BUTLLETÍ OFICIAL
DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

XII legislatura · quart període · número 500 · dilluns 23 de desembre de 2019

TAULA DE CONTINGUT

1. **Tramitacions closes amb text aprovat o closes en la formulació**

1.01. **Lleis i altres normes**

1.01.01. **Lleis**

Llei de modificació de la Llei 16/2017, del canvi climàtic, pel que fa a l'impost sobre les emissions de diòxid de carboni dels vehicles de tracció mecànica
200-00009/12
Aprovació 5

Llei de ports i de transport en aigües marítimes i continentals
202-00055/12
Aprovació 13

1.01.03. Decrets llei

Resolució 692/XII del Parlament de Catalunya, de validació del Decret llei 15/2019, pel qual es modifica l'article 13 del Decret llei 4/2010, del 3 d'agost, de mesures de racionalització i simplificació de l'estructura del sector públic de la Generalitat de Catalunya
203-00023/12
Adopció 119

1.10. Acords i resolucions

Resolució 691/XII del Parlament de Catalunya, per la qual s'aprova el Dictamen de la Comissió d'Investigació sobre el Projecte Castor
261-00001/12
Adopció 120

1.15. Mocions

Moció 139/XII del Parlament de Catalunya, sobre l'atur
302-00174/12
Aprovació 221

Moció 140/XII del Parlament de Catalunya, sobre l'habitatge
302-00177/12
Aprovació 222

Moció 141/XII del Parlament de Catalunya, sobre la digitalització del teixit productiu
302-00178/12
Aprovació 223

Moció 142/XII del Parlament de Catalunya, sobre la situació del sistema de salut
302-00175/12
Aprovació 224

Moció 143/XII del Parlament de Catalunya, sobre les polítiques de prevenció de les ludopaties
302-00179/12
Aprovació 226

1.20. Interpel·lacions

Interpel·lació al Govern sobre el balanç de l'acció del Govern
300-00217/12
Substanciació 228

Cinc fascicles, fascicle primer

Interpel·lació al Govern sobre la formació professional
300-00218/12
Substanciació 228

Interpel·lació al Govern sobre el balanç d'un any d'inacció
300-00219/12
Substanciació 228

Interpel·lació al Govern sobre l'enquesta del Centre d'Estudis d'Opinió «Percepció sobre el debat territorial a Espanya»
300-00220/12
Substanciació 228

Interpel·lació al Govern sobre el model tarifari de l'Autoritat del Transport Metropolità
300-00221/12
Substanciació 228

Interpel·lació al Govern sobre la política industrial
300-00222/12
Substanciació 228

Interpel·lació al Govern sobre el salari mínim català de referència
300-00223/12
Substanciació 229

Interpel·lació al Govern sobre les necessitats i les reivindicacions socials i els pressupostos
300-00224/12
Substanciació 229

1.40. Acords amb relació a les institucions de la Unió Europea

1.40.03. Coneixements de les propostes

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual s'estableixen disposicions transitòries per a l'ajut dels fons europeus agrícoles de Desenvolupament Rural i de Garantia el 2021, i es modifiquen els reglaments (UE) 228/2013, 229/2013 i 1308/2013 pel que fa als recursos i llur distribució el 2021, i els reglaments (UE) 1305/2013, 1306/2013 i 1307/2013 pel que fa a llurs recursos i aplicació el 2021
295-00170/12
Coneixement de la proposta 229

2. Tramitacions closes per rebuig, retirada, canvi o decaïment

2.01. Projectes i proposicions de llei i altres propostes de norma

2.01.02. Proposicions de llei

Proposició de llei de reconeixement del dret d'acompanyament de gossos escorta i terapèutics a les víctimes de la violència masclista
202-00033/12
Rebuig 230

2.15. Mocions subsegüents a interpel·lacions

Moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre els sacrificis dels catalans com a conseqüència de l'acció de govern
302-00173/12
Rebuig 230

Moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre la banalització de la violència a la Corporació Catalana de Mitjans Audiovisuals
302-00176/12
Rebuig 230

4. Informació

4.53. Sessions informatives, compareixences i audiències

4.53.10. Sessions informatives i compareixences de membres del Govern

Compareixença del conseller d'Interior davant la Comissió de Matèries Secretes i Reservades per a informar sobre l'aplicació i l'ús de les despeses reservades en els termes de la Llei 28/2001
355-00110/12
Substanciació 231

4.53.15. Sessions informatives i compareixences d'autoritats, de funcionaris i d'altres persones

Compareixença de Jordi Gual Solé, president de CaixaBank, en qualitat de testimoni, davant la Comissió d'Investigació sobre l'Aplicació de l'Article 155 de la Constitució Espanyola a Catalunya
365-00130/12
Acord de tenir la sessió de compareixença 231

4.70. Comunicacions del president de la Generalitat i comunicacions del Govern i d'altres òrgans

4.70.05. Documentació tramesa en compliment de lleis i altres normes

Projecte de pressupost del Consell de l'Audiovisual de Catalunya per a l'exercici 2020
334-00086/12
Presentació: president del Consell de l'Audiovisual de Catalunya 231

4.90. Règim interior

4.90.10. Càrrecs i personal

Concurs específic per a proveir definitivament un lloc de treball de responsable de fiscalització de l'Oïdoria de Comptes i Tresoreria del Parlament de Catalunya
500-00016/12
Nomenament i destinació definitiva d'una funcionària de carrera 232

Aquesta publicació és impresa en paper ecològic (definició europea ECF), en compliment del que estableix la Resolució 124/III del Parlament, sobre la utilització del paper reciclat en el Parlament i en els departaments de la Generalitat, adoptada el 30 d'abril de 1990.

Els documents publicats en el *Butlletí Oficial del Parlament de Catalunya* (BOPC) són una reproducció fidel dels documents originals presentats al Registre General del Parlament.

La numeració del BOPC no està necessàriament vinculada a una sola data.

Imprès al Parlament

ISSN: 0213-7798
DL: B-20.066-1980

www.parlament.cat

1. Tramitacions closes amb text aprovat o closes en la formulació

1.01. Lleis i altres normes

1.01.01. Lleis

Llei de modificació de la Llei 16/2017, del canvi climàtic, pel que fa a l'impost sobre les emissions de diòxid de carboni dels vehicles de tracció mecànica

200-00009/12

APROVACIÓ

Ple del Parlament, sessió 46, 19.12.2019, DSPC-P 80

El Ple del Parlament, en la sessió tinguda el dia 19 de desembre de 2019, ha debatut el Dictamen de la Comissió d'Economia i Hisenda referent al Projecte de llei de modificació de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic, pel que fa a l'impost sobre les emissions de diòxid de carboni dels vehicles de tracció mecànica (tram. 200-00009/12) i les esmenes reservades pels grups parlamentaris.

Finalment, d'acord amb l'article 55.2 de l'Estatut d'autonomia i amb els articles 123 i 124 del Reglament del Parlament, ha aprovat la llei següent:

Llei de modificació de la Llei 16/2017, del canvi climàtic, pel que fa a l'impost sobre les emissions de diòxid de carboni dels vehicles de tracció mecànica (tram. 200-00009/12)

Preàmbul

El Parlament de Catalunya, a l'empara de les competències de la Generalitat en matèria de medi ambient i de creació d'impostos propis, reconegudes pels articles 144 i 202 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya, respectivament, per mitjà de la Llei 5/2017, del 28 de març, de mesures fiscals, administratives, financeres i del sector públic i de creació i regulació dels impostos sobre grans establiments comercials, sobre estades en establiments turístics, sobre elements radiotòxics, sobre begudes ensucrades envasades i sobre emissions de diòxid de carboni, va crear l'impost sobre les emissions de diòxid de carboni dels vehicles de tracció mecànica. Posteriorment, la regulació d'aquest impost es va incorporar a la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic.

Alguns dels preceptes d'aquesta llei, com ara de l'article 40 al 50, que regulen l'impost, van ésser objecte de recurs d'inconstitucionalitat per part del president del Govern de l'Estat davant el Tribunal Constitucional, el qual, per mitjà de la Sentència 87/2019, ha validat el tribut.

La posada en marxa de la implantació efectiva de l'impost, però, ha posat en evidència algunes mancances de la regulació vigent que en fan necessària la modificació legislativa, com ara la relativa a la regulació d'una quantificació alternativa de les emissions de diòxid de carboni per als vehicles la fitxa tècnica dels quals no inclou aquesta informació.

Pel que fa a la gestió de l'impost, s'ha optat per incloure a la Llei el padró de contribuents, regulat per l'article 47, i el règim de pagament, regulat per l'article 47 *bis,* per a aprovar al més aviat possible, en compliment del principi de seguretat jurídica, les regles que han de permetre al contribuent satisfer un impost que, tot i que es va crear el 2017, per diferents motius no se n'ha pogut aprovar cap norma de desplegament. Aquesta llei, per tant, és una mesura proporcional i raonable per a donar resposta a la situació del tribut.

La Llei s'estructura en dotze articles, una disposició addicional, una disposició derogatòria i una disposició final.

En primer lloc, amb la finalitat d'homogeneïtzar conceptes i de garantir una major seguretat jurídica, l'article 1 adapta les referències nominals dels vehicles a la normativa de la Unió Europea. Aquesta adaptació es trasllada, així mateix, a l'article que regula la quota, que és modificat per l'article 5. Amb aquesta mateixa finalitat, l'article 3 modifica la definició de determinades exempcions.

L'article 2 concreta el punt de connexió dels vehicles de les persones jurídiques, a l'efecte de llur subjecció a l'impost.

Una de les modificacions més rellevants de la Llei és la que incorpora l'article 4, amb l'addició d'un nou article, el 43 *bis,* a la Llei 16/2017, per a regular la base imposable de l'impost. Aquesta es fixa en el volum d'emissions, en grams de diòxid de carboni per quilòmetre, detallat en el certificat o fitxa tècnica expedit pel fabricant o importador del vehicle. En el cas que no es disposi d'aquesta dada perquè es tracta de vehicles d'una certa antiguitat, s'estableixen unes fórmules específiques per a calcular la base imposable, tenint en compte les diferents tipologies de combustibles i considerant determinades propietats tècniques dels vehicles (la cilindrada, la potència neta, l'antiguitat, el pes, etcètera). Aquestes fórmules s'han obtingut a partir de l'explotació estadística de la informació de les bases de dades disponibles del parc de vehicles de Catalunya.

Per altra banda, amb l'objectiu de millorar i simplificar la gestió de l'impost, l'article 7 modifica la data de meritació, que passa a ésser el 31 de desembre de cada any o el darrer dia del període impositiu, quan aquest no coincideix amb l'any natural.

El desplegament del procediment per al pagament de l'impost es recull en els articles 8, 9 i 10. Tal com estableix la Llei 16/2017, la gestió de l'impost es fa per mitjà del sistema de padró, la regulació del qual s'ajusta a la normativa tributària general. Cal destacar que es preveu l'exposició del padró provisional de l'1 a 15 de maig de l'any natural posterior al de meritació, i del padró definitiu, de l'1 al 15 de setembre següent; el període de pagament es fixa de l'1 al 20 de novembre.

A més, l'article 6 estableix una bonificació per als contribuents que domiciliïn el pagament de l'impost.

Finalment, tenint en compte la situació de demora en l'aplicació de l'impost i de la modificació de la data de meritació, es determina la no-exigibilitat de l'impost per a l'exercici del 2018. Pel que fa a l'exercici del 2019, que es merita el 31 de desembre d'acord amb aquesta llei, només resulta exigible per als vehicles de les categories M1 i N1, i es manté la tarifa aprovada per la Llei 16/2017 per a aquest exercici; en canvi, per a les motocicletes, es disposa l'exigibilitat de l'impost amb efectes del 31 de desembre de 2020.

Article 1. Modificació de l'article 41 de la Llei 16/2017

Es modifica l'article 41 de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic, que resta redactat de la manera següent:

«Article 41. Fet imposable

»1. Constitueixen el fet imposable de l'impost les emissions de diòxid de carboni dels vehicles aptes per a circular per les vies públiques inclosos dins les categories següents:

»a) Vehicles de les categories M1 (vehicles de motor concebuts i fabricats principalment per al transport de persones i llur equipatge, que tinguin vuit seients com a màxim, a més del seient del conductor, sense espais per a viatgers drets) i N1 (vehicles de motor concebuts i fabricats principalment per al transport de mercaderies amb una massa màxima no superior a 3,5 tones), d'acord amb el que disposen la Directiva 2007/46/CE del Parlament Europeu i del Consell, del 5 de setembre, per la qual es crea un marc per a l'homologació dels vehicles de motor i dels remolcs, sistemes, components i unitats tècniques independents destinats a aquests vehicles, i el Reglament (UE) núm. 678/2011 de la Comissió, del 14 de juliol, que substitueix

l'annex II i modifica els annexos IV, IX i XI de la Directiva 2007/46/CE del Parlament Europeu i del Consell, per la qual es crea un marc per a l'homologació dels vehicles de motor i dels remolcs, sistemes, components i unitats tècniques independents destinats a aquests vehicles.

»b) Vehicles de les categories L3e (motocicletes de dues rodes), L4e (motocicletes de dues rodes amb sidecar), L5e (tricicles de motor) i L7e (quadricicles pesats), d'acord amb el que disposa el Reglament (UE) 168/2013 del Parlament Europeu i del Consell, del 15 de gener, relatiu a l'homologació dels vehicles de dues o tres rodes i dels quadricicles, i a la vigilància del mercat d'aquests vehicles.

»2. A l'efecte d'aquest impost, es consideren aptes per a circular per les vies públiques els vehicles a què fa referència l'apartat 1 matriculats en el Registre de vehicles establert pel Reglament general de vehicles, aprovat pel Reial decret 2822/1998, del 23 de desembre, mentre no n'hagin estat donats de baixa de manera definitiva o temporal per robatori, i els vehicles proveïts de permisos temporals.

»3. No estan subjectes a l'impost els vehicles que, havent estat donats de baixa en el Registre de vehicles per l'antiguitat del model, puguin ésser autoritzats a circular excepcionalment en ocasió d'exhibicions, certàmens o curses limitades a vehicles d'aquesta naturalesa.»

Article 2. Modificació de l'article 42 de la Llei 16/2017

Es modifica l'article 42 de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic, que resta redactat de la manera següent:

«Article 42. Subjecte passiu

»1. Són subjectes passius de l'impost:

»a) Les persones físiques que siguin titulars del vehicle i tinguin el domicili fiscal a Catalunya.

»b) Les persones jurídiques, i també les entitats mancades de personalitat jurídica que constitueixin una unitat econòmica o un patrimoni susceptibles d'imposició definides com a obligats tributaris per la normativa tributària general, que siguin titulars del vehicle i que tinguin el domicili fiscal a Catalunya.

»c) Les persones jurídiques, i també les entitats mancades de personalitat jurídica que constitueixin una unitat econòmica o un patrimoni susceptibles d'imposició definides com a obligats tributaris per la normativa tributària general, que siguin titulars del vehicle i no tinguin el domicili fiscal a Catalunya però hi tinguin un establiment, una sucursal o una oficina, per als vehicles que, d'acord amb les dades que consten en el Registre de vehicles, estiguin domiciliats a Catalunya.

»2. Als efectes del que estableix aquest article, s'entén per *titular del vehicle* la persona identificada amb aquesta condició en el Registre de vehicles.»

Article 3. Modificació de l'article 43 de la Llei 16/2017

Es modifica l'article 43 de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic, que resta redactat de la manera següent:

«Article 43. Exempcions

»1. Resten exempts de l'impost:

»a) Els vehicles oficials de l'Estat, de les comunitats autònomes i de les entitats locals exempts de l'impost sobre els vehicles de tracció mecànica.

»b) Els vehicles amb matrícula del cos diplomàtic o d'oficina consular i del seu personal tècnic administratiu, d'acord amb el que disposa l'annex XVIII del Reglament general de vehicles, aprovat pel Reial decret 2822/1998, del 23 de desembre.

»c) Els vehicles amb matrícula d'organització internacional i del seu personal tècnic administratiu, d'acord amb el que disposa l'annex XVIII del Reglament general de vehicles.

»d) Els vehicles que correspongui per l'aplicació de disposicions contingudes en tractats o convenis internacionals.

»e) Els vehicles incorporats en el Registre de vehicles amb els codis de classificació per criteri d'utilització número 43 (ambulància), 44 (servei mèdic) i 45 (funerari) de l'annex II del Reglament general de vehicles.

»f) Els vehicles incorporats en el Registre de vehicles amb el codi de classificació per criteri d'utilització número 01 (persones de mobilitat reduïda) de l'annex II del Reglament general de vehicles, amb el benentès que els subjectes beneficiaris d'aquesta exempció no en poden gaudir per a més d'un vehicle simultàniament.»

Article 4. Addició de l'article 43 *bis* a la Llei 16/2017

S'afegeix un article, el 43 *bis,* a la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic, amb el text següent:

«Article 43 *bis*. Base imposable

»1. La base imposable de l'impost està constituïda per les emissions de diòxid de carboni dels vehicles inclosos en les categories a què fa referència l'article 41, mesurades en grams de diòxid de carboni per quilòmetre.

»2. A l'efecte de l'apartat 1, la base imposable coincideix amb les emissions oficials de diòxid de carboni que consten en el certificat expedit pel fabricant o l'importador del vehicle.

»3. En el cas dels vehicles de les categories M1 i N1, per als quals no es pugui determinar la base imposable d'acord amb el que estableix l'apartat 2, perquè no es disposa de les emissions oficials de diòxid de carboni, la base imposable es calcula per aplicació de la fórmula següent, amb el límit mínim de 35 g CO_2/km i el límit màxim de 499 g CO_2/km:

»a.1) En el cas de vehicles de la categoria M1 amb combustible dièsel:

»BI = 0,01642 x CC + 0,0114 x MMX + 0,05745 x MOM + 0,005106 x TR + 3,471 x T – 37,15

»a.2) En el cas de vehicles de la categoria N1 amb combustible dièsel:

»BI = 0,01144 x CC + 2,699 x PF + 0,02635 x PN + 0,02562 x MMX + 0,03115 x MOM + 2,922 x T – 25,64

»b) En el cas de vehicles amb combustible gasolina:

»BI = 0,01149 x CC + 3,879 x PF + 0,04008 x MOM + 0,009541 x TR + 2,605 x T + 4,35

»c) En el cas de vehicles híbrids elèctrics (HEV):

»BI = 0,8533 x PF + 0,1909 x PN + 0,02794 x MMX + 0,3922 x T + 14,28

»d) En el cas d'altres vehicles no inclosos en les lletres anteriors:

»BI = 0,03399 x CC + 0,06862 x PN + 0,04134 x TR + 1,996 x T + 18,89

»on:

»– BI són emissions de CO_2 expressades en unitats de grams per quilòmetre.

»– CC és la cilindrada del vehicle expressada en unitats de centímetres cúbics.

»– PF és la potència fiscal del vehicle expressada en unitats de cavalls fiscals.

»– PN és la potència neta màxima del vehicle expressada en unitats de quilowatts.

»– MMX és el pes màxim del vehicle expressat en quilograms.

»– MOM és la massa d'ordre en marxa expressada en quilograms.

»– TR és la tara del vehicle expressada en quilograms.

»– T és l'antiguitat del vehicle, que es calcula segons la fórmula següent:

»T = (M – P) / 365,25

»on:

»– M és la data corresponent al 31 de desembre del primer exercici de meritació de l'impost.

»– P és la data de la primera matriculació del vehicle.»

Article 5. Modificació de l'article 44 de la Llei 16/2017

Es modifica l'article 44 de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic, que resta redactat de la manera següent:

«Article 44. Quota tributària

»1. La quota íntegra s'obté d'aplicar la tarifa que correspongui a les emissions oficials de diòxid de carboni per quilòmetre del vehicle, d'acord amb les taules següents:

»a) Vehicles de la categoria M1 i de les categories L3e, L4e, L5e i L7e

Emissions oficials de diòxid de carboni	Tipus marginal (€/g CO_2/km)
Fins a 95 g/km	0,00
Més de 95 g/km i fins a 120 g/km	0,70
Més de 120 g/km i fins a 140 g/km	0,85
Més de 140 g/km i fins a 160 g/km	1,00
Més de 160 g/km i fins a 200 g/km	1,20
Més de 200 g/km	1,40

»b) Vehicles de la categoria N1

Emissions oficials de diòxid de carboni	Tipus marginal (€/g CO_2/km)
Fins a 140 g/km	0,00
Més de 140 g/km	0,70

»2. La quota líquida s'obté d'aplicar a la quota íntegra les bonificacions establertes per l'article 45.»

Article 6. Modificació de l'article 45 de la Llei 16/2017

Es modifica l'article 45 de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic, que resta redactat de la manera següent:

«Article 45. Bonificacions

»1. Els vehicles amb matrícula de vehicle històric, d'acord amb el que disposa l'annex XVIII del Reglament general de vehicles, gaudeixen de la bonificació del 100% de la quota íntegra.

»2. Per la domiciliació del pagament dels rebuts a què fa referència l'article 47, s'aplica una bonificació del 2% de la quota íntegra. En el supòsit de la liquidació corresponent a l'alta en el padró, l'aplicació d'aquesta bonificació està condicionada, també, al fet que el subjecte passiu, en el termini a què fa referència l'apartat 3 de l'article 47 *bis*, opti, sense estar-hi obligat amb caràcter general, per rebre les notificacions de l'Agència Tributària de Catalunya per mitjans electrònics, i mantingui aquesta opció fins a la data de notificació de la liquidació corresponent a l'alta en el padró. L'aplicació de la bonificació queda condicionada al cobrament efectiu del rebut o la liquidació mitjançant la domiciliació del seu pagament, i queda sense efecte si aquest cobrament no s'ha pogut efectuar per causa no imputable a l'Administració, i també en el cas de sol·licitud d'ajornament o fraccionament del deute.»

