonómicos encomendada pola Xunta de Galicia, á súa entidade instrumental Portos de Galicia, desenvolvese por imperativo legal baixo o principio de autosuficiencia financeira da explotación, de xeito que está se sufraga atribuíndo á Facenda de Portos de Galicia o

DE ASÍS A COMPOSTELA · 1214 · 2014 ·

produto dos ingresos por taxas e servizos portuarios. Taxas e servizos portuarios que se regulan na Lei 6/2003, do 9 de decembro, de taxas, prezos e exacións reguladoras da Comunidade Autónoma de Galicia. Neste anteproxecto non se regulan nin se afecta o réximen destas taxas portuarias.

Por esta razón desde o punto de vista dos ingresos e gastos de explotación o presente anteproxecto non supón impacto orzamentario nos Estados Contables de Portos de Galicia nin da Facenda xeral autonómica.

Respecto dos gastos correntes, indicar que as cargas de planificación portuaria, urbanística e de xestión dos portos que ser recollen no anteproxecto non supoñen incremento de custes operativos en canto a recursos materiais ou dotación de maiores gastos de personal, xa que o anteproxecto non contempla ningunha regulación que implique incremento deste tipo de gastos, con relación aos que xa se deben asumir actualmente.

2. Descrición do impacto económico na sociedade e nos usuarios e sectores económicos e produtivos que operan nos portos.

Indicado xa que o anteproxecto non contempla afectación algunha das taxas portuarias, por ser estas obxecto de regulación na dita Lei 6/2003, descartamos tamén un impacto económico sobre os sectores económicos e productivos portuarios, xa o maior impacto sobre estes deriva da modificación daquelas taxas portuarias.

Indicar que ao aumentarse en cinco anos o prazo máximo das concesións demaniais, se considera que tal medida terá un impacto económico beneficioso sobre as actividades económicas que se desenvolven nos portos ao amparo destes dereitos reais administrativos.

Tampouco se prevén impactos de carácter social ou medioambiental no anteproxecto.

Santiago de Compostela a

O DIRECTOR,

-José Ignacio Villar García-

DE ASÍS A COMPOSTELA
800 ANIVERSARIO
1214 . 2014