Article 7. Modificació de l'article 46 de la Llei 16/2017

Es modifica l'article 46 de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic, que resta redactat de la manera següent:

«Article 46. Període impositiu i meritació

»1. El període impositiu coincideix amb l'any natural, sens perjudici del que estableix l'apartat 2.

»2. El període impositiu és inferior a l'any natural en els supòsits següents:

»a) Primera adquisició del vehicle en una data posterior a l'1 de gener. S'assimila a la primera adquisició del vehicle l'entrada d'aquest al territori en què és aplicable l'impost per trasllat del domicili fiscal del seu titular a Catalunya, o per

l'adquisició per part d'una persona amb domicili fiscal a Catalunya d'un vehicle de titularitat d'una persona sense domicili fiscal a Catalunya. En aquests supòsits, el període impositiu s'inicia el dia del canvi de domicili fiscal o el dia d'adquisició del vehicle.

»b) Baixa definitiva del vehicle o baixa temporal per robatori. S'assimila a la baixa definitiva del vehicle la sortida d'aquest del territori en què és aplicable l'impost per trasllat del domicili fiscal del seu titular fora de Catalunya, o per l'adquisició per part d'una persona sense domicili fiscal a Catalunya d'un vehicle de titularitat d'una persona amb domicili fiscal a Catalunya. En aquests supòsits, el període impositiu finalitza el dia anterior al del canvi de domicili fiscal o el dia anterior al d'adquisició del vehicle.

»3. L'impost es merita el darrer dia del període impositiu.

»4. Si el període impositiu no coincideix amb l'any natural, l'import de la quota tributària es prorrateja per dies.

»5. En el supòsit de segona o ulterior transmissió del vehicle, està obligat a satisfer l'impost referit a tot el període impositiu qui en sigui titular en la data de meritació, sens perjudici dels pactes privats que hi hagi entre les parts.»

Article 8. Modificació de l'article 47 de la Llei 16/2017

Es modifica l'article 47 de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic, que resta redactat de la manera següent:

«Article 47. Padró

»1. L'impost es gestiona mitjançant padró, que és elaborat i aprovat per l'Agència Tributària de Catalunya a partir de les dades de què disposa.

»2. Les dades i els elements tributaris que configuren el padró de l'impost són els referenciats a 31 de desembre de cada any, i recullen la situació corresponent a la data de meritació de l'impost, determinada per l'article 46.3.

»3. El padró ha de contenir, per a cada subjecte passiu, les dades següents:

»a) Nom i cognoms o raó social de la persona o entitat titular del vehicle.

»b) Número d'identificació fiscal.

»c) Dades d'identificació del vehicle.

»d) Nombre de dies del període impositiu.

»e) Base imposable.

»f) Quota íntegra.

»g) Bonificació de la quota tributària, si escau.

»h) Quota tributària.

»i) Número del compte corrent en què s'ha de practicar, si escau, la domiciliació de l'ingrés.

»4. Amb caràcter previ a l'elaboració definitiva del padró, el cap de l'Oficina Central de Gestió Tributària de l'Agència Tributària de Catalunya elabora un padró provisional, que té, per a cadascuna de les persones interessades, el caràcter de proposta de liquidació, i que s'exposa al públic de l'1 al 15 de maig de l'any natural posterior al de meritació, per mitjà de la publicació a la seu electrònica de l'Agència Tributària de Catalunya. Aquesta exposició pública ha d'ésser objecte d'anunci previ per mitjà d'un edicte publicat al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*. Un cop finalitzat el tràmit d'exposició al públic, les persones interessades disposen d'un termini de quinze dies hàbils per a presentar al·legacions a la proposta de liquidació.

»5. El padró definitiu és aprovat pel cap de l'Oficina Central de Gestió Tributària, i s'exposa al públic de l'1 al 15 de setembre de l'any natural posterior al de meritació, per mitjà de la publicació a la seu electrònica de l'Agència Tributària de Catalunya. Aquesta exposició pública ha d'ésser objecte d'anunci previ per mitjà d'un edicte publicat en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*, que ha d'incloure les dades següents:

»a) Període de cobrament.

»b) Modalitats de pagament admeses.

»c) En el cas de domiciliació del pagament, dates en què es farà el càrrec en el compte dels rebuts i, si escau, de les liquidacions corresponents a l'alta en el padró.

»d) Llocs en què es pot efectuar el pagament.

»e) Advertiment que, una vegada transcorregut el termini de pagament sense que aquest s'hagi produït, s'inicia el període executiu i els deutes són exigits mitjançant el procediment de constrenyiment amb els corresponents recàrrecs del període executiu, els interessos de demora i, si escau, les costes que se'n deriven.

»f) Recursos que escauen contra les liquidacions.

»g) Òrgans competents per a resoldre'ls.

»h) Terminis per a la interposició dels recursos.

»6. En el cas d'alta en el padró, l'exposició al públic del padró definitiu té l'efecte de notificació de la inclusió en el padró, i la liquidació corresponent a aquesta alta s'ha de notificar al contribuent de manera individual.

»7. No s'han d'incloure en el padró definitiu:

»a) Els vehicles exempts de l'impost.

»b) Els vehicles que meritin una quota líquida a la quantia que s'aprovi de conformitat amb el que disposa l'article 26.4 del text refós de la Llei de finances públiques de Catalunya, aprovat pel Decret legislatiu 3/2002, del 24 de desembre. Aquesta regla de no-inclusió no s'aplica respecte dels vehicles que són de la titularitat d'un mateix subjecte passiu, sempre que la suma de les quotes líquides meritades per tots els vehicles superi la quantia esmentada.

»8. En els exercicis successius, l'exposició al públic del padró definitiu té, per a cadascuna de les persones interessades, l'efecte de notificació de les liquidacions que s'hi contenen.

»9. Les liquidacions contingudes al padró definitiu són susceptibles de recurs potestatiu de reposició davant el cap de l'Oficina Central de Gestió Tributària, o de reclamació economicoadministrativa davant la Junta de Tributs de Catalunya.

»10. L'alta, la modificació o la baixa en el padró de l'impost es pot produir també com a conseqüència d'un procediment de comprovació iniciat pels òrgans de Gestió Tributària de l'Agència Tributària de Catalunya a partir de les dades de què disposi l'Administració, o d'una actuació d'investigació de la inspecció dels tributs de la Generalitat.»

Article 9. Addició de l'article 47 *bis* a la Llei 16/2017

S'afegeix un article, el 47 *bis,* a la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic, amb el text següent:

«Article 47 *bis*. Pagament i domiciliació

»1. L'exacció dels deutes notificats col·lectivament s'ha de fer per mitjà d'un rebut. El termini d'ingrés en període voluntari d'aquests deutes comprèn de l'1 al 20 de novembre o el dia hàbil immediatament posterior.

»2. Una vegada notificada l'alta en el padró provisional, els contribuents que volen domiciliar el pagament del deute hi han d'optar per mitjà d'una comunicació adreçada al cap de l'Oficina Central de Recaptació de l'Agència Tributària de Catalunya. La domiciliació s'ha de sol·licitar en el termini de dos mesos, a comptar des de la finalització del període d'exposició del padró provisional a què fa referència l'article 47.4, i s'inclou al padró definitiu. Les sol·licituds presentades amb posterioritat a aquesta data tenen efectes per als exercicis següents.

»3. La domiciliació del pagament dels exercicis futurs també es pot sol·licitar en el moment d'efectuar l'ingrés del deute a les entitats financeres col·laboradores.

»4. En el supòsit de la liquidació corresponent a l'alta en el padró, el subjecte passiu pot optar per la domiciliació del seu pagament en el termini de dos mesos a comptar des de la finalització del període d'exposició del padró provisional corresponent a la dita liquidació, i aquesta domiciliació queda condicionada, també, al fet que el

subjecte passiu, en el període esmentat, opti, sense estar-hi obligat amb caràcter general, per rebre les notificacions de l'Agència Tributària de Catalunya per mitjans electrònics, i mantingui aquesta opció fins a la data de notificació d'aquella liquidació.»

Article 10. Modificació de l'article 48 de la Llei 16/2017

Es modifica l'article 48 de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic, que resta redactat de la manera següent:

«Article 48. Gestió, recaptació i inspecció

»La gestió i recaptació de l'impost i la seva inspecció en tot el territori de Catalunya corresponen a les oficines centrals de l'Agència Tributària de Catalunya.»

Article 11. Modificació de l'article 50 de la Llei 16/2017

Es modifica l'article 50 de la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic, que resta redactat de la manera següent:

«Article 50. Recursos i reclamacions

»Els actes de gestió, d'inspecció i de recaptació dictats en l'àmbit de l'impost poden ésser objecte de reclamació economicoadministrativa davant la Junta de Tributs, sens perjudici de la interposició prèvia, amb caràcter potestatiu, del recurs de reposició davant l'òrgan que ha dictat l'acte impugnat.»

Article 12. Addició de l'article 50 *bis* a la Llei 16/2017

S'afegeix un article, el 50 *bis,* a la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic, amb el text següent:

«Article 50 *bis*. Desplegament i aplicació de l'impost

»1. Els elements de quantificació de l'impost es poden modificar per mitjà de la Llei de pressupostos de la Generalitat.

»2. En l'aplicació de l'impost regeix supletòriament la legislació general tributària aplicable a Catalunya i les normes complementàries que la despleguen.»

Disposició addicional. Exigibilitat de l'impost

1. L'impost sobre les emissions de diòxid de carboni dels vehicles de tracció mecànica, regulat per la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic, és exigible per als vehicles de les categories M1 i N1 a partir del 31 de desembre de 2019, i per als vehicles de les categories L3e, L4e, L5e i L7e, a partir del 31 de desembre de 2020, i resta sense efecte l'impost meritat en l'exercici del 2018.

2. El període impositiu de l'impost per a l'exercici del 2019 comença l'1 de gener de 2019.

3. En l'exercici del 2019 la tarifa aplicable als vehicles de les categories M1 i N1 és la següent:

a) Vehicles de la categoria M1

Emissions oficials de diòxid de carboni	Tipus marginal (€/g CO_2/km)
Fins a 120 g/km	0,00
Més de 120 g/km i fins a 140 g/km	0,55
Més de 140 g/km i fins a 160 g/km	0,65
Més de 160 g/km i fins a 200 g/km	0,80
Més de 200 g/km	1,10

b) Vehicles de la categoria N1

Emissions oficials de diòxid de carboni	Tipus marginal (€/g CO_2/km)
Fins a 160 g/km	0,00
Més de 160 g/km	0,30

Disposició derogatòria

Es deroga la lletra *b* de la disposició final setena de la Llei 5/2017, del 28 de març, de mesures fiscals, administratives, financeres i del sector públic i de creació i regulació dels impostos sobre grans establiments comercials, sobre estades en establiments turístics, sobre elements radiotòxics, sobre begudes ensucrades envasades i sobre emissions de diòxid de carboni, amb efectes des de l'entrada en vigor d'aquesta llei.

Disposició final. Entrada en vigor

Aquesta llei entra en vigor l'endemà d'haver estat publicada en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*.

Palau del Parlament, 19 de desembre de 2019
El secretari segon, David Pérez Ibáñez; el president, Roger Torrent i Ramió

Llei de ports i de transport en aigües marítimes i continentals

202-00055/12

APROVACIÓ

Ple del Parlament, sessió 44, 27.11.2019, DSPC-P 75

El Ple del Parlament, en la sessió tinguda el dia 27 de novembre de 2019, ha debatut el Dictamen de la Comissió de Territori referent a la Proposició de llei de ports i de transport en aigües marítimes i continentals (tram. 202-00055/12) i les esmenes reservades pels grups parlamentaris.

Finalment, d'acord amb l'article 55.2 de l'Estatut d'autonomia i amb els articles 123 i 124 del Reglament del Parlament, ha aprovat la llei següent:

Llei de ports i de transport en aigües marítimes i continentals

Preàmbul

I

La Generalitat té competència exclusiva sobre els ports situats en territori de Catalunya que no tinguin la qualificació legal d'interès general, d'acord amb el que disposa l'article 140 de l'Estatut d'autonomia.

Aquesta competència inclou en tot cas el règim jurídic, la planificació i la gestió de tots els ports i instal·lacions portuàries; la gestió del domini públic necessari per a prestar el servei; el règim econòmic dels serveis portuaris, especialment les potestats tarifària i tributària, i la delimitació de la zona de serveis dels ports i la determinació dels usos, els equipaments i les activitats complementàries dins el recinte portuari.

L'Estatut reforça, així, la competència exclusiva que l'article 9.15 de l'Estatut del 1979 atribuïa a la Generalitat en aquesta matèria i a l'empara de la qual es va aprovar la Llei 5/1998, del 17 d'abril, de ports de Catalunya, la primera manifestació normativa en aquesta matèria, que es va promulgar per al desplegament de la competència assumida en l'Estatut, per a constituir el marc d'ordenació tant dels ports gestionats directament per l'Administració de la Generalitat com dels construïts i explotats en règim de concessió administrativa.

La Llei 5/1998 va ésser desplegada mitjançant el Reglament de policia portuària, aprovat pel Decret 206/2001, del 24 de juliol; el Reglament de desplegament de la Llei 5/1998, del 17 d'abril, de ports de Catalunya, aprovat pel Decret 258/2003, del 21 d'octubre, i el Reglament de marines interiors de Catalunya, aprovat pel Decret 17/2005, del 8 de febrer. Aquest conjunt de normes, que constitueixen el corpus le-

gislatiu portuari, ha ordenat el sistema portuari de Catalunya durant els últims anys. Tot i que, en termes generals, els resultats han estat satisfactoris, actualment hi ha raons importants que aconsellen de reformar el règim jurídic dels ports, amb la finalitat d'optimitzar aquest sector clau de les infraestructures.

En primer lloc, cal fer esment de les circumstàncies territorials, econòmiques i socials, derivades del fet que Catalunya té una forta vinculació amb el mar, materialitzada en l'existència de ports esportius, pesquers, comercials, industrials i mixtos, amb un notable desenvolupament econòmic vinculat al turisme de qualitat.

En tots aquests àmbits hi ha dades objectives que revelen la transformació del sector portuari des de l'aprovació de la Llei 5/1998, amb una especial incidència en el fet que actualment cal donar prioritat a la prestació de serveis respecte a la construcció de noves infraestructures.

A tall d'exemple, la necessitat d'un tractament adequat de la nàutica esportiva, que sens dubte és un element dinamitzador turístic del país, se situa com a factor estratègic en els propers anys, que requereix una acció tendent a potenciar i optimitzar la utilització dels espais portuaris i llur rendibilitat, amb una gestió adequada que permeti comptar amb un nombre més gran d'operadors i d'usuaris que desenvolupin activitats generadores de valor mitjançant uns serveis portuaris eficients.

El trànsit portuari pesquer també presenta signes que evidencien un procés de canvi. Un descens significatiu de les captures de pesca fresca descarregades en els ports de Catalunya ha motivat un procés integral de modernització de les llotges pesqueres, dirigit i coordinat per l'Administració portuària de la Generalitat, per tal d'aportar valor al procés de comercialització i fomentar una gestió professionalitzada i adequada a l'interès del sector pesquer.

Respecte al trànsit portuari comercial i industrial, es constata que en els darrers anys el nombre total de passatgers i mercaderies que ha transitat pels ports de Catalunya ha evolucionat molt positivament, de manera que aquestes infraestructures portuàries poden esdevenir un instrument rellevant en el desenvolupament econòmic del país per l'aportació que fan a l'economia productiva.

Aquest increment generalitzat de l'activitat econòmica als ports catalans ha comportat més presència de la iniciativa privada en aquestes infraestructures, la qual cosa ha provocat una millora en la quantitat i la qualitat dels serveis i les activitats oferts al públic i un reforç notable en els nivells de competència.

D'altra banda, en aquest període també s'han produït canvis de caràcter qualitatiu en els trànsits portuaris associats als vaixells, als passatgers i a les mercaderies. En efecte, les instal·lacions portuàries de Catalunya comencen a ésser destinació i base d'embarcacions d'esbarjo de grans eslores, d'entre 20 i 60 metres, un mercat que fins avui era aliè als ports catalans. La presència d'aquest tipus d'embarcacions exigeix importants obres de remodelació en les infraestructures portuàries per a satisfer aquesta demanda incipient.

Així mateix, els ports de Catalunya són un punt de referència en el mercat internacional de creuers turístics. Aquesta nova modalitat de trànsit portuari reclama dotar els ports d'estacions marítimes modernes i segures per a donar un servei eficient als passatgers.

El transport de mercaderies també es consolida progressivament en els ports comercials, la qual cosa, sens dubte, comporta noves necessitats d'espai per a les empreses del sector.

Aquesta suma de circumstàncies aconsella reformar la legislació portuària de Catalunya per a donar resposta als nous reptes que presenta aquest sector i reforçar la concepció dels ports com a operadors econòmics i prestadors de serveis.

La reforma i actualització del corpus legislatiu català en matèria portuària s'inscriu també en un context de canvi que la fa necessària i inajornable.

És el cas, per exemple, de la regulació de les tarifes per serveis portuaris. Com a conseqüència de la doctrina del Tribunal Constitucional sobre el concepte de pres-

tació patrimonial de caràcter públic i les seves relacions amb el principi de reserva de llei, es va promulgar el text articulat de les taxes aplicables, aprovat pel Decret legislatiu 2/2010, del 3 d'agost, que regula les prestacions esmentades d'acord amb els conceptes i principis rectors del dret tributari, el contingut del qual s'incorpora a manera de codificació, i pràcticament de manera íntegra, a aquesta llei.

En aquest mateix sentit, altres reformes normatives, que afecten matèries tan vinculades amb l'ordenació dels ports com ara les relatives al patrimoni de les administracions públiques, la contractació pública, la protecció del medi ambient i la seguretat dels ports, especialment les promulgades en l'àmbit europeu, han superat el marc establert per la Llei 5/1998.

II

En l'àmbit portuari, la promulgació d'aquesta llei ha de permetre actualitzar els principis de la política portuària de la Generalitat per a adequar-los a la realitat present i projectar-los a la futura, de manera que resti garantida una ordenació adequada de la matèria.

En aquest respecte, els objectius de l'ordenació portuària a Catalunya són diversos. En primer lloc, i amb caràcter general, l'articulació d'un sistema portuari adaptat a les noves realitats socioeconòmiques, de manera que les infraestructures portuàries es posin al servei de la promoció econòmica, industrial, turística i social del país.

En segon terme, l'objectiu de fixar un règim jurídic contractual adequat per al foment de les inversions en les infraestructures i els serveis portuaris sense perdre de vista la necessitat de simplificar, des del punt de vista administratiu, la relació entre els operadors del sector i l'Administració portuària.

En aquesta mateixa línia d'actuació, és un objectiu de la Llei establir mesures que impulsin la promoció de les activitats nàutiques, d'esbarjo i esportives.

I com a darrer objectiu, igualment important, la Llei aspira a garantir la sostenibilitat ambiental de les infraestructures portuàries i de les activitats que s'hi desenvolupen, en compliment de la legislació aplicable en matèria de canvi climàtic.

III

Aquesta llei, amb 250 articles, s'estructura sistemàticament en quatre llibres, dividits en títols, capítols i seccions: el llibre primer conté les disposicions generals; el segon està dedicat al sistema portuari; el tercer regula el transport en aigües marítimes i continentals, i el quart recull el règim de policia i sancionador.

La part final conté tretze disposicions addicionals, vuit disposicions transitòries, una disposició derogatòria i dues disposicions finals.

IV

El llibre primer, relatiu a les disposicions generals, conté un dels elements més innovadors de la Llei. Es tracta del concepte de sistema portuari, configurat per totes les infraestructures portuàries situades en el territori de Catalunya i els serveis i les activitats que regula la Llei com a prestacions que s'ofereixen al públic per a satisfer les operacions i les necessitats marítimes i portuàries.

Aquesta categorització, en termes de sistema, al marge d'ajudar a definir amb precisió l'àmbit d'aplicació de la Llei, pel que fa al vessant portuari, dota les infraestructures i els serveis portuaris d'un element cohesionador i alhora vertebrador de les polítiques que es projecten sobre aquest sistema portuari.

L'àmbit d'aplicació de la Llei es completa amb la referència als serveis de transport en aigües marítimes i continentals prestats a títol onerós mitjançant embarcacions dotades de mitjans mecànics de propulsió que transcorrin íntegrament per Catalunya.

Un altre dels elements destacables del llibre primer és l'enumeració dels objectius que han de satisfer les polítiques que s'apliquin a Catalunya en matèria de ports

i transport de passatgers en aigües marítimes i continentals, en els termes expressats en aquest preàmbul.

Finalment, cal esmentar un altre dels aspectes que la Llei aporta com a novetat: es tracta del fet que els ports esportius s'identifiquen per categories, d'acord amb el nivell i la qualitat de les seves instal·lacions i dels serveis que ofereixen.

Es tracta, en suma, d'aplicar als ports esportius un sistema de classificació anàleg al dels establiments hotelers. Aquesta qüestió, merament enunciada en la Llei i pendent del que es desplegui per reglament, ha d'ésser un element dinamitzador dels ports esportius, en termes de qualitat i serveis als usuaris, i ha d'incentivar la competència entre instal·lacions d'aquestes característiques.

V

El llibre segon és el nucli central de la Llei, per l'extensió i, molt especialment, pel fet que configura els diferents aspectes del sistema portuari. D'acord amb els cinc títols en què s'estructura, tracta de la planificació, l'ordenació i la construcció; de l'organització administrativa portuària de la Generalitat; del règim demanial i contractual; dels serveis en el sistema portuari, i, finalment, del règim econòmic i financer del sistema portuari.

Com s'ha assenyalat abans, un cop consolidat un sistema portuari amb un nombre suficient d'infraestructures, la Llei ha de centrar l'atenció no tant en l'eventual construcció de noves instal·lacions sinó, fonamentalment, en la planificació, l'ordenació i la gestió de les que ja existeixen.

Pel que fa a la planificació, la Llei consolida la figura del pla de ports com l'instrument per mitjà del qual es determinen les grans línies de planificació i ordenació de les infraestructures i els serveis del sistema portuari, en el marc de les directrius que estableix el planejament territorial general.

D'altra banda, pel que fa als aspectes urbanístics, el plantejament és innovador, ja que la Llei crea la figura del pla director urbanístic portuari. Amb aquest pla director s'ordena la zona de servei d'un port i té una naturalesa doble: urbanística però també de pla portuari.

L'organització administrativa portuària de la Generalitat es regula en el títol segon d'aquest llibre, que disposa que les competències en matèria de ports s'exerceixen per mitjà del departament competent en matèria de ports i transports i l'entitat de dret públic Ports de la Generalitat, ambdós amb la consideració d'Administració portuària.

Aquest és un altre dels elements destacables de la Llei, per tal com defineix una nova organització administrativa portuària. Aquesta nova organització ha de fer possible la implantació d'un model únic de gestió portuària, a càrrec de Ports de la Generalitat, sens perjudici de les especificitats pròpies que cal preveure en funció de la diferent tipologia portuària i de gestió.

Així mateix, es crea el Consell de Ports, com a òrgan de consulta i assessorament en matèria portuària adscrit al departament competent en matèria de ports, que és cridat a ésser l'ens que garanteixi un grau de relació permanent entre el sector i l'Administració portuària.

El títol tercer, dedicat al règim demanial i contractual, agrupa, d'una banda, els preceptes que constitueixen el marc jurídic del domini públic portuari i, de l'altra, els contractes administratius per a la construcció d'obres portuàries i la concessió de serveis de les infraestructures portuàries.

Cal tenir en compte que el domini públic portuari es configura sobre la base de dues premisses: la titularitat pública dels béns i la seva afectació al desenvolupament de les operacions portuàries, amb una gestió que s'ha de basar en principis d'eficiència i rendibilitat, sense oblidar que cal preservar-ne la integritat i les característiques naturals, com a domini inscrit en l'àmbit del domini públic maritimoterrestre, és a dir, en un patrimoni públic natural d'alt valor ambiental.

La Llei configura aquest domini públic de manera que, un cop definits els béns que l'integren, se centra en la gestió d'aquest domini públic, en virtut dels títols demanials propis d'aquest àmbit d'actuació, com són especialment la concessió demanial i l'autorització, sempre basant-se en criteris d'utilització rendible i eficient.

En la línia de la necessària simplificació de tràmits, s'incorpora un sistema de llicències, comunicacions i declaracions responsables per a exercir activitats econòmiques en les infraestructures portuàries sota la premissa de l'exercici lliure i en règim de competència real i efectiva per qualsevol persona física o jurídica que compleixi els requisits establerts.

El capítol quart del títol tercer del llibre segon conté les determinacions de la Llei en matèria de contractes administratius per a la construcció d'obres públiques portuàries o la concessió de serveis de les infraestructures portuàries.

El punt de partida és la consideració de les activitats regulades com a operacions d'obra pública o de servei públic, en els termes establerts per la Llei, amb la remissió necessària a les normes de contractació del sector públic.

Pel que fa les especialitats establertes per la Llei, aquestes responen a l'objectiu de fixar les bases d'un sistema concessional més flexible i que incentivi les inversions. Un dels objectius estratègics d'aquesta llei és el de configurar un règim concessional per als ports esportius i les dàrsenes esportives que, sempre en el marc de la normativa sobre contractes del sector públic, aporti solucions a les problemàtiques que puguin generar les diferents conjuntures.

En el cas dels terminis concessionals, per exemple, se'n preveu, tant en aquest àmbit contractual com en el demanial, l'adequació no només per als casos en què estigui prevista en el títol concessional, sinó, especialment, quan l'empresa gestora aborda inversions rellevants, i sempre per a garantir la viabilitat de la instal·lació.

També mereixen un esment especial els aspectes ambientals. D'una banda, la referència al canvi climàtic. En concret, al fet que l'Administració portuària, d'acord amb el que determini la normativa en aquesta matèria, pugui requerir a les entitats gestores de les infraestructures portuàries l'elaboració d'estudis tècnics sobre la modificació del clima marítim i el seu efecte sobre les infraestructures, els serveis i les operacions portuàries, i pugui adoptar les mesures adequades en cada cas.

I, d'altra banda, el tractament en l'àmbit d'aquest domini públic portuari d'aspectes com els dragatges, els abocaments o la gestió dels residus i altres elements contaminants.

El títol quart s'ocupa dels serveis en el sistema portuari, de manera que reclassifica els serveis portuaris en generals i específics, i conceptua com a generals les operacions portuàries a les quals la Llei atribueix aquest caràcter i la titularitat de les quals es reserva l'Administració portuària.

En aquest sentit, la Llei també innova, en la mesura que dota del marc jurídic adequat aquestes operacions portuàries, configurades com les que existeixen de manera permanent a totes les instal·lacions portuàries, que presta directament l'Administració portuària o la persona que explota la instal·lació portuària, amb independència que siguin sol·licitades o no pels usuaris, i que es financen directament a càrrec del pressupost de Ports de la Generalitat o per mitjà de les quotes de manteniment en els casos de gestió indirecta.

Els serveis portuaris específics es caracteritzen pel fet que n'hi ha d'haver a totes les instal·lacions portuàries, i perquè en les instal·lacions portuàries gestionades per l'Administració portuària els presten persones físiques o jurídiques o entitats sense personalitat jurídica diferents de les encarregades de l'explotació portuària, sens perjudici que en circumstàncies excepcionals l'Administració portuària pugui assumir-ne la prestació efectiva. En qualsevol cas, qui presta el servei és retribuït directament pel destinatari, ja que aquests serveis es presten amb la petició prèvia dels usuaris.

Cal destacar, en aquest sentit, la detallada regulació de serveis, com els del practicatge, l'amarratge i desamarratge d'embarcacions, el remolc portuari, la recepció de residus generats per vaixells i embarcacions i de residus de càrrega, i la càrrega, l'estiba, la descàrrega, la desestiba i el transbordament de mercaderies.

Per tant, la Llei defineix el règim jurídic dels serveis portuaris, llurs característiques principals i les formes de prestació, i reconeix la llibertat d'accés a qualsevol persona que disposi dels requeriments legalment establerts, amb la prohibició expressa d'un règim d'exclusivitat o monopoli.

Dins d'aquest títol també es regula la cessió de qualsevol tipus d'elements portuaris i el règim específic dels punts d'amarratge i en trànsit, entre altres, i també el xàrter nàutic.

Es tracta, en suma, en un marc d'activació econòmica, d'un element fonamental per a la promoció de la nàutica esportiva, com a activitat sotmesa a regles de mercat, en la qual cal arbitrar mesures que facilitin una gestió correcta de l'oferta.

En aquest respecte, cal destacar que aquests contractes es regeixen pel dret privat, pel que fa a les relacions entre les parts contractuals, sens perjudici que s'han de subjectar a la normativa vigent en matèria portuària.

En el cas concret de la cessió dels punts d'amarratge, és, com s'ha assenyalat, un element portuari essencial quan es tracta de nàutica esportiva, que es configura en termes de dret d'ús preferent. Pel que fa al règim d'ús, la Llei dona cobertura expressa a l'estada de les tripulacions en l'embarcació, com a complement de l'activitat principal, que és la navegació, sempre que es comuniqui a la direcció del port.

Per contra, la Llei prohibeix expressament l'ús d'artefactes per a usos habitacionals, residencials, hotelers o per a altres tipologies d'usos i activitats turístiques. D'aquesta manera s'evita que es desvirtuï la finalitat per a la qual es posa en servei una infraestructura portuària.

El darrer capítol del títol quart es destina a donar cobertura a determinades singularitats del sector pesquer, de manera que, d'una banda, es garanteix que els ports amb instal·lacions portuàries destinades al sector pesquer disposin d'instal·lacions per a l'amarratge i la descàrrega dels productes pesquers i de les instal·lacions per a la manipulació, la preparació, la comercialització i la distribució dels productes pesquers, i de l'altra banda, es garanteix que les naus de classificació i venda de peix, les tradicionals llotges, es configurin com a béns afectes al servei portuari de titularitat pública destinades a la primera venda dels productes de la pesca i centres de control i comercialització amb les garanties necessàries.

El règim tributari del sistema portuari establert en el títol cinquè d'aquest llibre recull en bona part el contingut del text articulat de les taxes aplicables, aprovat pel Decret legislatiu 2/2010, del 3 d'agost, i el fa extensiu a tot el sistema portuari. Així mateix, s'hi introdueixen algunes modificacions amb la finalitat de simplificar-ne i millorar-ne l'aplicació als diversos sectors portuaris.

Aquest règim tributari es regeix per criteris d'equitat i de suficiència financera. Pel que fa al primer, s'adopta en la mesura que les activitats econòmiques que es desenvolupen a l'empara de la Llei, i que, d'una manera o altra, són beneficiàries d'un aprofitament privatiu o especial del domini públic o de l'activitat de l'Administració portuària, han d'aportar una contraprestació econòmica adequada al sistema. Pel que fa al segon, la suficiència financera de l'Administració portuària rau en el fet que els seus ingressos li han de permetre, en règim d'autonomia econòmica, afrontar les despeses d'explotació, conservació, depreciació i amortització, les obligacions legalment exigibles, i el manteniment i millorament de les condicions mediambientals i de seguretat de les instal·lacions i els serveis que gestiona o presta directament, tot això de manera compatible amb l'obtenció d'un rendiment raonable en l'explotació que permeti el finançament de les inversions i les despeses destinades a la creació, l'ampliació i el millorament de les infraestructures i les superestructures portuàries.

Per a fer-ho possible, el senyal econòmic del benefici obtingut o del cost del servei prestat es trasllada als titulars de les activitats destinatàries mitjançant les taxes, els cànons i altres figures regulades en el títol cinquè per la utilització privativa o l'aprofitament especial del domini públic portuari, i també pels serveis i les activitats que duu a terme l'Administració portuària.

Per tal d'assolir el principi de suficiència financera de les operacions portuàries, la Llei estableix que els ingressos econòmics de l'Administració portuària han de passar a ésser part del pressupost d'ingressos de Ports de la Generalitat, de manera que aquests recursos estan afectats íntegrament al compliment dels objectius i les finalitats de l'empresa en règim d'autonomia financera.

Un esment especial mereix la creació de la taxa pel servei portuari de recepció obligatòria dels residus generats pels vaixells, aplicable als vaixells o les embarcacions que accedeixen per via marítima o fluvial a una infraestructura portuària de competència de la Generalitat, que és conseqüència de la Directiva 2000/59/CE del Parlament Europeu i del Consell, del 27 de novembre, sobre instal·lacions portuàries de recepció de residus generats per vaixells i residus de càrrega.

Finalment, pel que fa a aquest àmbit tributari, la Llei també regula el cànon per prestació de serveis portuaris i l'exercici d'activitats comercials i industrials amb usos lucratius. Per a les matèries en què l'Administració portuària actua en règim de lliure competència i en què les activitats no siguin de sol·licitud o recepció obligatòria per als particulars, la Llei estableix el règim jurídic dels preus privats corresponents.

VI

El llibre tercer conté la regulació dels serveis de transport de passatgers, el seu règim de prestació i els requisits de prestació per mitjà d'un sistema de comunicacions prèvies.

Aquesta regulació, que té com a antecedent la de la Llei 10/2000, del 7 de juliol, d'ordenació del transport en aigües marítimes i fluvials, es projecta en dos àmbits, el del transport en aigües marítimes i el del transport en aigües continentals, de manera que comprèn tant els transports amb finalitats turístiques com el desplaçament a llocs per a fer pràctiques esportives, i, en general, qualsevol activitat comercial que comporti el transport de persones en embarcacions proveïdes de mitjans mecànics de propulsió.

S'exceptua del seu àmbit d'aplicació el lloguer d'embarcacions d'esbarjo, amb patró o sense patró, que no té la consideració, als efectes d'aquesta llei, de transport de persones.

Aquests serveis de transport de persones es classifiquen en línies regulars, que són les que estan subjectes a itineraris, freqüència d'escales, preus i altres condicions de transport prèviament establertes i que es presten amb una periodicitat predeterminada, i les línies no regulars o ocasionals, que són totes les que, per llurs característiques, no puguin considerar-se regulars.

En aquest àmbit regeix el principi de llibertat de prestació, de manera que qualsevol persona que compleixi els requisits establerts per la Llei pot exercir, en règim de competència real i efectiva, els serveis de transport de persones.

La principal novetat en aquesta matèria resideix en el fet que, en un context de simplificació administrativa, es passa d'un sistema d'autorització a un règim de comunicació, per a donar compliment a les disposicions de la normativa europea.

VII

El llibre quart s'ocupa del règim de policia portuària amb la finalitat de garantir el desenvolupament adequat de les operacions portuàries i la seguretat dels espais portuaris, de manera que es perfecciona la tipificació de les infraccions administratives, tant en l'àmbit portuari com de transport marítim, d'acord amb el principi de reserva de llei.

D'altra banda, sens perjudici de mantenir els aspectes generals en matèria d'inspecció i vigilància, s'especifiquen addicionalment les mesures de policia portuària i el règim de les ordres individuals, que reforcen la potestat portuària en aquest àmbit.

La regulació es reforça en alguns aspectes, com l'abandonament de vaixells i les mesures provisionals o cautelars, i s'hi incorporen altres qüestions, com ara l'embargament i la retenció judicial o administrativa, la negativa a l'entrada i a la prestació de serveis i activitats i la inspecció dels serveis de transport.

VIII

La part final de la Llei és integrada per tretze disposicions addicionals, vuit disposicions transitòries, una disposició derogatòria i dues disposicions finals.

Cal destacar, en primer lloc, la disposició addicional primera, que articula un procediment de renovació de concessions i contractes de concessió de serveis de les infraestructures portuàries, amb l'objectiu de permetre anticipar aquest procés de renovació contractual sense haver d'esperar a la finalització del termini concessional, amb els problemes que de vegades això comporta.

En tot cas, es garanteix que la decisió última resta en l'àmbit de l'Administració portuària, com no podia ésser d'altra manera, ja que pot decidir si gestiona la infraestructura portuària directament o indirectament, si estima que cal diferir el procés fins a una nova licitació en el moment en què fineixi la vigència del títol administratiu o si opta per iniciar l'expedient de contractació corresponent.

D'altra banda, en un context de promoció de les activitats que es desenvolupen en l'entorn portuari, la disposició addicional tercera conté un mandat per a l'Administració portuària, que, amb la col·laboració de les entitats representatives del sector, ha de promoure les accions que siguin pertinents per al foment de la navegació esportiva, especialment la navegació a vela.

En una línia anàloga, la disposició addicional sisena estableix que l'Administració portuària ha de vetllar perquè el sistema portuari ofereixi un nombre raonable d'amarratges destinats a la nàutica popular, entesa com la que es desenvolupa en embarcacions que no superen els 7 metres d'eslora, i preferentment a les embarcacions d'un nivell baix d'emissions.

Amb la finalitat de reforçar el marc d'exercici de les funcions de policia administrativa dels espais portuaris, i, dins d'aquest, el paper de les entitats concessionàries que gestionen infraestructures i serveis portuaris en els termes que estableix la Llei, la disposició addicional cinquena atribueix la consideració d'agents de l'autoritat als empleats de les dites entitats, quan siguin designats per a l'exercici de funcions internes de vigilància de l'activitat.

La disposició addicional setena té una importància singular, ja que conté el marc jurídic aplicable a les marines interiors de Santa Margarida i Empuriabrava.

La Llei opta, a diferència de normes anteriors, per regular aquestes dues realitats portuàries de manera específica, com a infraestructures portuàries singulars, situades en una urbanització maritimoterrestre.

En aquest context regulador s'atorga un paper important als ajuntaments respectius, de manera que exerceixen les funcions de conservació, manteniment i vigilància del conjunt de la urbanització maritimoterrestre, inclosos els canals o vials navegables.

Llibre primer. Disposicions generals

Article 1. Objecte

L'objecte d'aquesta llei és la regulació del sistema portuari i el transport de passatgers en aigües marítimes i continentals que són competència de la Generalitat.

Article 2. Àmbit d'aplicació

Aquesta llei és aplicable:

a) Al sistema portuari que és competència de la Generalitat.

b) Al transport de passatgers en aigües marítimes i continentals, prestat a títol onerós mitjançant embarcacions dotades de mitjans mecànics de propulsió, que transcorre íntegrament per Catalunya.

Article 3. Objectius

Les polítiques de la Generalitat en matèria de ports i de transport en aigües marítimes i continentals han de satisfer els objectius següents:

a) Articular un sistema portuari que posi les infraestructures portuàries al servei de la promoció econòmica, industrial, logística, nauticoesportiva, pesquera, turística i social de Catalunya.

b) Establir l'organització administrativa i de gestió que es plantegi per a posar-la al servei dels operadors del sector, amb especial atenció a la transparència i la simplificació administrativa en la relació entre aquests operadors i l'Administració portuària, amb criteris d'eficàcia i eficiència.

c) Fixar un règim jurídic contractual adequat per al foment de la col·laboració pública i privada que es materialitzi en les inversions en les infraestructures i els serveis portuaris.

d) Promoure activitats nàutiques, d'esbarjo, esportives, de recerca científica i culturals associades.

e) Integrar els ports en llur entorn territorial i vincular-los a la resta d'infraestructures de mobilitat.

f) Vetllar per la sostenibilitat ambiental de la infraestructura i de les activitats que s'hi duen a terme, en un context de canvi climàtic.

g) Vetllar perquè les activitats de transport de passatgers en aigües marítimes i continentals es duguin a terme d'una manera sostenible i segura per als usuaris.

h) Establir un règim tributari del sistema portuari just i proporcionat que en garanteixi la viabilitat i la sostenibilitat des del punt de vista econòmic i financer, i la generació de recursos susceptibles d'ésser reinvertits en la millora del mateix sistema portuari.

Article 4. Sistema portuari

El sistema portuari és configurat per les infraestructures portuàries la gestió de les quals és competència de la Generalitat i pels serveis i les activitats que regula aquesta llei com a prestacions que s'ofereixen al públic per a satisfer les operacions i les necessitats marítimes i portuàries.

Article 5. Tipologia d'infraestructures portuàries

1. Als efectes d'aquesta llei, s'entén per:

a) *Port*: el conjunt d'aigües abrigades i d'aigües exteriors adjacents d'aproximació i fondeig, d'espais terrestres que hi són contigus i d'instal·lacions i d'accessos terrestres que tenen les condicions físiques naturals o artificials i, si escau, d'organització necessàries per a fer les operacions pròpies de cada port i requerides, per raó de l'ús particular a què es destini, per la flota mercant, pesquera o esportiva i pels usuaris. Inclou les instal·lacions portuàries, enteses com el conjunt d'obres civils d'infraestructura, d'edificació o de superestructura, i també el conjunt d'instal·lacions mecàniques i xarxes tècniques de servei situades al port i destinades a facilitar el tràfic portuari.

b) *Instal·lació marítima menor*: el conjunt d'espais, obres i instal·lacions fixos o desmuntables per al servei de les embarcacions o les persones i per a la càrrega que,

per la seva naturalesa menor, no pot ésser considerat port marítim i que ocupa espais de domini públic maritimoterrestre no inclosos a la zona de servei dels ports. Tenen aquesta consideració els embarcadors, els molls de pilons, els varadors i altres instal·lacions anàlogues que no siguin part d'un port o no hi estiguin adscrites.

2. Els ports es classifiquen en:

a) Ports marítims o fluvials, per raó del caràcter de les aigües abrigades.

b) Ports artificials o naturals, per raó de l'origen de l'abric, segons si requereixen l'execució d'obres d'abric. En particular, són ports naturals els constituïts per les aigües abrigades per la mateixa disposició natural del terreny o els parcialment abrigats que es destinen a l'ancoratge de temporada d'embarcacions de pesca i esportives o d'esbarjo.

c) Ports comercials, industrials, pesquers, esportius o mixtos, per raó de l'ús o la destinació, segons si es destinen, exclusivament o principalment, a una o a diverses d'aquestes activitats.

d) Ports base o d'hivernada o ports de temporada, per raó del nivell d'abric i de serveis que ofereixen.

Article 6. Definicions

Als efectes d'aquesta llei, s'entén per:

a) *Aigües portuàries*: les superfícies d'aigua incloses dins la zona de servei d'un port o instal·lació portuària menor.

b) *Arqueig brut*: el tonatge de l'embarcació, expressat en GT (*gross tonnage*), que consta en el certificat internacional expedit d'acord amb el Conveni internacional sobre arqueig de vaixells del 1969. Si un vaixell no disposa del dit certificat, es pot recórrer al valor que consti en el Lloyd's Register of Shipping. Si el vaixell presenta un certificat del seu arqueig brut mesurat segons el procediment de l'Estat de la seva bandera, expressat com a tonatge de registre brut (TRB), o si és aquest el que consta en el Lloyd's Register of Shipping, l'Administració portuària li ha d'assignar un arqueig nou a partir de les dimensions bàsiques del vaixell. Aquesta assignació s'ha de fer aplicant la fórmula següent: GT (Londres provisional) = 0,4 x E x M x P, en què: E = l'eslora màxima total en metres, M = mànega màxima total en metres i P = puntal de traçat en metres. En el supòsit de construcció, l'arqueig brut és el corresponent al vaixell acabat; en el cas de desballestament, l'arqueig brut és la meitat de l'original.

c) *Atracada*: l'operació portuària que consisteix a acostar unes embarcacions a unes altres o a elements fixos d'amarrament i defensa.

d) *Atracada en punta*: la disponibilitat d'un lloc d'amarrament en pantalà o moll, de manera que l'embarcació queda sensiblement perpendicular a aquest i fixant un dels extrems (proa o popa) d'aquella al pantalà o moll i l'altre extrem a un fondeig permanent o a l'àncora.

e) *Calat màxim*: el calat de traçat definit segons la regla 4.2 del Reglament per a la determinació dels arqueigs brut i net dels vaixells, que figura com a annex I del Conveni internacional sobre arqueig de vaixells del 1969, o, a manca d'aquest, el que consta en el Lloyd's Register of Shipping.

f) *Capità* o *patró*: la persona que, en possessió del títol corresponent, exerceix el comandament i la direcció del vaixell o embarcació en tots els seus aspectes, i també les altres funcions públiques i privades que li atribueixi la normativa vigent.

g) *Càrrega de mercaderies*: l'operació portuària d'intercanvi del mode terrestre al marítim que consisteix en l'entrada de mercaderies a la zona de servei per via terrestre i la sortida d'aquestes o de llurs productes derivats per via marítima.

h) *Consignatari del vaixell*: la persona física o jurídica que actua en nom i representació del navilier o propietari del vaixell.

i) *Creuer*: vaixell de persones que entra en un port i és despatxat amb aquest caràcter per les autoritats competents i que, a més, té un nombre de passatgers en règim de creuer que supera el 50% del total de passatgers.

j) *Dàrsena*: el conjunt de superfícies de terra i aigua incloses a la zona de servei d'un port, destinades de manera preferent al servei de la flota mercant, pesquera o esportiva o a les activitats turístiques o recreatives complementàries.

k) *Descàrrega de mercaderies*: l'operació portuària d'intercanvi del mode marítim al terrestre que consisteix en l'entrada de mercaderies a la zona de servei per via marítima i la sortida d'aquestes o de llurs productes derivats per via terrestre.

l) *Embarcació d'esbarjo*: el vaixell civil de qualsevol tipus, amb independència del mitjà de propulsió, destinat a activitats d'esbarjo i lleure sense ànim de lucre o a la pesca no professional.

m) *Embarcació de base*: la que té autoritzada l'estada a la infraestructura portuària per un període igual o superior a sis mesos.

n) *Embarcació transeünt*: la que, no essent de base, té autoritzada l'estada a la infraestructura portuària per un període limitat i inferior a sis mesos.

o) *Entrada*: l'operació portuària consistent en l'accés del vaixell a la zona de servei per via marítima.

p) *Eslora màxima*: la llargada màxima d'un vaixell, des de la proa fins a la popa, que consta en el Lloyd's Register of Shipping, en la documentació del vaixell o, a manca d'aquests, la que resulti de l'amidament que faci directament l'Administració portuària. En el cas d'embarcacions d'esbarjo, s'ha de prendre la màxima distància entre els extrems dels elements més sortints de proa i popa de l'embarcació i els seus mitjans auxiliars.

q) *Estada*: l'operació portuària consistent en el fondeig o la permanència del vaixell en les aigües portuàries.

r) *Instal·lació desmuntable*: la que requereix, com a màxim, obres puntuals de fonamentació, que en tot cas no sobresurtin del terreny; està constituïda per elements de sèrie prefabricats, mòduls, panells o similars, sense elaboració de materials en obra ni utilització de soldadures; es munta i desmunta mitjançant processos seqüencials; permet fer-ne l'aixecament sense enderrocament, i es compon d'un conjunt d'elements que és fàcilment transportable.

s) *Instal·lació portuària receptora de residus*: la instal·lació fixa, flotant o mòbil capaç de rebre deixalles generades per vaixells i residus de càrrega.

t) *Lloc de fondeig d'ancoratge amb amarratge a mort*: la disponibilitat d'un amarratge subjecte a un punt fix del fons que permeti fixar la proa o la popa del vaixell, de manera que aquest quedi a la gira.

u) *Llotja*: la instal·lació destinada a l'exposició i primera venda dels productes pesquers frescs, situada a la zona de servei i autoritzada pels òrgans competents en matèria d'ordenació del sector pesquer.

v) *Màniga màxima*: l'amplada màxima del vaixell, excloent-ne els membres, mesurada en la línia de màxima càrrega de compartimentat o per sota d'aquesta.

w) *Marina seca*: el conjunt d'obres i instal·lacions terrestres autoritzades per l'Administració portuària per a emmagatzemar-hi embarcacions d'esbarjo i, si escau, fer-hi les activitats d'avarar-les, encallar-les, custodiar-les o reparar-les.

x) *Navegació exterior a la Unió Europea*: la que s'efectua entre ports o punts situats en zones en les quals els estats membres de la Unió Europea exerceixen sobirania, drets sobirans o jurisdicció i ports o punts situats fora d'aquestes zones.

y) *Navegació d'esbarjo o esportiva*: la navegació l'objecte exclusiu de la qual és l'esbarjo, la pràctica de l'esport sense propòsit lucratiu o la pesca no professional, pel seu propietari o per altres persones, per mitjà de l'arrendament, el contracte de passatge, la cessió o per qualsevol altre títol, sempre que en aquests casos el vaixell o embarcació no sigui utilitzat per més de dotze persones, sense comptar-hi la tripulació.

z) *Navegació interior a la Unió Europea*: la que s'efectua entre ports o punts situats en zones en les quals els estats membres de la Unió Europea exerceixen sobirania, drets sobirans o jurisdicció.

a') *Navilier*: la persona física o jurídica que, utilitzant vaixells mercants propis o aliens, en fa l'explotació, encara que no constitueixi la seva activitat principal, sota qualsevol modalitat admesa pels usos internacionals.

b') *Operacions portuàries*: el conjunt de serveis, subministraments, activitats i modalitats d'utilització dels béns, equips i instal·lacions destinades a facilitar, coordinar i controlar, en condicions de seguretat, salubritat, eficiència i indemnitat mediambiental, l'accés, estada, trànsit i sortida dels vaixells, embarcacions, passatgers, tripulants, vehicles, mercaderies i productes de la pesca de la zona de servei dels ports i instal·lacions marítimes menors.

c') *Passatgers en règim de creuer turístic*: les persones en règim de transport, bé perquè el port d'embarcament coincideix amb la destinació final de llur viatge o bé perquè estan en trànsit en un port, el qual ha d'estar emparat per un mateix contracte de transport.

d') *Passatgers en règim de transport*: les persones que viatgen a bord d'un vaixell, incloent-hi els conductors de vehicles, i que no tenen la condició de tripulants.

e') *Propietari del vaixell*: la persona titular dominical o la persona titular del dret de gaudir i disposar del vaixell.

f') *Transbordament de mercaderies*: l'operació portuària que consisteix en el trasllat de les mercaderies d'un vaixell a un altre sense detenir-se en els molls, i amb la presència simultània de tots dos vaixells durant les operacions.

g') *Trànsit marítim*: l'operació portuària que consisteix en la transferència de mercaderies o elements de transport en el mode marítim, en què aquestes són descarregades d'un vaixell al moll i, posteriorment, tornen a ésser carregades en un altre vaixell, o al mateix vaixell en diferent escala, sense sortir de la zona de servei del port.

h') *Trànsit terrestre*: l'operació portuària que consisteix en la transferència de mercaderies o elements de transport en el mode terrestre, en què l'entrada i la sortida de la zona de servei del port són per via terrestre.

i') *Transport marítim de curta distància*: el moviment de mercaderies i persones per mar entre ports situats en territori de la Unió Europea o entre aquests ports i els situats en països no europeus amb una línia de costa en els mars riberencs que envolten Europa.

j') *Urbanització maritimoterrestre*: la integrada per una marina interior i els terrenys de la urbanització, que han de constituir un sector de planejament urbanístic vinculat a la marina, d'ús preferentment residencial.

k') *Vaixell*: qualsevol embarcació, plataforma o artefacte flotant, amb desplaçament o sense, apte per a la navegació.

l') *Vaixell pesquer*: el vaixell civil de qualsevol tipus utilitzat comercialment per a la captura de peixos o altres recursos vius del mar.

m') *Vaixell turístic local*: el vaixell que fa excursions amb finalitat turística, amb escales o sense, a una distància màxima de cinquanta milles des del port base.

Article 7. Elements i característiques tècniques de les infraestructures portuàries

1. Les característiques tècniques, els elements, els serveis, les activitats i altres requisits que, amb caràcter mínim, han de tenir les infraestructures portuàries s'han de determinar per reglament, tenint en compte llur naturalesa o destinació.

2. Els ports base o d'hivernada han de garantir durant tot l'any les condicions que es determinin com a mínimes.

Article 8. Categories de ports esportius

Els ports esportius s'identifiquen per categories, d'acord amb el nivell i la qualitat de llurs instal·lacions i dels serveis que ofereixen, en els termes que es determinin per reglament.

Llibre segon. Sistema portuari

Títol I. Planificació, ordenació i construcció

Capítol I. Pla de ports

Article 9. Objecte i naturalesa

1. El pla de ports és l'instrument per mitjà del qual es determinen les grans línies de planificació i ordenació de les infraestructures i els serveis del sistema portuari que és competència de la Generalitat, en el marc de les directrius que estableix el planejament territorial general.

2. El pla de ports té caràcter de pla territorial sectorial, d'acord amb la Llei 23/1983, del 21 de novembre, de política territorial, i s'ha de tramitar i aprovar d'acord amb el que disposa aquesta norma.

Article 10. Contingut

1. El pla de ports ha de tenir, com a mínim, els continguts següents:

a) La determinació dels objectius i les bases del pla.

b) La prognosi estratègica de l'activitat futura, basada en un estudi de la demanda i de les previsions d'evolució dels diferents sectors d'activitat.

c) La determinació, en el període de vigència del pla, de les directrius i de les actuacions que cal fer d'acord amb els objectius de l'article 3.

d) La determinació dels mitjans econòmics, financers i organitzatius necessaris per al desenvolupament i l'execució del pla.

e) La definició dels indicadors de seguiment del pla i els criteris per a revisar-lo.

f) L'establiment dels criteris per a la sostenibilitat ambiental, econòmica i social del sistema portuari de Catalunya, que incorpori una avaluació sobre el nombre d'instal·lacions portuàries existents i llurs eventuals ampliacions, i també les limitacions a l'establiment de nous ports.

g) La definició de les activitats de servei públic d'acord amb aquesta llei.

2. El Govern ha de concretar per reglament el contingut del pla de ports.

Capítol II. Ordenació sectorial i urbanística de la zona de servei portuària

Article 11. Zona de servei portuària

1. Els ports i les instal·lacions marítimes menors han de disposar d'una zona de servei formada per les superfícies de terra i aigua necessàries per al desenvolupament de les operacions portuàries, els espais de reserva que garanteixin la possibilitat de desenvolupament de l'activitat portuària i els que es puguin destinar a usos portuaris complementaris. Les superfícies d'aigua incloses dins la zona de servei són les aigües portuàries interiors protegides o delimitades per instruments de senyalització, les exteriors immediatament adjacents a les obres d'abric i de bocana i les que són necessàries per a fer les operacions d'aproximació al port i de fondeig, en els termes que s'estableixin per reglament.

2. Els usos admissibles a la zona de servei portuària poden ésser bàsics i 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 comercials, nauticoesportius, pesquers, industrials i logístics.

b) Són usos portuaris complementaris els usos que 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. Tenen, en tot cas, aquesta consideració els usos destinats a integrar el sistema portuari amb el seu

entorn urbà, com els turístics, d'estada de la tripulació, de restauració, comercials, esportius, de serveis, culturals, recreatius, firals i d'exposicions.

3. Dins la zona de servei portuària, 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 béns immobles, de conformitat amb la normativa reguladora de les finances locals.

Article 12. Ordenació portuària dins la zona de servei

1. Correspon a l'Administració portuària, en l'exercici de les seves potestats d'administració i policia de l'espai portuari, distribuir els àmbits següents:

a) Els serveis, les activitats i les instal·lacions sobre la superfície d'aigua.

b) Els serveis, les activitats i les instal·lacions sobre la superfície de terra que no tinguin component edificatori.

c) Les obres d'infraestructura que no n'impliquin una modificació substancial.

2. La distribució dels àmbits portuaris a què fa referència l'apartat 1 s'ha de reflectir documentalment d'acord amb el que s'estableixi per reglament.

3. S'han d'establir per reglament les condicions de dimensionament i la resta de paràmetres de la dotació d'aparcaments d'acord amb l'ordenació urbanística de la zona de servei. Aquest dimensionament ha de tenir en compte la mobilitat generada i la seva contribució a la sostenibilitat econòmica de l'explotació portuària.

4. La superfície màxima permesa per als usos previstos a la zona de servei s'ha de determinar per reglament.

Article 13. Coordinació amb el planejament urbanístic

1. Els instruments de planejament urbanístic general i derivat aprovats inicialment que afectin la zona litoral de Catalunya han d'ésser sotmesos a informe de l'Administració portuària pel que fa a les matèries en què té competència, sens perjudici de la resta d'informes exigibles.

2. El règim jurídic aplicable als informes a què fa referència l'apartat 1 és el que regula la legislació urbanística per a les administracions sectorials que han d'informar sobre els instruments de planejament.

Article 14. Pla director urbanístic portuari

1. L'ordenació urbanística de la zona de servei es fa per mitjà de la figura del pla director urbanístic portuari.

2. Els plans directors urbanístics portuaris han de:

a) Delimitar amb precisió la zona de servei, la qual pot tenir caràcter discontinu.

b) Qualificar la zona de servei portuària com a sistema general portuari.

c) Establir les determinacions bàsiques relatives a l'accessibilitat exterior i interior, i a l'edificabilitat i la volumetria i els seus usos, coherentment amb el model territorial i l'estructura general i orgànica del municipi.

3. El pla director urbanístic portuari té naturalesa urbanística i també de pla portuari. En allò que no regula expressament aquesta llei, li són aplicables el règim jurídic i les determinacions dels plans directors urbanístics, de conformitat amb la normativa aplicable en matèria d'urbanisme.

4. El pla director urbanístic portuari es formula, es tramita i s'aprova d'acord amb el que estableix la legislació urbanística. En la tramitació del pla, aquest s'ha de sotmetre a l'informe de l'Administració general de l'Estat, en els termes establerts per la legislació en matèria de costes, i al tràmit d'avaluació ambiental propi dels plans directors urbanístics, d'acord amb el que estableix la legislació sectorial aplicable.

5. Els plans directors urbanístics portuaris han de contenir, a més de la documentació establerta per la legislació urbanística, els documents següents:

a) Els estudis tècnics justificatius, si escau.

b) La memòria econòmica i social, que ha d'incloure un apartat sobre l'impacte de gènere de les actuacions.

c) El document en què es determini l'ordenació detallada del sòl, amb esment especial dels usos admissibles a la zona de servei amb el nivell de detall propi d'un pla urbanístic derivat, i també la concreció de les característiques de les obres d'urbanització.

d) El document en què constin les comunicacions terrestres necessàries per a assegurar l'accés adequat a la infraestructura i la connectivitat amb la resta del territori.

e) L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada, d'acord amb la seva normativa reguladora.

f) L'informe de sostenibilitat ambiental, que ha de tenir en compte l'avaluació ambiental del pla de ports.

g) La resta de documents que es determinin per reglament.

6. L'aprovació d'un pla director urbanístic portuari comporta la declaració d'utilitat pública, als efectes de l'expropiació dels béns i els drets de titularitat privada situats dins la zona de servei, sempre que aquest pla director estableixi el sistema d'actuació per expropiació.

7. La Generalitat, a banda dels plans directors urbanístics de cadascun dels ports, pot promoure plans directors urbanístics per a delimitar i ordenar aspectes concrets en un conjunt de ports determinat.

Article 15. Obres a la zona de servei portuària

1. Les obres vinculades als usos portuaris bàsics que facin l'Administració portuària i els particulars a la zona de servei no sotmeses a llicència o a qualsevol altre acte de control preventiu municipal només poden ésser suspeses pels tribunals competents. Les obres ordinàries i les activitats vinculades als usos portuaris complementaris estan sotmeses a control municipal.

2. La resta d'obres que es facin a la zona de servei estan sotmeses a control municipal.

Títol II. Organització administrativa portuària de la Generalitat

Capítol I. Organització

Article 16. Estructura administrativa

1. Les competències en matèria de ports que corresponen a la Generalitat són exercides pel Govern, per mitjà del departament competent en matèria de ports i l'entitat Ports de la Generalitat, d'acord amb el que estableixen aquesta llei i les normes reglamentàries que la despleguin.

2. Als efectes d'aquesta llei, són Administració portuària el departament competent en matèria de ports i l'entitat Ports de la Generalitat.

Article 17. Òrgans competents

1. Correspon al Govern definir la política portuària per mitjà de l'establiment dels principis i objectius del sistema portuari.

2. Corresponen al departament competent en matèria de ports les funcions següents:

a) Impulsar i desenvolupar la política portuària del Govern.

b) Dirigir i coordinar el sistema portuari.

c) Elaborar i aprovar la planificació estratègica de les infraestructures portuàries.

d) Dur a terme l'ordenació general de les infraestructures portuàries i elaborar la normativa necessària per a desplegar-les correctament.

e) Participar, amb els tràmits previs establerts per la normativa aplicable, amb els organismes d'abast supraautonòmic que compleixen funcions relacionades amb les infraestructures portuàries de titularitat estatal situades a Catalunya.

f) Aprovar definitivament els projectes i atorgar els contractes que comportin la construcció de noves infraestructures portuàries i dels projectes d'ampliació que comportin l'adscripció de noves superfícies de domini públic maritimoterrestre.

g) Aprovar la forma concreta de gestió de cadascuna de les infraestructures portuàries de la Generalitat.

h) Dur a terme la inspecció de les infraestructures portuàries.

i) Promocionar les infraestructures i els serveis portuaris i fer estudis i recerques en matèries relacionades amb l'activitat portuària.

3. Corresponen a Ports de la Generalitat les funcions següents:

a) Dirigir i administrar les infraestructures portuàries que gestioni directament o indirectament, i la zona de servei respectiva, incloses les funcions administratives relatives, entre altres, a l'atorgament de les concessions i les autoritzacions pertinents i a la defensa del domini públic portuari.

b) Contractar les obres de construcció i conservació de les infraestructures portuàries la gestió directa de les quals té encomanada.

c) Gestionar i percebre les taxes, els cànons i els preus públics i privats en els termes que estableix aquesta llei.

d) Ordenar els usos dins les zones portuàries i formular els instruments de planejament portuari establerts per aquesta llei que, d'acord amb la planificació urbanística, prevegin desenvolupar-lo.

e) Facilitar a les empreses dedicades al transport de passatgers en aigües marítimes i continentals el desenvolupament de llurs operacions comercials posant-los a disposició els béns, els elements i els equips existents en les infraestructures portuàries.

f) Exercir, d'acord amb la normativa aplicable, les funcions de policia i de coordinació dels serveis portuaris i de les activitats econòmiques en les infraestructures portuàries.

g) Garantir la prestació dels serveis portuaris específics i desenvolupar activitats econòmiques, en règim de lliure competència, per a satisfer les necessitats dels usuaris de les infraestructures portuàries.

h) Formular els plans d'autoprotecció dels ports, conjuntament amb els municipis i de conformitat amb la normativa sectorial aplicable.

i) Gestionar la senyalització portuària i atorgar les concessions per a la retirada de residus d'acord amb el Conveni internacional per a prevenir la contaminació causada per vaixells, del 2 de novembre de 1973, modificat pel Protocol de Londres del 17 de febrer de 1978 (MARPOL 73/78).

j) Participar en el foment de l'ús de les infraestructures portuàries situades en el territori de Catalunya, incidint directament en les activitats econòmiques que puguin generar-hi sinergies.

k) Garantir la protecció ambiental del domini públic portuari.

l) Fer estudis i recerques en matèries relacionades amb l'activitat portuària.

m) Qualsevol altra funció necessària per a facilitar el tràfic marítim portuari i aconseguir la rendibilitat i la productivitat de l'explotació del domini públic portuari.

n) Qualsevol altra comesa que li sigui encarregada pel departament competent en matèria de ports.

Capítol II. Ports de la Generalitat

Secció primera. Naturalesa jurídica

Article 18. Naturalesa jurídica

1. Ports de la Generalitat és una entitat de dret públic, d'acord amb l'article 1.*b*.1 del text refós de la Llei 4/1985, del 29 de març, de l'Estatut de l'empresa pública catalana, aprovat pel Decret legislatiu 2/2002, del 24 de desembre, que té per finalitat gestionar les infraestructures portuàries que són competència de la Generalitat, en els termes establerts per aquesta llei i les normes que la despleguen.

2. Ports de la Generalitat està adscrita al departament competent en matèria de ports i es regeix per la legislació específica en matèria de ports i pels seus estatuts; per les normes del dret civil, mercantil i laboral; per la normativa reguladora de les empreses públiques de la Generalitat, i, en el que li sigui aplicable, per la normativa reguladora de les finances públiques i de patrimoni de la Generalitat.

3. Ports de la Generalitat té personalitat jurídica i patrimoni propis, autonomia administrativa i econòmica i plena capacitat d'obrar per al compliment de les funcions establertes per l'article 17.3. Com a regla general, sotmet les seves activitats al dret privat, excepte en l'exercici de les funcions de poder públic que l'ordenament li atribueix, com, entre altres, les relatives al règim de contractació pública, la potestat sancionadora i les seves relacions amb els departaments de la Generalitat i amb altres administracions i ens públics.

4. Ports de la Generalitat pot adquirir, d'acord amb les normes per les quals es regeix, fins i tot com a beneficiari d'expropiació forçosa, posseir, reivindicar, permutar, gravar o alienar tota classe de béns i drets, concertar crèdits, subscriure contractes, establir i explotar obres i serveis, obligar-se, interposar recursos, exercir accions judicials i executar les activitats regulades per les lleis.

Secció segona. Organització

Article 19. Òrgans

1. Els òrgans de govern de Ports de la Generalitat són la presidència i el Comitè Executiu.

2. L'òrgan de gestió de Ports de la Generalitat és la Direcció General.

Article 20. Presidència

1. El president i el vicepresident de Ports de la Generalitat són nomenats pel Govern, a proposta del conseller competent en matèria de ports.

2. El vicepresident del Comitè Executiu de Ports de la Generalitat substitueix el president en cas de vacant, absència o malaltia i exerceix les funcions que li són encomanades o delegades pel president.

3. El president de Ports de la Generalitat és també president del Comitè Executiu, i li corresponen les funcions següents:

a) Exercir la representació de Ports de la Generalitat i del Comitè Executiu.

b) Convocar les reunions del Comitè Executiu, amb la fixació del lloc, la data, l'hora i l'ordre del dia.

c) Presidir i dirigir les sessions del Comitè Executiu i dirimir els empats amb el seu vot de qualitat.

d) Autoritzar amb la seva signatura l'acta de sessions i de certificacions.

e) Actuar com a òrgan de contractació de Ports de la Generalitat i exercir les funcions que li són pròpies.

f) Subscriure convenis i acordar l'exercici de les accions i els recursos que corresponen a l'entitat en defensa dels seus interessos davant les administracions públiques i els tribunals de justícia.

g) Les altres funcions que li pugui delegar el Comitè Executiu.

h) Qualsevol altra funció que aquesta llei no assigni als altres òrgans de l'entitat.

4. El president de Ports de la Generalitat pot delegar les seves funcions en el vicepresident o en el director general.

Article 21. Comitè Executiu

1. El Comitè Executiu és l'òrgan rector col·legiat de Ports de la Generalitat, i és constituït pels membres següents:

a) El president.

b) El vicepresident.

c) El director general, amb veu i sense vot.

d) Un nombre de vocals que ha de determinar el Govern, entre els quals hi ha d'haver necessàriament persones en representació de l'Administració de la Generalitat, de les administracions locals i de les entitats l'activitat de les quals estigui relacionada amb les competències de Ports de la Generalitat.

2. Les persones que representen les administracions locals han d'ésser dues, com a mínim, en representació dels municipis en el terme municipal dels quals hi ha un port gestionat per Ports de la Generalitat.

3. La composició del Comitè Executiu ha de respondre a criteris de representació equilibrada de dones i homes amb relació a les persones que no en siguin membres per raó del càrrec.

4. A les reunions del Comitè Executiu hi assisteix un secretari, amb veu i sense vot, designat pel president.

5. Si l'ordre del dia de la sessió inclou la consideració específica d'una qüestió que pugui afectar un col·lectiu determinat, s'han de consultar les entitats més representatives d'aquest col·lectiu.

6. Correspon al Comitè Executiu:

a) Fixar les directrius generals d'actuació de l'entitat, de conformitat amb els objectius generals de política portuària del Govern de la Generalitat.

b) Aprovar l'avantprojecte de programa d'actuació, d'inversions i de finançament de Ports de la Generalitat corresponent a l'exercici següent.

c) Aprovar l'avantprojecte de pressupost d'explotació i de capital de l'entitat, el balanç anual i la memòria de Ports de la Generalitat.

d) Proposar al president la licitació dels contractes.

e) Autoritzar la inscripció en el cens de Ports de la Generalitat de les empreses consignatàries, de les empreses d'estiba i de les comercialitzadores de peix, tenint en compte el cens actual.

f) Aprovar la plantilla i el règim retributiu del personal.

g) Acordar la constitució de consorcis, amb l'autorització prèvia del Govern de la Generalitat.

h) Atorgar els títols habilitants corresponents per a l'ocupació de superfície de domini públic en les zones de servei portuàries i per al dret d'utilització de les instal·lacions, i procedir a la modificació, el rescat, la reversió i la caducitat o l'extinció d'aquests títols, d'acord amb els plecs de condicions generals aprovats pel departament competent en matèria de ports.

i) Aprovar provisionalment, d'acord amb la normativa urbanística aplicable, els projectes d'obres que executi Ports de la Generalitat.

j) Adoptar acords en matèria de tributs portuaris i preus privats.

k) Proposar al departament competent en matèria de ports l'aprovació de noves normes relatives als serveis portuaris.

l) Emetre un informe sobre les normes generals relatives als serveis portuaris.

m) Formular i proposar al conseller competent en matèria de ports, amb l'informe municipal previ, l'aprovació del pla de delimitació de la zona de servei portuària i, si escau, el pla director urbanístic portuari.

n) Exercir la potestat de policia que sigui necessària per al compliment dels seus fins i controlar, en l'operativa portuària que és competència de la Generalitat, el

compliment dels reglaments de mercaderies perilloses, els de seguretat i higiene i els dels sistemes de seguretat i contra incendis, sens perjudici de les competències que corresponguin a altres departaments de la Generalitat.

7. El Comitè Executiu pot delegar en el director general i en el president les funcions que té atribuïdes, llevat de les que per llei siguin indelegables.

8. El Comitè Executiu es reuneix en sessions ordinàries amb una periodicitat trimestral. També es pot reunir en sessions extraordinàries sempre que ho acordi el president o a petició d'almenys una tercera part dels seus membres.

Article 22. Direcció General

1. La Direcció General duu a terme la gestió ordinària de Ports de la Generalitat, sota la direcció de la presidència i del Comitè Executiu.

2. El director general és nomenat pel conseller competent en matèria de ports, a proposta de la presidència de Ports de la Generalitat.

3. Correspon al director general l'exercici de les funcions següents:

a) Gestionar i dirigir Ports de la Generalitat en els aspectes administratius i tècnics.

b) Dirigir els recursos humans i organitzar el funcionament intern de Ports de la Generalitat i executar els acords del Comitè Executiu en aquesta matèria.

c) Gestionar els recursos econòmics i ordenar les despeses i els pagaments, dins els límits establerts pel Comitè Executiu.

d) Proposar al Comitè Executiu l'aprovació de la plantilla i el règim retributiu del personal.

e) Aprovar en els aspectes tècnics els projectes d'obres.

f) Proposar al president, a petició del Comitè Executiu, la formalització de contractes i de convenis.

g) Elaborar i presentar al Comitè Executiu l'avantprojecte de pressupost d'explotació i de capital, els comptes i la memòria anual de Ports de la Generalitat.

h) Elaborar i presentar al Comitè Executiu l'avantprojecte de programa d'actuació, d'inversió i de finançament.

i) Elaborar i proposar al Comitè Executiu les normes generals dels serveis portuaris.

j) Proposar al Comitè Executiu la constitució de consorcis.

k) Impulsar els expedients sancionadors que en l'àmbit de Ports de la Generalitat es puguin tramitar i elevar-ne la proposta de resolució als òrgans competents per a imposar sancions.

l) Exercir les facultats que li siguin delegades pel Comitè Executiu i per la presidència.

Secció tercera. Règim econòmic

Article 23. Recursos

1. Els recursos econòmics de Ports de la Generalitat estan constituïts per:

a) Els productes i les rendes del seu patrimoni, i també els recursos procedents de l'alienació dels seus actius.

b) Els tributs portuaris.

c) Els ingressos que tinguin el caràcter de recursos de dret privat obtinguts en l'exercici de les seves funcions.

d) Els ajuts i subvencions de qualsevol procedència.

e) Els recursos procedents dels crèdits, els préstecs i altres operacions financeres que pugui concertar.

f) El producte de l'aplicació del règim sancionador establert per aquesta llei.

g) Les donacions, els llegats i altres aportacions de particulars o entitats privades.

h) L'import de les penalitzacions contractuals, les multes coercitives, les garanties adquirides per prescripció o confiscació i qualsevol altra prestació patrimonial de caràcter públic adquirida en l'exercici de les seves funcions.

i) Qualsevol altre recurs que li sigui atribuït per l'ordenament jurídic.

2. Els recursos de l'entitat tenen caràcter finalista, ja que es destinen a la consecució dels seus objectius i, per tant, a l'autofinançament del sistema portuari.

Article 24. Règim pressupostari i de comptabilitat

1. El pressupost de l'entitat és anual i està subjecte a les disposicions sobre pressupostos de les entitats de dret públic que han d'ajustar llur activitat a l'ordenament jurídic privat, d'acord amb el que disposa la normativa reguladora de les empreses públiques de la Generalitat.

2. L'entitat ordena la seva comptabilitat d'acord amb el pla general de comptabilitat i resta sotmesa al control financer mitjançant auditories, d'acord amb el que disposa la normativa reguladora de les finances públiques de Catalunya.

Secció quarta. Règim jurídic

Article 25. Contractació

La contractació de Ports de la Generalitat es regeix per la normativa aplicable al sector públic i ha de garantir els principis de publicitat, lliure concurrència, transparència, igualtat i no-discriminació.

Article 26. Personal

1. Les relacions entre Ports de la Generalitat i el seu personal es regeixen pel dret laboral.

2. La selecció del personal de Ports de la Generalitat s'ha de fer dins els límits pressupostaris, d'acord amb els principis d'igualtat, inclosa la igualtat d'oportunitats de dones i homes, mèrit i capacitat, per mitjà de procediments que garanteixin la publicitat i la concurrència.

3. S'ha de vetllar per garantir l'eliminació d'estereotips de gènere amb relació a la promoció i l'atribució de tasques laborals.

Article 27. Règim patrimonial

1. El patrimoni de Ports de la Generalitat està constituït pel conjunt dels seus béns i drets, qualsevol que en sigui la naturalesa i sigui quin en sigui el títol d'adquisició o aquell en virtut del qual li hagin estat atribuïts.

2. La gestió i l'administració dels béns i drets patrimonials de Ports de la Generalitat, i també els del patrimoni de la Generalitat que li siguin adscrits per al compliment de les seves finalitats, s'ha d'ajustar a la legislació portuària, al que disposa per a aquest tipus d'entitats la normativa reguladora de les entitats que integren el sector públic de la Generalitat i, en allò que li sigui aplicable, a la normativa reguladora del patrimoni de la Generalitat i els preceptes de caràcter bàsic de la legislació estatal reguladora del patrimoni de totes les administracions públiques. Les normes generals de dret administratiu i, en absència d'aquestes, les de dret privat, s'han d'aplicar com a dret supletori.

Article 28. Recursos i reclamacions administratives

1. Els actes administratius adoptats pels òrgans de Ports de la Generalitat poden ésser revisats i objecte de recurs de conformitat amb el que estableix la legislació sobre règim jurídic del sector públic, de procediment de les administracions públiques i de contractes del sector públic.

2. Els actes i les actuacions d'aplicació dels tributs portuaris i els actes d'imposició de sancions tributàries poden ésser revisats i objecte de recurs de conformitat amb la legislació tributària.

3. El president de Ports de la Generalitat té la condició d'òrgan jeràrquicament superior del Comitè Executiu i de la Direcció General, i les seves resolucions posen fi a la via administrativa.

Capítol III. Consell de Ports

Article 29. Consell de Ports

1. Es crea el Consell de Ports, com a òrgan de consulta i assessorament en matèria portuària, a fi de cooperar en la consecució dels objectius que li són propis.

2. El Consell de Ports funciona en Ple, en comissions, entre les quals ha de crear una comissió d'innovació, i en grups de treball.

3. El Consell de Ports resta adscrit al departament competent en matèria de ports.

Article 30. Composició i règim de funcionament

1. El Consell de Ports és integrat per persones en representació de les administracions competents en la matèria i de tots els sectors interessats en l'àmbit portuari: representants de l'Administració local, del sector pesquer, del sector nauticoesportiu, del sector del transport de viatgers, del sector d'activitats econòmiques, del sector del transport de mercaderies, dels cossos de seguretat i salvament marítim, dels treballadors, dels col·lectius ecologistes i de totes les persones que representin interessos legítims dels col·lectius afectats, en els termes que es determinin per reglament.

2. La representació de cada entitat en el Consell de Ports correspon al vocal nomenat, sense que pugui designar-se cap suplent. No obstant això, els membres del Consell de Ports poden delegar en un altre membre del consell llur representació i llurs vots per a una sessió concreta.

3. El Consell de Ports s'ha de reunir en sessió ordinària almenys dos cops l'any, i en tantes sessions extraordinàries com calgui, a proposta de la presidència o d'un terç dels seus membres.

4. El funcionament del Consell de Ports es regeix per les normes aplicables als òrgans col·legiats de la Generalitat.

Article 31. Funcions

Corresponen al Consell de Ports les funcions següents:

a) Actuar com a òrgan permanent de consulta entre el sector i l'Administració portuària.

b) Emetre un informe sobre els projectes de disposicions generals que es dictin en desplegament d'aquesta llei.

c) Col·laborar amb l'Administració portuària per a aconseguir la millora progressiva del sistema portuari.

d) Presentar a l'Administració portuària les propostes i els suggeriments que consideri adequats per a millorar el sector portuari a Catalunya.

e) Qualsevol altra funció que li pugui ésser conferida d'acord amb la legislació vigent.

Article 32. Consells portuaris

1. L'Administració portuària pot constituir, en cadascuna de les infraestructures portuàries del sistema portuari de Catalunya, un consell portuari, que ha d'actuar com a òrgan consultiu en l'àmbit del port corresponent.

2. La composició, les competències i el règim de funcionament dels consells portuaris han d'ésser regulats pel reglament que n'estableixi la creació.

Títol III. Règim demanial i contractual

Capítol I. Règim jurídic del domini públic portuari

Article 33. Concepte de domini públic portuari

1. El domini públic portuari és constituït per les superfícies d'aigua, els terrenys, els béns i els drets de titularitat de l'Administració portuària i afectats als serveis i usos portuaris i, en particular:

a) Les superfícies d'aigua, els terrenys, les obres i les instal·lacions fixes traspassats a la Generalitat per mitjà del Reial decret 2876/1980, del 12 de desembre.

b) Les obres i les instal·lacions fixes que l'Administració portuària faci sobre el domini públic portuari i sobre el domini públic maritimoterrestre adscrit, i també els terrenys, les obres i les instal·lacions fixes que adquireixi conformement a dret, i les obres i les instal·lacions fixes d'ajuda a la navegació la construcció i la conservació de les quals es faci amb càrrec a recursos propis.

c) Les obres i les instal·lacions fixes construïdes pels concessionaris sobre el domini públic portuari i sobre béns de domini públic maritimoterrestre adscrit, i també els terrenys, les obres i les instal·lacions fixes adquirits per a ésser annexionats als esmentats dominis, quan reverteixin a l'Administració portuària. Mentre no es produeix aquesta reversió, i sens perjudici de llur naturalesa i titularitat, resten sotmesos a les potestats pròpies del domini públic portuari en allò que els sigui aplicable.

d) Els terrenys, les obres i les instal·lacions adscrits o que en el futur s'adscriguin a la Generalitat per a usos portuaris.

2. Els béns de domini públic portuari són imprescriptibles, inalienables i inembargables.

3. La inscripció en el Registre de la Propietat del domini públic portuari i dels drets atorgats sobre aquest domini i la cancel·lació dels assentaments respectius s'han de dur a terme d'acord amb la legislació hipotecària.

Article 34. Delimitació i investigació

1. L'Administració portuària pot delimitar els béns de domini públic portuari respecte a altres que pertanyin a terceres persones quan els límits siguin imprecisos o hi hagi indicis d'usurpació.

2. Un cop iniciat el procediment de delimitació, i mentre duri la tramitació, no es pot promoure cap procediment judicial amb la mateixa pretensió.

3. L'Administració portuària té la facultat d'investigar la situació dels béns i drets que presumeixi que pertanyen al domini públic portuari, per tal de determinar-ne la titularitat i d'acord amb les normes de procediment aplicables.

4. En la tramitació del procediment de delimitació, l'Administració portuària ha de requerir l'informe del municipi on s'emplacin els béns i drets del domini públic portuari afectats per la delimitació.

Article 35. Tècniques de garantia de la integritat del domini públic portuari

1. En les infraestructures portuàries de competència de la Generalitat no són aplicables les limitacions de la propietat sobre els terrenys contigus a la ribera del mar per raons de protecció del domini públic maritimoterrestre establertes per la legislació de costes.

2. L'Administració portuària pot recuperar per si mateixa i en qualsevol moment la possessió dels béns de domini públic portuari. En el procediment de recuperació ha de requerir l'informe del municipi on s'emplacin els béns.

3. L'Administració portuària pot recuperar en via administrativa la possessió dels béns de domini públic portuari, quan decaiguin o desapareguin el títol, les condicions o les circumstàncies que legitimaven l'ocupació per terceres persones.

Capítol II. Normes comunes sobre utilització del sistema portuari

Secció primera. Principis generals de la utilització del sistema portuari

Article 36. Règim d'utilització del sistema portuari

1. La utilització del sistema portuari s'ha de fer amb subjecció a criteris de racionalitat, rendibilitat, eficiència i sostenibilitat, amb l'atorgament previ, si escau, del títol habilitant corresponent, per part de l'Administració portuària, quan la utilització del sistema portuari requereixi o comporti exclusivitat, intensitat, perillositat, rendibilitat econòmica o l'execució d'obres o instal·lacions.

2. Són títols habilitants, d'acord amb aquesta llei, l'autorització i la concessió demanial, l'autorització per a la prestació de serveis específics, la llicència, la comunicació d'activitats, les declaracions responsables i comunicacions prèvies, i els contractes per a la construcció d'obres portuàries o de concessió de serveis de les infraestructures portuàries subjectes a la normativa reguladora dels contractes del sector públic.

3. Els títols que habiliten l'ocupació o utilització del sistema portuari tenen caràcter temporal i no eximeixen les persones titulars d'obtenir els permisos, les llicències, les autoritzacions i altres títols habilitants que siguin exigits per altres disposicions legals. No obstant això, quan aquests s'obtinguin abans del títol administratiu exigible d'acord amb aquesta llei, llur eficàcia resta demorada fins que el títol s'hagi atorgat.

4. Si l'ocupació o la utilització del sistema portuari deriva d'un contracte, l'habilitació s'entén atorgada implícitament en aquest. No obstant això, els títols destinats a la prestació d'un servei que impliquen ocupació demanial han de complir, a més de les condicions derivades de la prestació del servei, les obligacions i condicions que comporta l'ocupació d'un bé demanial.

5. L'obtenció de qualsevol dels títols no atribueix al titular facultats de tutela o policia sobre el domini públic portuari, llevat que es faci constar expressament en el títol habilitant quines facultats li són delegades. Així mateix, l'obtenció d'un títol no implica en cap cas la transmissió de les facultats dominicals de l'Administració portuària, ni l'assumpció per part d'aquesta de responsabilitat de cap tipus respecte al titular del dret a l'ocupació o a terceres persones.

6. L'ocupació i la utilització del sistema portuari en virtut d'un dels títols establerts per aquesta llei implica l'obligació d'utilitzar i conservar els béns de conformitat amb el que, en cada moment i segons el progrés de la ciència, disposi la normativa tècnica, mediambiental, d'accessibilitat, de supressió de barreres arquitectòniques i de seguretat que resulti aplicable. El titular és responsable dels danys i perjudicis que puguin ocasionar les obres, els serveis i les activitats al domini públic i al privat.

7. Els titulars habilitats estan obligats a subscriure i mantenir una pòlissa d'assegurança que cobreixi els riscos de danys a tercers i els supòsits d'incendi, entre altres.

8. Les funcions de coordinació d'activitats empresarials corresponen a Ports de la Generalitat, si el sistema portuari és gestionat directament, i a la persona física o jurídica encarregada de gestionar-lo, si se n'acorda la gestió indirecta, d'acord amb la normativa en matèria de prevenció de riscos laborals.

Secció segona. Canvi climàtic

Article 37. Mesures per a l'adaptació de les infraestructures portuàries i per a la mitigació dels efectes del canvi climàtic

1. L'Administració portuària, en el cas que, coordinadament amb l'administració competent en matèria de canvi climàtic, faci una diagnosi sobre els efectes del canvi climàtic en el sistema portuari, pot requerir als gestors de les infraestructures

portuàries que avaluïn quins són aquests efectes sobre la infraestructura, els serveis i les operacions portuàries.

2. L'Administració portuària, d'acord amb la normativa en matèria de canvi climàtic, ha de requerir als gestors de les infraestructures portuàries que elaborin estudis tècnics sobre el canvi del clima marítim i l'efecte que té sobre les infraestructures, els serveis i les operacions portuàries.

3. Si dels estudis a què fa referència l'apartat 2 es deriva la necessitat d'efectuar obres o actuacions essencials per a garantir la seguretat de la infraestructura, els serveis i les operacions no previstes en el títol o contracte concessional original, el departament competent en matèria de ports n'ha d'exigir a l'empresa concessionària l'execució, amb el corresponent reequilibrament econòmic, si escau, d'acord amb la inversió prevista.

4. En el cas que l'empresa concessionària no faci les obres o actuacions que es considerin essencials per a la seguretat de la infraestructura, l'Administració portuària ha d'extingir anticipadament el títol o el contracte, amb els efectes establerts per la normativa aplicable en cada cas.

Capítol III. Títols demanials

Secció primera. Normes comunes per a la tramitació, formalització, modificació, unificació i extinció de títols

Article 38. Procediment d'atorgament

1. Els títols s'atorguen a sol·licitud de la persona interessada o en virtut del procediment iniciat d'ofici per l'Administració portuària.

2. La persona interessada a obtenir un títol ha d'adreçar, si escau, una sol·licitud a l'Administració portuària en la forma establerta per la legislació sobre el procediment administratiu comú, acompanyada de la documentació que es determini per reglament.

3. En el cas d'inici a sol·licitud de la persona interessada, el procediment per a atorgar el títol habilitant d'autorització o de concessió s'ha de resoldre i notificar a la persona interessada en el termini de sis mesos. El venciment del termini establert per a dictar i notificar la resolució expressa determina la desestimació de la petició.

4. L'Administració portuària pot convocar concursos per a atorgar els títols habilitants.

Article 39. Formalització

1. El títol s'ha de formalitzar en document administratiu, en què han de constar, almenys:

a) La identitat i el domicili de la persona titular i de la persona que la representi.

b) L'objecte.

c) La superfície de domini públic portuari afectada, si escau.

d) Les condicions específiques de prestació del servei i les obligacions que cal complir davant l'Administració.

e) El règim econòmic al qual queda subjecte.

f) Les assegurances i el dipòsit que s'ha de constituir.

g) Les instal·lacions desmuntables autoritzades, si escau.

h) Les obres i les instal·lacions fixes o no desmuntables autoritzades, amb referència al projecte respectiu, i el termini d'inici i finalització d'aquelles.

i) Les tarifes o els preus màxims que es poden percebre del públic i els criteris per a fer-ne l'actualització, si escau.

j) La facultat de la persona titular d'impedir l'ús dels béns als usuaris que no abonin la tarifa corresponent, si escau.

k) La facultat de cessió de l'explotació total o parcial, formalitzada d'acord amb la normativa aplicable.

l) Les facultats de policia que es deleguen en la persona que tingui el títol corresponent o el règim de col·laboració en les tasques de seguretat del port i salvament, entre altres, si escau.

m) El pla o els plans que ha d'elaborar preceptivament la persona titular, inclòs el pla de negoci, i el termini de presentació a l'Administració portuària.

n) Les condicions de protecció del medi ambient.

o) L'assumpció de les despeses de conservació i manteniment.

p) El compromís d'utilitzar el bé segons la seva naturalesa i de lliurar-lo en l'estat en què es rebi.

q) El compromís d'obtenció prèvia de les llicències i els permisos exigits per altres administracions públiques.

r) La reserva de l'Administració portuària d'inspeccionar els béns afectats.

s) El termini de vigència i les condicions per a ampliar-lo.

t) Les causes d'extinció.

u) Els efectes de l'extinció del títol.

2. El títol produeix, amb caràcter general, efectes a partir de la data de notificació de l'atorgament, llevat que ho disposi altrament.

Article 40. Modificació dels títols habilitants

1. Els títols habilitants es poden modificar en els casos següents:

a) Si s'han alterat els supòsits determinants de l'atorgament.

b) Per força major.

c) Si ho exigeix llur adequació als plans o les normes corresponents.

d) Per mutu acord entre l'Administració portuària i la persona titular, sempre que no comporti una alteració substancial del contingut, en els termes que s'estableixin per reglament.

e) Si és necessari per a assegurar la correcta prestació del servei.

2. En el cas de les autoritzacions, la modificació no pot provocar la divisió, l'agrupació o la segregació de la superfície de domini públic que n'ha estat objecte.

Article 41. Unificació dels títols habilitants

1. La persona titular de dos o més títols habilitants pot sol·licitar a l'Administració portuària que se li unifiquin en un de sol, sempre que les instal·lacions siguin contigües o estiguin unides per una instal·lació comuna.

2. L'Administració portuària pot autoritzar la unificació en el supòsit que els títols unificables puguin formar una unitat d'explotació que comporti una millora en la gestió del sistema portuari. A aquest efecte, s'entén que hi pot haver unitat d'explotació si es duu a terme la mateixa activitat i si es disposa o es pot disposar d'elements comuns necessaris per a fer-ne l'explotació correcta, de manera que l'explotació conjunta sigui més eficient que l'explotació independent.

3. El termini del títol unificat resultant no pot ésser superior al de la mitjana aritmètica dels terminis pendents de cadascun dels anteriors, ponderat, a criteri de l'Administració portuària, per la seva superfície, el volum de negoci i d'inversió pendent d'amortitzar, amb l'actualització corresponent.

4. El procediment s'ha de resoldre i notificar a la persona interessada en el termini de sis mesos. El venciment del termini establert per a dictar i notificar la resolució expressa determina la desestimació de la petició.

Article 42. Extinció

1. El títol habilitant s'extingeix en els supòsits següents:

a) El venciment del termini d'atorgament.

b) La revisió d'ofici en els casos establerts legalment.

c) La revocació i la caducitat en els supòsits establerts per aquesta llei.

d) El mutu acord entre l'Administració portuària i la persona titular, que només es pot produir si no hi concorre una altra causa d'extinció imputable a la persona ti-

tular i sempre que no hi hagi raons d'interès públic que facin necessari o convenient el manteniment del títol.

e) La desafectació del bé de domini públic.

f) La incapacitat sobrevinguda de la persona titular.

g) La dissolució o extinció de la persona jurídica o de l'entitat sense personalitat jurídica que en sigui titular.

h) La desaparició del bé o l'esgotament de la possibilitat d'aprofitament d'aquest.

i) La renúncia de la persona titular acceptada per l'Administració portuària, sempre que no tingui incidència negativa sobre el domini públic o la seva utilització i no causi perjudicis a terceres persones.

j) L'expropiació forçosa del dret emparat pel títol.

k) L'anul·lació per mitjà de resolució judicial ferma.

2. La revocació del títol habilitant és procedent en els casos següents:

a) Si dificulta el correcte desenvolupament de les operacions portuàries.

b) Si impedeix l'ocupació o utilització del domini públic portuari per a altres finalitats d'interès portuari més gran.

c) Si resulta oposat de manera sobrevinguda a l'ordenació sectorial i urbanística de la zona de servei portuària, a projectes d'obres autoritzats per l'Administració portuària o a normes jurídiques i no és possible corregir aquesta circumstància per mitjà de la modificació del títol.

d) Si s'han alterat els supòsits o les condicions físiques existents en el moment de l'atorgament o en supòsits de força major quan, en ambdós casos, no sigui possible modificar el títol.

3. El títol habilitant pot ésser declarat caducat si s'incompleix qualsevol de les seves condicions essencials i, singularment, si hi concorren les circumstàncies següents:

a) L'impagament, en la forma i els supòsits establerts per reglament, dels tributs portuaris legalment exigibles.

b) La declaració de concurs o la declaració d'insolvència en qualsevol altre procediment.

c) La no-iniciació, la paralització o la no-finalització de les instal·lacions o obres injustificadament durant el termini que es fixi en les condicions del títol.

d) L'alteració de la destinació dels béns afectats.

e) La manca d'utilització, durant un període de tres anys o superior a la meitat del termini atorgat, si aquest segon fos inferior, dels béns de domini públic, tret que obeeixi a justa causa.

f) La modificació o ampliació de les instal·lacions o obres durant la vigència del títol, sense l'autorització prèvia de l'Administració portuària.

g) La manca de constitució o de renovació de les assegurances exigibles.

h) La manca de reposició, substitució o complement de la garantia exigible, amb el requeriment previ de l'Administració portuària.

i) L'ocupació o utilització de superfície de domini públic no autoritzada.

j) Qualsevol altre incompliment greu de les obligacions establertes per aquesta llei o contingudes en el títol.

Article 43. Procediment i efectes de l'extinció

1. L'extinció del títol s'ha de fer de conformitat amb el procediment que s'estableixi per reglament.

2. L'extinció del títol es produeix sempre sens perjudici de terceres persones ni de l'interès públic. L'Administració portuària pot imposar les condicions adequades per a evitar aquests perjudicis. La persona titular del dret resta obligada al compliment de les prescripcions que s'estableixin i que poden exigir-se d'acord amb la normativa general de procediment administratiu, inclosa la imposició de multes coercitives.

3. Extingit el títol, l'Administració portuària no assumeix cap tipus d'obligació econòmica, laboral, de seguretat social o fiscal de la persona titular de l'activitat afectada. La persona interessada té dret a retirar tots els materials, instal·lacions, equips i estris de la seva propietat i té l'obligació de fer-ho en la forma i el termini que siguin establerts per l'Administració portuària.

4. L'extinció comporta la resolució, des de la mateixa data, dels contractes de subministrament d'energia elèctrica, aigua, gas, telecomunicacions i qualsevol altre servei o subministrament en xarxa.

5. No és procedent cap indemnització si la revocació o l'anul·lació del títol obeeix a causes imputables a la persona interessada.

6. L'extinció del títol comporta la reversió a l'Administració portuària de les obres i instal·lacions existents o que hagin estat construïdes sobre el domini públic i que siguin susceptibles d'explotació futura, segons resulti del mateix títol i en els termes fixats per reglament.

Secció segona. Garanties per a les autoritzacions i concessions demanials

Article 44. Garantia provisional

1. Les persones interessades a utilitzar o ocupar el domini públic portuari han de constituir davant l'Administració portuària una garantia provisional.

2. La quantia de la garantia provisional és el 2% del valor de les obres i instal·lacions fixes o desmuntables que la persona interessada tingui projectat dur a terme sobre el domini públic portuari.

Article 45. Garantia definitiva

1. En els quinze dies següents a la notificació de l'atorgament del títol habilitant s'ha de constituir una garantia definitiva davant l'Administració portuària.

2. La quantia de la garantia definitiva es fixa en un percentatge situat entre el 5% i el 30% del més alt dels valors següents:

a) El de la base imposable de la taxa per ocupació privativa del domini públic portuari.

b) El de les obres i instal·lacions fixes o desmuntables que s'hagin de fer sobre el domini públic portuari.

3. Si manquen els valors a què fa referència l'apartat 2, la quantia de la garantia definitiva és fixada per l'Administració portuària, motivadament, en funció de les circumstàncies concurrents en cada cas. No es poden formalitzar els títols habilitants sense haver constituït prèviament la garantia definitiva.

4. La garantia definitiva respon dels conceptes següents:

a) L'import de les sancions i multes coercitives imposades al titular.

b) L'import dels tributs portuaris legalment exigibles.

c) L'import dels danys i perjudicis causats pel titular sobre el domini públic portuari no coberts per les assegurances obligatòries.

d) El cost de conservació de les obres, instal·lacions i terrenys concedits.

e) El cost de reparació o de l'aixecament i la retirada, parcial o total, de les obres i de les instal·lacions fixes o desmuntables.

Article 46. Constitució de les garanties

Les garanties provisional i definitiva s'han de constituir en la forma establerta per la normativa aplicable a l'Administració de la Generalitat.

Article 47. Devolució de les garanties

1. La devolució de la garantia provisional és procedent si el sol·licitant no resulta finalment titular o si es constitueix la garantia definitiva.

2. La devolució de la garantia definitiva és procedent un cop extingit el títol, si no resten responsabilitats de les quals la garantia hagi de respondre i sempre que s'hagi constituït el dipòsit legalment exigible en quantia suficient.

3. En cas de transmissió de la concessió, no és procedent la devolució o cancel·lació de la garantia definitiva prestada pel titular anterior fins que no es trobi formalment constituïda la del nou titular.

4. El dret a la devolució de les garanties constituïdes prescriu en els termes establerts per la normativa en matèria de finances públiques de Catalunya.

Article 48. Confiscació de les garanties

1. És procedent la confiscació de la garantia provisional si la persona interessada desisteix o renuncia injustificadament a la seva sol·licitud o proposició abans de l'atorgament o la formalització del títol habilitant.

2. És procedent la confiscació de la garantia definitiva si el títol habilitant s'extingeix per caducitat o renúncia.

Secció tercera. Autorització

Article 49. Objecte de l'autorització

L'autorització és el títol administratiu que permet:

a) La utilització temporal del domini públic portuari en el cas de vaixells, embarcacions, passatgers, vehicles, mercaderies i productes de la 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 obres ni instal·lacions, però en la qual concorrin circumstàncies especials d'intensitat, perillositat o rendibilitat i la durada de la qual no excedeixi els quatre anys, de conformitat amb el que es determini per reglament.

Article 50. Durada i característiques de l'autorització

1. L'autorització demanial es pot concedir per un termini no superior a quatre anys, amb caràcter improrrogable.

2. L'autorització demanial no és susceptible de negocis jurídics per actes entre vius o per causa de mort ni d'inscripció en el Registre de la Propietat.

3. En el cas que l'ocupació del domini públic porti causa de la prestació d'un servei portuari específic, el termini d'aquesta ocupació ha d'ésser el mateix que el que resti de l'autorització del servei.

Secció quarta. Concessió demanial

Article 51. Objecte de la concessió

La concessió és el títol administratiu que permet:

a) L'ocupació del domini públic portuari amb obres o instal·lacions fixes o no desmuntables.

b) Qualsevol altra forma d'utilització o ocupació del domini públic portuari per un termini superior a quatre anys.

Article 52. Durada de la concessió

1. El termini de la concessió és el que es determina en el títol habilitant corresponent, en el qual ha de constar la durada i la possibilitat, si escau, de pròrroga.

2. El termini de la concessió no pot excedir els vint-i-cinc anys, llevat del cas que s'hagin de fer obres de singular importància, cas en el qual pot arribar fins als cinquanta anys. En tot cas, en la fixació del termini de cada concessió s'han de tenir en compte la inversió que s'hi ha de fer, el període d'amortització, el termini d'execució de les obres i instal·lacions que el titular concessional es compromet a fer-hi i l'impacte econòmic previsible sobre l'explotació portuària.

Article 53. Pròrroga del termini de la concessió

1. El termini d'una concessió és improrrogable, excepte en els supòsits següents:

a) Si en el títol d'atorgament s'ha previst la possibilitat de pròrroga. En tot cas aquesta pròrroga s'ha de vincular amb la realització d'inversions addicionals.

b) Si en el títol d'atorgament no s'ha previst la possibilitat de pròrroga i, tanmateix, el titular concessional s'obliga a efectuar una inversió rellevant no prevista en la concessió originària que, a judici de l'Administració portuària, és d'interès per a millorar l'eficiència o la qualitat ambiental de les operacions portuàries, sempre que sigui superior al 40% del valor actualitzat de la inversió executada a l'empara del títol concessional vigent.

c) Si la concessió és d'interès estratègic o rellevant per a l'Administració portuària.

2. Les pròrrogues possibles d'acord amb aquest article han d'ésser sol·licitades per la persona titular de la concessió, i l'Administració portuària ha de valorar en tot cas la conveniència d'autoritzar-les, d'acord amb els termes i terminis establerts en el títol concessional, sense que en cap cas la durada de la pròrroga excedeixi de la meitat del termini inicial.

3. La pròrroga de la concessió ha de comportar la modificació del títol concessional i dels cànons i les taxes que s'han de satisfer a l'Administració portuària.

4. En l'atorgament de qualsevol tipus de pròrroga, l'Administració portuària ha de valorar la qualitat de la gestió efectuada pel titular concessional durant el temps transcorregut.

Article 54. Atorgament i formalització de la concessió

1. L'atorgament de concessions sobre el domini públic portuari s'efectua amb caràcter general en règim de concurrència. No obstant això, el títol concessional pot adjudicar-se sense cap altre tràmit en els casos següents:

a) Si l'Administració portuària convoca un concurs i aquest queda desert, sempre que no hagi transcorregut més d'un any d'ençà de la resolució que el va declarar desert.

b) Si la superfície de domini públic afectada no excedeix els 100 metres quadrats.

c) Si qui el sol·licita és una administració pública territorial o institucional, un consorci o una persona jurídica de dret privat en el capital de la qual tinguin una participació majoritària una o diverses administracions públiques o persones jurídiques de dret públic per a l'exercici de les competències pròpies.

d) Si la concessió s'adjudica en pagament de la compensació pel rescat d'una altra concessió.

e) Si la concessió s'adjudica per a satisfer una indemnització per danys i perjudicis determinada de manera convencional.

f) Si la concessió té per objecte instal·lacions lineals, com ara canonades de subministrament, emissaris submarins, línies telefòniques o aèries, conduccions de gas, entre altres, que siguin d'ús públic o aprofitament general.

2. El document de formalització de la concessió és títol suficient per a inscriure la concessió en el Registre de la Propietat.

3. La resolució d'atorgament de la concessió ha de dur aparellada la declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació urgent dels béns i adquisició de drets corresponents a les finalitats d'expropiació, d'ocupació temporal o d'imposició o modificació de servituds. La relació de béns i drets afectats d'expropiació, ocupació temporal o imposició de servituds ha d'ésser sotmesa a informació pública amb caràcter previ a l'atorgament de la concessió.

4. La declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació s'han de referir també als béns i drets compresos en el replanteig del projecte i en les modificacions d'obres que es puguin aprovar posteriorment.

5. El titular de la concessió té la condició de persona beneficiària de l'expropiació forçosa.

Article 55. Transmissió de la concessió

1. La concessió es pot transmetre per actes entre vius i per causa de mort.

2. La transmissió per actes entre vius per mitjà d'un negoci jurídic o derivada d'un procés de transformació o successió de la persona titular està subjecta a l'autorització de l'Administració portuària, que ha de verificar el compliment dels requisits següents:

a) Que el titular de la concessió que transmet estigui al corrent de totes les obligacions davant l'Administració portuària.

b) Que l'adquirent no estigui subjecte a cap de les causes de prohibició de contractar amb el sector públic establertes per la legislació de contractes del sector públic.

c) Que l'adquirent tingui la solvència econòmica, financera i tècnica o professional exigida al seu moment a la persona que transmet.

d) Que l'adquirent, si és una persona jurídica, es dediqui a una activitat que coincideixi amb l'objecte o la destinació de la concessió.

e) Que la concessió no estigui sotmesa a una causa d'extinció.

f) Que el titular de la concessió que la transmet hagi executat totes les obres i instal·lacions fixes previstes en el títol. En el cas que no hagin estat executades, la transmissió es pot autoritzar si l'adquirent es compromet a dur a terme aquesta execució.

g) Que hagi transcorregut almenys una tercera part del termini inicial de vigència de la concessió.

h) Que no comporti situacions de domini en el mercat susceptibles d'afectar la lliure competència.

3. La sol·licitud d'autorització ha d'ésser resolta en el termini d'un mes; el venciment del termini establert per a dictar i notificar la resolució determina la desestimació de la petició.

4. Un cop autoritzada la transmissió, l'adquirent se subroga en tots els drets i obligacions del titular de la concessió i transmitent.

5. En la resta de supòsits, la transmissió per actes entre vius s'ha de comunicar prèviament a l'Administració portuària, que s'hi pot oposar, en el termini d'un mes, si considera que pot afectar l'eficàcia de la gestió del domini públic portuari.

6. En tota transmissió per actes entre vius l'Administració portuària pot exercir els drets de tanteig i retracte. El dret de tanteig es pot exercir en el termini de tres mesos, i el de retracte, en el d'un any, tots dos a comptar de la comunicació corresponent, que ha d'incloure les condicions essencials de la transmissió.

7. La transmissió per causa de mort requereix una resolució expressa de l'Administració portuària, amb la comprovació prèvia del compliment pels nous titulars dels requisits legals exigibles. El procediment i els efectes de la transmissió per causa de mort de la concessió s'han de determinar per reglament.

Article 56. Modificacions

1. En el cas de les concessions, la modificació pot ésser substancial o no substancial. És substancial si la modificació afecta alguna de les qüestions següents:

a) L'objecte o la destinació de la concessió.

b) La superfície de domini públic ocupada en més d'un 25%.

c) Les obres i instal·lacions fixes o no desmuntables inicialment autoritzades.

d) El canvi d'ubicació de la concessió.

e) La divisió, agrupació i segregació de la concessió.

2. Si la modificació de la concessió té caràcter substancial, en el procediment s'ha d'acordar l'obertura d'un període d'informació pública per un termini no inferior a quinze dies ni superior a un mes.

3. Les modificacions no substancials es tramiten d'acord amb el procediment que s'estableixi per reglament.

4. La persona titular d'una concessió pot sol·licitar a l'Administració portuària que es divideixi en dues o més concessions, sempre que es compleixin els requisits següents:

a) Que es millori la gestió eficaç del domini públic portuari.

b) Que les noves concessions pertanyin al mateix titular.

c) Que les noves concessions siguin susceptibles d'aprofitament independent.

5. En l'expedient de divisió de la concessió, les resultants resten subjectes al termini previst en el títol inicial.

6. El titular de dues o més concessions pot sol·licitar a l'Administració portuària que s'agrupin en una sola concessió, sempre que:

a) Es millori la gestió eficaç del domini públic portuari.

b) Siguin complementàries entre si.

c) Siguin físicament contínues.

7. En l'expedient d'agrupació de les concessions, el termini de la concessió única és el que resulti de la mitjana ponderada dels terminis que resti per finalitzar a cadascuna de les agrupades, en funció de les inversions pendents d'amortització i del volum de negoci de cadascuna de les concessions afectades.

8. La persona titular de dues o més concessions pot sol·licitar a l'Administració portuària la segregació d'una part d'una concessió per a annexionar-la a una altra, sempre que:

a) Es millori la gestió eficaç del domini públic portuari.

b) Siguin físicament contínues.

c) No excedeixi del 25% de la superfície de la concessió a la qual s'agrega.

9. La part de domini públic segregada resta subjecta al règim contingut en el títol de la concessió a la qual s'agrega.

Article 57. Constitució de drets reals

1. Es poden constituir drets reals sobre els drets dimanants de la concessió, amb l'autorització prèvia de l'Administració portuària.

2. L'Administració portuària autoritza la constitució de drets reals sobre els drets dimanants de la concessió, sempre que:

a) El titular de la concessió estigui al corrent de les seves obligacions davant l'Administració portuària.

b) La concessió no estigui sotmesa a causa d'extinció.

c) El termini de constitució dels drets reals no excedeixi del que resti per a l'extinció de la concessió.

d) Els drets reals tinguin una finalitat anàloga o complementària de l'objecte de la concessió.

e) Les condicions de la concessió no s'oposin de manera sobrevinguda a les determinacions de l'ordenació sectorial i urbanística de la zona de servei portuària.

3. En el cas del dret real d'hipoteca, només s'autoritza si aquesta, a més, es constitueix com a garantia de préstecs o altres formes de crèdit contrets per la persona titular de la concessió per a finançar l'adquisició o per a la realització, modificació o ampliació de les obres, construccions o instal·lacions de caràcter fix situades sobre la dependència demanial ocupada. Aquestes hipoteques no es poden constituir per un termini superior al de vigència de la concessió i s'han de cancel·lar quan aquesta s'extingeixi.

4. L'Administració portuària no reconeix l'existència dels drets reals constituïts sobre els drets dimanants de la concessió sense autorització prèvia. A més, si en l'escriptura de constitució del dret real no consta l'autorització de l'Administració portuària, el registrador de la propietat n'ha de denegar la inscripció.

Article 58. Caducitat de la concessió

Les concessions es poden declarar caducades per les causes generals comunes a tots els títols i, a més:

a) Si el titular incorre de manera sobrevinguda en alguna de les causes de prohibició de contractar amb el sector públic establertes per la legislació de contractes del sector públic.

b) Si, per causa imputable al titular i de manera injustificada, les obres o instal·lacions fixes no estan acabades dins el termini que es fixi en les condicions del títol.

c) En cas de transmissió per actes entre vius de la concessió sense l'autorització prèvia de l'Administració portuària o la notificació prèvia a aquesta administració.

d) En cas de constitució de drets reals sobre la concessió sense l'autorització prèvia de l'Administració portuària.

e) Per la manca o impossibilitat de formalitzar la concessió per causa imputable a la persona interessada, amb el requeriment fefaent previ.

Article 59. Rescat de la concessió

1. L'Administració portuària pot acordar l'extinció anticipada de la concessió per mitjà del rescat.

2. En el supòsit a què fa referència l'apartat 1, s'ha d'indemnitzar la persona titular i altres titulars de drets reals que no siguin el d'hipoteca de la concessió pel perjudici material derivat de l'extinció anticipada. Els drets de les persones o entitats creditores amb llur garantia inscrita en el Registre de la Propietat en la data del rescat han d'ésser presos en consideració per a determinar l'import i els eventuals receptors de la indemnització.

Article 60. Valor del rescat

1. L'Administració portuària i els titulars de la concessió poden convenir el valor del rescat.

2. A manca d'acord, el valor del rescat ha d'ésser fixat per l'Administració portuària seguint els criteris següents:

a) El valor de les obres, els terrenys i les instal·lacions rescatades que hagin estat adquirides o construïdes pel titular concessional a l'empara del títol concessional, sense incloure en cap cas les obres i instal·lacions que no figurin en el títol o no hagin estat autoritzades prèviament per l'Administració portuària.

b) La pèrdua de beneficis de l'activitat que sigui imputable al rescat durant el període pendent de complir, amb un màxim de tres anualitats.

3. El pagament del valor de rescat es pot fer en diner, per mitjà de l'atorgament d'una altra concessió o, en cas que escaigués un rescat parcial, per mitjà d'una modificació de les condicions de la concessió.

Secció cinquena. Llicència portuària per a activitats econòmiques i comunicació

Article 61. Activitats econòmiques en les infraestructures portuàries

1. L'exercici d'activitats econòmiques en les infraestructures portuàries gestionades per l'Administració portuària que comportin, de manera no permanent, l'aprofitament o l'ús intensiu del domini públic, o bé obtenir-ne un rendiment, està sotmès a llicència prèvia i a l'obligació d'obtenir el títol habilitant municipal que correspongui.

2. Les activitats econòmiques a què fa referència l'apartat 1, que han de tenir un interès portuari, es poden exercir, amb caràcter general, en règim de competència real i efectiva per persona física o jurídica o per entitat sense personalitat jurídica que compleixi els requisits establerts per la legislació aplicable, llevat que, a criteri de l'Administració portuària, i sobre la base de la intensitat de la utilització del domini públic portuari, s'hagi de determinar el nombre d'operadors que les poden exercir.

Article 62. Situacions jurídiques particulars i responsabilitat

1. Les llicències s'atorguen sens perjudici de terceres persones, i amb abstracció dels altres permisos, llicències, autoritzacions o concessions que el sol·licitant necessiti per a exercir l'activitat.

2. No es pot invocar l'atorgament d'una llicència per a excloure o disminuir la responsabilitat civil, penal o administrativa en què hagin incorregut les persones beneficiàries en l'exercici de llurs activitats.

Article 63. Control de l'activitat

1. No es poden atorgar llicències que s'oposin a les determinacions contingudes en el pla director urbanístic portuari o en qualsevol altre instrument de planejament territorial i urbanístic aplicable.

2. Si, per l'aprovació d'una disposició de caràcter general, es modifiquen les condicions per a l'exercici de l'activitat duta a terme, el titular de la llicència ha d'adaptar l'activitat a les noves condicions.

Article 64. Atorgament de la llicència

1. La llicència s'atorga a sol·licitud de la persona interessada. Aquesta sol·licitud ha d'anar acompanyada de la documentació que es determini per reglament.

2. La sol·licitud ha d'ésser resolta en el termini de tres mesos. El venciment del termini establert sense que s'hagi dictat i notificat la resolució expressa determina l'estimació de la sol·licitud i l'atorgament de la llicència.

3. La llicència s'ha de formalitzar en document administratiu. En aquest document han de constar-hi, almenys:

a) La identitat de la persona interessada i el domicili.

b) L'objecte de l'activitat que es pretén exercir.

c) El lloc de realització de l'activitat.

d) El termini d'atorgament.

e) Els tributs portuaris exigibles.

f) Les assegurances que s'han de constituir.

g) Les condicions i els mitjans per a garantir la seguretat i la qualitat ambiental de l'activitat.

h) L'horari d'exercici de l'activitat.

i) La informació que s'ha de subministrar periòdicament a Ports de la Generalitat.

j) Els recursos humans i els mitjans materials necessaris per a l'exercici de l'activitat.

k) Les causes d'extinció.

l) Altres condicions que siguin raonables i proporcionades en funció del tipus d'activitat que pretén exercir la persona interessada.

Article 65. Termini i renovació de llicència

1. El període de vigència de la llicència és de cinc anys com a màxim, que pot ésser ampliat, excepcionalment, fins a deu anys en cas que l'activitat per a la qual se sol·liciti comporti una inversió la rellevància de la qual en justifiqui l'ampliació.

2. La renovació de la llicència s'ha de sol·licitar un mes abans de la data d'expiració del termini de vigència. La sol·licitud ha d'ésser resolta en el termini d'un mes d'ençà que tingui entrada en el registre de l'òrgan competent per a resoldre. El venciment del termini establert sense que s'hagi dictat i notificat la resolució expressa determina l'obtenció de la renovació.

Article 66. Modificació i transmissió de la llicència

1. La llicència pot modificar-se en els supòsits establerts per l'article 40.

2. La llicència és transmissible per actes entre vius i per causa de mort, amb la comunicació prèvia a l'Administració portuària. Aquesta comunicació s'ha d'efectu-

ar amb una antelació mínima d'un mes a comptar de la data d'efectivitat de la transmissió o, si escau, des de la defunció. No obstant això, l'Administració portuària pot oposar-se a la transmissió de la llicència en els casos següents:

a) Si el titular de l'activitat no està al corrent de les seves obligacions amb l'Administració portuària.

b) Si la llicència està sotmesa a una causa d'extinció.

c) Si no ha transcorregut almenys un any des de la data d'atorgament de la llicència, llevat del cas de defunció del titular.

d) Si aquell a qui se cedeix no compleix els requisits exigits per a l'exercici de l'activitat a la zona de servei.

3. Si no se'n té l'autorització, els subjectes que intervinguin en la transmissió són responsables solidaris dels danys que puguin derivar-se'n.

Article 67. Extinció i caducitat de la llicència

1. Són causes d'extinció de la llicència les indicades per l'article 42.1.*a*, *b*, *c*, *d*, *h* i *k*.

2. Són causes de caducitat de la llicència, a més de les establertes per l'article 42.3.*a*, *b*, *g*, *h* i *j*, les següents:

a) La manca d'exercici de l'activitat o la interrupció injustificada d'aquesta durant un període superior al que determina la llicència.

b) L'incompliment greu de les condicions establertes per la llicència.

3. El procediment per a declarar l'extinció d'una llicència s'ha de tramitar en el termini de sis mesos. Si el procediment és iniciat per l'Administració portuària, el venciment del termini establert sense que s'hagi dictat i notificat la resolució expressa en determina la caducitat. Si el procediment s'inicia a petició de la persona interessada, el venciment del termini sense que s'hagi dictat i notificat la resolució expressa determina la desestimació de la petició.

Article 68. Comunicació

1. L'exercici d'activitats en els espais portuaris que no comportin activitat econòmica ni un ús intensiu del domini públic resta subjecte a comunicació prèvia, sens perjudici de l'obligació d'obtenir el títol habilitant municipal que exigeixi la legislació sectorial.

2. La comunicació s'ha de presentar a l'Administració portuària deu dies abans de l'inici de l'activitat. L'exercici de l'activitat resta condicionat a la seva compatibilitat amb els serveis portuaris que es volen prestar, l'operativa del port i la disponibilitat de la zona de servei afectada.

3. La suma de jornades de l'activitat no pot excedir un total de quinze dies.

Capítol IV. Contractes administratius per a la construcció i gestió portuària

Article 69. Règim jurídic dels contractes

1. La preparació, l'adjudicació, el compliment, els efectes i l'extinció dels contractes es regeixen fonamentalment per la normativa de contractes del sector públic, amb les especialitats establertes per aquesta llei i les seves normes de desplegament, i pels preceptes de la Llei 3/2007, del 4 de juliol, de l'obra pública, que hi siguin aplicables. Si hi ha transferència a l'empresa del risc operacional en l'explotació de les obres o dels serveis, el contracte s'ha de qualificar com de concessió.

2. Els contractes per a la construcció i la gestió portuària faculten l'empresa contractista per a ocupar el domini públic que resulti necessari per a executar-los, en els termes d'aquesta llei en matèria del règim econòmic i d'utilització del domini públic portuari.

Article 70. Termini

1. El termini de durada dels contractes de concessió per a la construcció d'obra portuària és el que fixa el plec de clàusules administratives particulars, sense que pugui excedir el que sigui raonablement necessari perquè l'empresa concessionària recuperi les inversions, amb un màxim de quaranta anys.

2. El termini dels contractes de concessió de serveis de les infraestructures portuàries és el que fixa el plec de clàusules administratives particulars, sense que pugui excedir el que sigui raonablement necessari perquè l'empresa concessionària recuperi les inversions, amb la durada màxima següent:

a) Quaranta anys, en els contractes que incloguin l'execució d'obres i l'explotació del servei públic.

b) Vint-i-cinc anys, en els contractes d'explotació del servei públic.

3. Els terminis establerts per aquest article s'entenen sens perjudici dels que fixi en cada moment la normativa en matèria de contractació pública.

Article 71. Pròrroga

1. El termini dels contractes a què fa referència l'article 70 es pot prorrogar en els supòsits següents:

a) Si en el títol d'atorgament s'ha previst expressament la possibilitat de pròrroga vinculada a la realització d'inversions addicionals.

b) Per resolució de l'Administració portuària atorgada a petició del contractista, sempre que aquest faci una inversió rellevant no prevista en el contracte originari i que, conjuntament:

1r. Sigui superior al 20% del valor actualitzat de la inversió que estigui obligat a executar en compliment de la concessió.

2n. Sigui d'interès per a l'Administració portuària per a millorar l'eficiència o la qualitat ambiental de les operacions portuàries, i així es justifiqui raonadament en la resolució que l'autoritzi.

c) Si constitueix una mesura per al restabliment de l'equilibri econòmic del contracte, en els termes i condicions establerts per la normativa de contractes del sector públic.

2. Les pròrrogues a què fa referència l'apartat 1.*a* i *b* requereixen la petició del titular del contracte. L'Administració portuària ha de valorar en tot cas la conveniència d'autoritzar-les d'acord amb els termes i terminis establerts en el títol concessional i la normativa de contractes del sector públic, sense que en cap cas la durada pugui excedir de la meitat del termini inicial.

3. El Govern, ateses circumstàncies d'interès públic i per mitjà del departament competent en matèria portuària, pot instar els titulars dels contractes a fer les inversions necessàries per a dur a terme les actuacions previstes en el Pla de ports, i també les obres necessàries d'adaptació al canvi climàtic o mesures correctores d'impacte ambiental o altres accions estratègiques no previstes en el títol concessional. La modificació del títol concessional pot comportar la pròrroga del seu termini fins a assolir l'equilibri econòmic del contracte. En aquest supòsit, la manca d'acceptació del titular concessional faculta l'Administració portuària per a instar l'extinció de la concessió per raons d'interès públic.

4. La pròrroga de la concessió ha de comportar la modificació del títol concessional i dels cànons i taxes que cal satisfer a l'Administració portuària.

5. Per a l'establiment de tots els supòsits de pròrroga, l'Administració portuària ha de valorar la qualitat de la gestió del titular concessional.

Article 72. Preparació, adjudicació i formalització del contracte de concessió d'obres públiques portuàries

1. En el cas de la concessió d'obra pública portuària, l'estudi de viabilitat o, si escau, de viabilitat econòmica i financera ha de contenir, en tot cas, les dades, les anàlisis, els informes o els estudis que siguin procedents sobre els punts següents:

a) Justificació de la demanda i oferta de punts d'amarratge en el lloc en què es pretén construir l'obra pública.

b) Estudi de dinàmica del litoral, si l'obra pública s'ha de construir en el mar o a la zona maritimoterrestre, referida a la unitat fisiogràfica costanera corresponent, i dels efectes de les actuacions previstes.

c) Adequació al pla de ports.

d) Compliment de totes les garanties ambientals i climàtiques, entenent el port com un element més dins l'ecosistema costaner.

2. Les obres públiques portuàries que es construeixin per mitjà del contracte de concessió, incloses les zones complementàries d'explotació comercial, han d'observar les disposicions normatives que siguin aplicables en matèria de supressió de barreres arquitectòniques i promoció de l'accessibilitat, de manera que se n'asseguri l'ús en condicions de comoditat i seguretat per a les persones amb discapacitat i persones grans amb problemes de mobilitat o comunicació.

3. El document administratiu és títol suficient per a inscriure la concessió en el Registre de la Propietat. El titular concessional ha d'inscriure el títol en el Registre de la Propietat en el termini de dos mesos a comptar de la data de la formalització.

Article 73. Unificació de contractes

1. Les concessions d'obra pública o per a la gestió portuària són unificables, si l'interès públic així ho justifica, d'ofici o a instància del titular.

2. El titular de dues o més concessions d'obra pública o per a la gestió portuària pot sol·licitar a l'Administració portuària que s'unifiquin en una sola concessió sempre que es tracti de concessions contigües, o que estiguin unides per una instal·lació comuna.

3. L'Administració portuària pot autoritzar la unificació en el supòsit que les concessions que es pretén unificar puguin formar una unitat d'explotació que comporti una millora en la gestió del sistema portuari. A aquest efecte, s'entén que hi pot haver unitat d'explotació si les concessions duen a terme la mateixa activitat, i disposen o poden disposar d'elements comuns necessaris per a l'explotació correcta, de manera que l'explotació conjunta sigui més eficient que l'explotació independent de cadascuna d'aquestes.

4. El termini de la concessió unificada no pot ésser superior al resultant de la mitjana dels terminis pendents de cadascuna d'elles, ponderat, a criteri de l'Administració portuària, per la superfície, el volum de negoci i d'inversió pendent d'amortitzar, amb l'actualització corresponent.

5. En el cas que la sol·licitud d'unificació es formuli amb motiu de la realització d'una inversió rellevant d'acord amb l'article 71, el termini de la concessió unificada l'ha de determinar motivadament l'Administració portuària en funció de la superfície, del volum de negoci, la inversió pendent d'amortitzar, amb l'actualització corresponent, i la inversió prevista en infraestructura i millora de servei que acompanyi la sol·licitud d'unificació.

Article 74. Cessió dels contractes i constitució de drets reals

1. Els drets i obligacions derivats del contracte es poden cedir a terceres persones en la forma i els termes establerts legalment. Si la cessió pretesa compleix els requisits exigibles, l'Administració portuària pot exercir els drets de tanteig i retracte, en els mateixos terminis que fixa aquesta llei per a la concessió demanial.

2. Les persones titulars de concessions poden constituir drets reals de garantia de les obligacions derivades del contracte.

Capítol V. Regulació ambiental

Secció primera. Disposició comuna

Article 75. Protecció ambiental del domini públic

1. L'Administració portuària ha de vetllar per la minimització de l'impacte ambiental de l'activitat i la sostenibilitat del sistema portuari. A aquest efecte, ha d'aplicar criteris de prevenció, control i lluita contra la contaminació, d'estalvi de recursos, de protecció de l'entorn, de reducció i reciclatge de residus, d'educació ambiental i de promoció de sistemes de gestió ambiental en les seves instal·lacions i les diferents àrees de l'activitat, i també d'adaptació al canvi climàtic.

2. Cal, amb caràcter obligatori, presentar juntament amb la documentació exigida per a l'atorgament del títol corresponent, un programa de protecció ambiental del domini públic amb el contingut i la tramitació que siguin fixats per reglament, que en tot cas ha d'incloure les mesures per a la protecció de la qualitat de les aigües i del fons del domini públic portuari, sens perjudici de la intervenció integral de l'Administració ambiental dins el procediment d'atorgament de llicència ambiental d'activitat.

3. Cal, amb caràcter obligatori, fer una avaluació ambiental estratègica de cadascuna de les noves activitats portuàries amb potencial contaminant, que en quantifiqui l'augment d'emissions, amb la finalitat d'autoritzar-les o no en funció de les afectacions en una zona d'especial protecció de l'ambient atmosfèric i de la qualitat de l'aire de les poblacions de les zones properes al port.

Secció segona. Dragatges en el domini públic portuari

Article 76. Autorització de dragatge

1. L'execució d'obres de dragatge i l'abocament dels productes de dragatge en el domini públic portuari a sol·licitud de la persona interessada estan sotmesos a una avaluació ambiental estratègica i a l'autorització de l'Administració portuària en els termes i les condicions que s'estableixin per reglament.

2. El material dragat s'ha de tornar a la dinàmica litoral si les seves característiques físiques, químiques i biològiques ho permeten. En qualsevol cas, la disposició final del material requereix l'autorització de l'òrgan administratiu competent per raó de la seva destinació, amb l'informe preceptiu previ dels municipis afectats i de l'Administració marítima.

Secció tercera. Abocaments en el domini públic portuari

Article 77. Prohibició d'abocaments

1. Resten prohibits els abocaments o emissions contaminants, sòlids, líquids o gasosos, en el domini públic portuari.

2. No tenen la consideració d'abocaments els reblerts amb materials i els dipòsits per a l'execució d'obres portuàries.

3. L'Administració portuària ha de dictar ordres específiques perquè els responsables d'un abocament no autoritzat en facin la recollida o neteja.

4. Els titulars de vaixells i embarcacions, inclosos els creuers, amb sistemes de propulsió o de manteniment que puguin afectar la qualitat de l'aire han d'adoptar mesures tècniques i d'operació per a reduir les emissions de gasos i partícules contaminants.

5. L'Administració portuària, en l'àmbit de les seves competències, ha d'ordenar la suspensió de les activitats que donin origen a abocaments no autoritzats, sens perjudici de la responsabilitat civil, penal o administrativa en què puguin incórrer els causants.

6. Amb caràcter previ a l'atorgament del títol administratiu habilitant per a la utilització o ocupació del domini públic portuari, ha de quedar garantit el sistema

d'eliminació d'aigües residuals, d'acord amb les disposicions aplicables per a l'abocament d'aquests tipus d'aigües.

7. L'Administració portuària exerceix les competències relatives a aquest article, sens perjudici de les que, d'acord amb la normativa sectorial, corresponen a altres administracions, amb les quals s'ha de coordinar en els termes que s'estableixin per reglament. En qualsevol cas, ha de posar en coneixement de l'ajuntament del municipi en què estigui situat el port totes les actuacions que dugui a terme.

Article 78. Mitjans per a la prevenció i la lluita contra la contaminació

1. Els ports de la Generalitat han de complir la legislació aplicable en matèria de canvi climàtic pel que fa a la prevenció i la lluita contra la contaminació.

2. Tothom qui disposi d'un títol habilitant per a dur a terme activitats en el domini públic portuari ha de comptar amb mitjans suficients per a la prevenció i la lluita contra la contaminació accidental, en les condicions establertes per l'Administració portuària en els títols habilitants atorgats.

Article 79. Mitjans per a prevenir i regular les emissions de vaixells

1. Els ports de titularitat de la Generalitat han de tenir una regulació obligatòria que limiti, controli i sancioni les emissions dels vaixells, d'acord amb la Directiva 2012/33/UE i la Directiva 2008/50/CE del Parlament Europeu i del Consell.

2. Els ports de titularitat de la Generalitat han de tenir una regulació obligatòria que limiti i controli el contingut de sofre dels combustibles d'ús marítim en 0,1%, i que en sancioni l'incompliment.

Secció quarta. Residus en el domini públic portuari

Article 80. Instal·lacions portuàries receptores i plans de recepció i manipulació de residus

1. Els ports i les instal·lacions marítimes menors han d'estar dotats d'instal·lacions adequades per a la recepció dels residus generats pels vaixells i les embarcacions i dels residus de càrrega, d'acord amb el que estableix la legislació sectorial.

2. Correspon a l'Administració portuària, a proposta de l'entitat gestora portuària, aprovar, modificar i revisar el pla de recepció i manipulació dels residus, tenint com a referència les línies estratègiques i els objectius de gestió de residus aprovats per la Generalitat.

3. Els titulars habilitats han d'adoptar totes les mesures de protecció ambiental establertes per la legislació sectorial aplicable en funció de l'explotació.

4. Els propietaris de vaixells i embarcacions han de lliurar els residus que puguin generar en els termes que hagi establert qui gestiona el servei de recepció de residus.

Article 81. Instal·lacions especials

1. Les refineries de petroli, les factories químiques i petroquímiques, les instal·lacions per a l'emmagatzematge i distribució de productes químics i petroquímics, les instal·lacions per al proveïment de combustibles, i també les drassanes i les instal·lacions de reparació naval o de desballestament, emplaçades a la zona de servei portuari, sens perjudici del que disposa l'article 80, han de disposar d'instal·lacions per a la recepció i el tractament dels residus de càrrega dels vaixells amb destinació a aquestes instal·lacions, i de les aigües de neteja de bodegues, de llast o de sentines.

2. El sistema portuari ha de disposar d'instal·lacions adequades per a la gestió dels residus de càrrega dels vaixells i de les aigües de neteja de bodegues, de llast o de sentines.

3. La disponibilitat de les instal·lacions ha d'ésser exigida per l'Administració portuària per a autoritzar-hi el funcionament de les activitats a què fa referència l'apartat 1.

Secció cinquena. Sorolls i emissions a l'atmosfera en el domini públic portuari

Article 82. Prevenció i control de la contaminació atmosfèrica i acústica

1. La zona de servei portuari té la consideració d'infraestructura de transport quant a la previsió d'emissions acústiques. En els procediments d'elaboració, aprovació i revisió dels mapes de soroll, de delimitació de les zones de servitud acústica, dels plans d'acció en matèria de contaminació acústica, d'ordenances municipals sobre el soroll i, en general, d'actes i disposicions en matèria de contaminació acústica que afectin les infraestructures portuàries de competència de la Generalitat, o s'hi refereixin, cal sol·licitar un informe a l'Administració portuària.

2. En les operacions de càrrega, descàrrega, manipulació i emmagatzematge d'hidrocarburs, de materials i productes sòlids pulverulents i d'altres productes que puguin afectar la qualitat de l'aire, les empreses habilitades han d'adoptar les mesures tècniques de prevenció adequades i les mesures específiques que s'estableixin per reglament.

3. En la xarxa portuària de Catalunya s'ha d'avaluar la contaminació acústica submarina i s'han d'adoptar mesures per a reduir-la, atesa la importància de la zona com a corredor de cetacis.

Secció sisena. Sòls i fons marins contaminats en el domini públic portuari

Article 83. Mesures per a prevenir la contaminació dels terrenys i els fons marins de domini públic portuari

1. L'Administració portuària ha d'incloure, si escau, en els títols habilitants per a la utilització o l'ocupació del domini públic portuari condicions específiques que comportin l'adopció de mesures destinades a prevenir la contaminació dels terrenys i els fons marins situats a la zona de servei portuària, inclosa l'emissió d'informes de caràcter preliminar i periòdics de situació.

2. La declaració d'un sòl o fons marí com a contaminat obliga el subjecte responsable a dur a terme les actuacions necessàries per a fer-ne la recuperació ambiental en els termes i terminis determinats per l'òrgan competent de la Generalitat o l'Administració portuària, segons els casos.

3. L'Administració portuària ha d'iniciar un procés sancionador contra els responsables de processos de contaminació.

Secció setena. Transvasaments de sorra

Article 84. Actuacions de transvasament de sorra i de conservació de la costa

1. L'Administració portuària ha de promoure la minimització dels efectes de les infraestructures portuàries sobre les platges i el transport de sediments, en el marc de la gestió integrada del litoral i del conjunt d'agents que hi actuen.

2. Correspon a l'Administració portuària, en els termes que s'estableixin per reglament, l'autorització i el control de les operacions de gestió de sediments litorals de l'entorn portuari i dels seus transvasaments, inclosos els dragatges de manteniment de les bocanes per efecte de la dinàmica litoral que efectuïn els titulars de la gestió de les infraestructures portuàries d'acord amb els corresponents títols concessionals i contractuals. En la tramitació d'aquestes actuacions ha de garantir la coordinació amb els ajuntaments dels municipis afectats i amb la resta d'administracions actuants en el litoral, i ha d'incorporar un informe previ tant de l'ajuntament del municipi en què està situat el port com, si escau, dels ajuntaments dels municipis de les platges afectades.

3. L'Administració portuària pot impulsar actuacions de manteniment de platges i protecció dels trams de costa en l'entorn portuari, complementàries o substitutives del transvasament de sorra, que n'incrementin l'efectivitat.

Capítol VI. Domini públic portuari i seguretat

Secció primera. Protecció civil i mercaderies perilloses

Article 85. Pla d'autoprotecció portuari

1. Els ports i les instal·lacions marítimes menors de competència de la Generalitat han d'estar proveïts d'un pla d'autoprotecció, en la forma establerta per la legislació sobre protecció civil.

2. Independentment del necessari compliment de la normativa en matèria de protecció civil i seguretat de les persones, l'autoritat portuària ha d'establir mecanismes d'informació, coordinació i cooperació mútua amb l'ajuntament del municipi en què està situat el port.

Article 86. Situacions excepcionals

1. En cas de tempesta, risc greu, catàstrofe o calamitat pública o qualsevol altre estat de necessitat, urgència o concurrència de situacions anòmales o excepcionals, l'Administració portuària pot disposar, immediatament i sense tramitació ni indemnització prèvia, del domini públic ocupat i de les obres i instal·lacions concedides o autoritzades, en la mesura que ho jutgi necessari per a la protecció i la seguretat de les persones i els béns afectats, sens perjudici de l'aplicació de la normativa de protecció civil.

2. L'Administració portuària pot tancar temporalment el domini públic a l'ús públic o privatiu si les circumstàncies així ho aconsellen, per a evitar riscos per a la vida, la integritat física o la seguretat dels usuaris, o en altres situacions anòmales o excepcionals.

Article 87. Mercaderies perilloses

1. Correspon a l'Administració portuària controlar el compliment de la normativa sobre admissió, manipulació i emmagatzematge de mercaderies perilloses en els ports i les instal·lacions marítimes menors, en règim de coordinació i cooperació amb la resta d'autoritats competents en la matèria.

2. En les operacions de manipulació, emmagatzematge i transport intern de mercaderies perilloses, s'ha de disposar d'un estudi de seguretat, d'un pla d'emergència interior i d'un pla d'emergència exterior en la forma establerta per la legislació sectorial. Així mateix, s'ha de disposar d'un centre de control d'emergències amb les funcions, l'organització i l'equipament que estableix la legislació sectorial.

Secció segona. Protecció portuària

Article 88. Protecció portuària

1. Correspon a l'Administració portuària, sens perjudici del que disposa la normativa en matèria de protecció de les infraestructures crítiques:

a) Exercir les funcions d'autoritat de protecció portuària, en la forma establerta per la legislació sectorial sobre millora de la protecció portuària.

b) Efectuar i aprovar les avaluacions de protecció portuària, i aprovar, modificar o revisar els plans de protecció portuària, amb l'informe previ i vinculant del departament competent en matèria de seguretat.

c) Nomenar els oficials de protecció portuària.

d) Coordinar, executar i supervisar l'aplicació de les mesures establertes per la legislació sobre millora de la protecció dels vaixells i les instal·lacions portuàries davant l'amenaça d'actes il·lícits deliberats, sens perjudici de les competències de la Policia de la Generalitat - Mossos d'Esquadra i d'altres òrgans de les adminis-

tracions públiques, i de les responsabilitats en aquesta matèria que corresponen als usuaris i als concessionaris.

2. L'autoritat de protecció portuària ha de constituir, per a cadascun dels ports que gestiona, un 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 la Generalitat. La Policia de la Generalitat - Mossos d'Esquadra n'ha de formar part, ateses les funcions de policia integral, incloses la protecció i la custòdia que exerceix en les infraestructures del sistema portuari, com també la policia local del municipi on es troba situat el port, d'acord amb les competències que li reconeix la legislació reguladora de les policies locals.

3. L'autoritat de protecció portuària ha de denegar l'entrada a tot vaixell que no subministri la informació sobre protecció establerta per la legislació sectorial, excepte si el vaixell n'està exempt per resolució de l'òrgan administratiu competent.

Títol IV. Serveis en el sistema portuari

Capítol I. Serveis portuaris

Article 89. Concepte, classes i règim jurídic dels serveis portuaris

1. Són serveis portuaris les prestacions que s'ofereixen al públic per a satisfer les necessitats marítimes i portuàries mínimes per a un funcionament adequat.

2. Els serveis portuaris es classifiquen en generals i específics.

3. Els serveis portuaris generals són de titularitat pública i comprenen les operacions següents:

a) La inspecció, l'ordenació i el control del tràfic de vaixells, mercaderies, persones, equipatges, vehicles i conductors a la zona de servei.

b) La conservació i el manteniment de les aigües, les infraestructures i les superestructures portuàries de la zona de servei.

c) La seguretat i la vigilància dels espais comuns de la zona de servei, i també la prevenció d'incendis i la prevenció i el control d'emergències a la zona, sens perjudici de les competències que corresponguin a altres administracions públiques.

d) La instal·lació i el manteniment de senyals, balises i altres ajudes a la navegació que serveixin d'aproximació i accés del vaixell o les embarcacions al port, i també llur abalisament interior.

e) La neteja de les aigües i dels espais terrestres comuns de la zona de servei i l'enllumenat dels espais comuns d'aquesta mateixa zona.

f) La recollida de residus a la zona de serveis, sens perjudici de les competències d'altres administracions públiques.

g) La posada a disposició de l'usuari de l'ús d'una rampa per al llançament i la recollida de les embarcacions, en funció de la disponibilitat.

4. Els serveis portuaris específics són d'interès general i comprenen les operacions següents:

a) El practicatge.

b) L'amarratge i desamarratge de vaixells i embarcacions quan sigui preceptiu.

c) El remolc portuari.

d) La recepció dels residus generats per vaixells i embarcacions i de residus de càrrega, d'acord amb el que estableixen els articles 80 i 101.

e) La càrrega, l'estiba, la descàrrega, la desestiba i el transbordament de mercaderies.

5. Els serveis portuaris, en tant que estan destinats a satisfer l'interès general, són d'utilització general, llevat del cas que en el títol s'hi estableixi un ús restringit.

Capítol II. Serveis portuaris generals

Article 90. Prestació dels serveis portuaris generals

1. En els ports i les instal·lacions portuàries gestionats directament per l'Administració portuària, els serveis portuaris generals han d'ésser prestats preferentment amb els recursos personals i materials propis, sens perjudici que puguin ésser objecte de contractació en els termes establerts per la normativa vigent.

2. L'Administració portuària, sens perjudici de l'apartat 1, pot encarregar la realització d'algun servei portuari general a altres òrgans o entitats de la Generalitat o a altres administracions públiques, per raons d'eficàcia o si no posseeix els mitjans tècnics idonis per a acomplir-los, sempre que no tinguin per objecte cap dels contractes subjectes a la normativa sobre contractació pública.

3. En els ports i les instal·lacions portuàries gestionats indirectament, la prestació dels serveis portuaris generals és responsabilitat de la persona o entitat gestora en la forma especificada en el títol habilitant, la qual pot contractar aquests serveis a un tercer, en els termes establerts per la normativa vigent.

Capítol III. Serveis portuaris específics

Article 91. Prestació dels serveis portuaris específics

1. En les instal·lacions portuàries gestionades directament per l'Administració portuària, els serveis portuaris específics han d'ésser prestats per persones físiques o jurídiques o per entitats sense personalitat jurídica per mitjà de l'atorgament de l'autorització corresponent, que permet que l'autoritzat cedeixi la prestació d'aquests serveis a un tercer, en els termes establerts per la normativa aplicable.

2. L'autorització destinada a la gestió del servei portuari específic té una durada inicial màxima de cinc anys. Si el termini inicial fos insuficient per a amortitzar la inversió econòmica prevista, l'Administració portuària pot ampliar aquest termini en la forma i amb la durada establertes per reglament.

3. Els serveis portuaris específics poden ésser prestats directament per l'Administració portuària o bé mitjançant encàrrec en la forma establerta per als de caràcter general, si no hi ha persones físiques o jurídiques interessades a prestar el servei de què es tracti o si circumstàncies sobrevingudes n'exigeixen la prestació.

Article 92. Llibertat d'accés i prohibició de monopoli

1. Es reconeix la llibertat d'accés a la prestació dels serveis portuaris específics a qualsevol persona física o jurídica o entitat sense personalitat jurídica que compleixi els requisits establerts per la normativa aplicable.

2. Les autoritzacions que atorgui l'Administració portuària per a la prestació dels serveis portuaris específics tenen caràcter reglat i no atorguen dret a la realització del servei en règim d'exclusiva o monopoli. El nombre màxim de prestadors de servei es pot limitar per raons de disponibilitat d'espais i capacitat de les instal·lacions, per seguretat o per altres raons degudament motivades.

3. En una mateixa infraestructura portuària, una persona física o jurídica o entitat sense personalitat jurídica no pot prestar més d'un servei portuari específic. No obstant això, si existeix una situació de clara insuficiència en la demanda dels serveis de remolc o amarratge i desamarratge de vaixells i embarcacions, l'Administració portuària pot autoritzar que una mateixa persona física o jurídica o entitat sense personalitat jurídica pugui prestar els dos serveis.

Article 93. Règim de sol·licitud dels serveis

1. Els serveis portuaris específics s'han de prestar a sol·licitud dels usuaris. No obstant això, la utilització dels serveis de practicatge i remolc portuari és obligatòria quan així ho determini l'Administració marítima o portuària conformement al que estableix la legislació sectorial.

2. El servei de recepció de deixalles generades per vaixells i embarcacions i de residus de càrrega és d'ús obligatori, excepte en els supòsits establerts per la legislació sectorial.

3. Encara que la utilització d'un servei portuari específic no sigui obligatòria, l'Administració portuària pot exigir-ne l'ús per raons de seguretat o de protecció del medi ambient degudament motivades.

Capítol IV. Autorització de la prestació de serveis portuaris específics

Article 94. Drets, deures i obligacions

1. La persona que presta un servei portuari específic té els drets següents:

a) Percebre les tarifes corresponents dels usuaris i, si escau, fer-ne l'actualització i la revisió amb subjecció al que estableix l'ordenament jurídic i en la forma que especifiqui l'autorització.

b) Suspendre temporalment la prestació del servei a l'usuari, amb la comunicació prèvia a l'Administració portuària, en els supòsits i els terminis fixats per reglament.

c) Percebre les contraprestacions econòmiques que correspongui com a conseqüència de la cooperació en la prestació de serveis de seguretat, salvament, lluita contra la contaminació, emergències i extinció d'incendis, o en virtut de qualsevol altra cooperació o col·laboració.

2. La persona que presta el servei portuari específic té els deures i les obligacions següents:

a) Prestar el servei amb subjecció al que estableix l'ordenament jurídic i en la forma especificada en l'autorització.

b) Sotmetre's a les tarifes màximes fixades per l'Administració portuària.

c) Satisfer els tributs portuaris legalment exigibles i concertar i mantenir en vigor les assegurances i les garanties exigides legalment.

d) Subministrar a l'Administració portuària la informació que correspongui per a la correcta prestació del servei, incloses la comunicació de les incidències, les reclamacions o els canvis en la composició accionarial o de participació.

e) Admetre la utilització del servei per qualsevol usuari d'acord amb els principis d'igualtat, universalitat i no-discriminació.

f) La resta de deures i obligacions que es determinin per reglament.

3. L'Administració portuària pot dictar ordres a la persona autoritzada amb la finalitat d'instar al compliment dels seus deures i obligacions. Aquestes ordres s'han d'ajustar al que estableixen les normes reguladores del domini públic portuari.

Article 95. Modificació i extinció

1. La modificació i l'extinció de l'autorització per a la prestació d'un servei portuari específic es pot produir per alguna de les causes establertes pels articles 40 i 42, respectivament. La revocació i la caducitat, a més de les causes establertes per l'article 42, es poden produir per les causes següents:

a) La transmissió per actes entre vius de l'autorització sense haver estat autoritzada o comunicada a l'Administració portuària és causa de revocació.

b) No haver assolit el rendiment o tràfic mínim fixat en l'autorització durant dos anys consecutius és causa de caducitat.

2. En el servei portuari específic de càrrega, estiba, descàrrega, desestiba i transbordament de mercaderies és causa de revocació de l'autorització l'incompliment de les obligacions que corresponen a l'empresa estibadora.

Article 96. Procediment de modificació i extinció

1. El procediment per a modificar l'autorització s'ha de tramitar i resoldre en el termini d'un mes. Si el procediment s'hagués iniciat a sol·licitud de la persona interessada, el venciment del termini establert per a dictar i notificar la resolució expres-

sa determina la desestimació de la petició. Si s'hagués promogut d'ofici, determina la caducitat del procediment.

2. A excepció de l'extinció per resolució judicial ferma, el procediment per a declarar l'extinció de l'autorització s'ha de tramitar en el termini de nou mesos. Si el procediment l'inicia d'ofici l'Administració portuària, el venciment del termini sense que s'hagi dictat i notificat la resolució expressa en determina la caducitat. Si el procediment s'inicia a petició de la persona autoritzada, el venciment del termini sense que s'hagi dictat i notificat la resolució expressa determina la desestimació de la petició.

3. Iniciat el procediment, l'òrgan competent per a resoldre pot adoptar les mesures provisionals que consideri necessàries per a assegurar l'eficàcia de la resolució que pugui recaure. Entre aquestes mesures es pot adoptar la suspensió temporal de la prestació del servei.

Article 97. Transmissió

1. L'autorització destinada a la gestió d'un servei portuari específic es pot transmetre en les condicions establertes per l'article 55, amb el requisit que hagin transcorregut, almenys, dos anys des de la data d'atorgament de l'autorització.

2. La sol·licitud de transmissió s'ha de resoldre en el termini de tres mesos. El venciment del termini establert per a dictar i notificar la resolució expressa determina l'estimació de la petició.

3. Un cop autoritzada la transmissió, el cessionari se subroga en tots els drets i obligacions del cedent.

4. L'autorització de prestació d'un servei portuari específic no es pot transmetre per causa de mort.

Capítol V. Regles particulars dels serveis portuaris específics

Article 98. Servei de practicatge

1. Als efectes d'aquesta llei, s'entén per *practicatge* el servei d'assessorament als capitans o patrons de vaixells i artefactes flotants, per a facilitar-los l'entrada i sortida a port i les maniobres nàutiques dins d'aquest, en condicions de seguretat i en els termes establerts per aquesta llei, per la reglamentació general que reguli aquest servei i per les altres disposicions normatives que siguin aplicables. Durant el servei, correspon al capità o el patró del vaixell el comandament i la direcció de qualsevol maniobra.

2. El servei de practicatge es presta a bord dels vaixells, i inclou les instruccions impartides per la persona que presta el servei de practicatge des del moment en què surtin de l'estació de practicatge per a vetllar per la seguretat de la navegació, dels vaixells, de la tripulació, de les instal·lacions portuàries i dels usuaris del servei.

3. No resten compreses en l'àmbit del servei de practicatge les activitats privades de practicatge, sempre que es donin les circumstàncies establertes per la normativa aplicable. En tot cas, correspon a l'Administració portuària autoritzar l'exercici de l'activitat privada de practicatge en la forma establerta per a les restants activitats econòmiques.

4. Les activitats incloses en el servei de practicatge han d'ésser dutes a terme per treballadors que tinguin la qualificació adequada. L'empresa ha de garantir que cada treballador ha rebut la formació adequada, tant la que requereix per l'especificitat del lloc de treball com en matèria de prevenció de riscos laborals.

5. Correspon a l'Administració portuària el nomenament de qui ha de prestar el servei de practicatge entre les persones degudament habilitades per a prestar-lo, la seva revocació i l'habilitació temporal com a personal per a prestar el servei de practicatge en les infraestructures portuàries de competència de la Generalitat. Així mateix, correspon a l'Administració determinar el nombre de persones necessàries per a la prestació del servei en la forma establerta per la normativa aplicable.

6. L'Administració portuària pot establir un servei de practicatge comú per a tots els ports amb el nombre de persones que consideri adequat a les necessitats del servei.

Article 99. Servei de remolc portuari

1. Als efectes d'aquesta llei, s'entén per *remolc portuari* el servei l'objecte del qual és l'operació nàutica d'ajuda als moviments d'un vaixell, denominat *remolcat*, seguint les instruccions del capità o el patró del vaixell, mitjançant l'auxili d'un altre o altres vaixells, denominats *remolcadors*, que proporcionen la força motriu o, si escau, l'acompanyament o llur posada a disposició dins els límits de les aigües incloses a la zona de servei del port.

2. El servei de remolc portuari comença quan el remolcador procedeix a executar l'ordre inicial donada per la persona que comanda el vaixell remolcat o per la persona que presta el servei de practicatge amb el consentiment de qui comanda el vaixell remolcat que tingui relació amb el servei que es durà a terme, i acaba en el moment que s'ha complert l'ordre final donada per l'esmentat comandament o per la persona que presta el servei de practicatge amb el seu consentiment.

3. Durant el servei de remolc portuari, corresponen al capità o al patró del vaixell remolcat el comandament i la direcció de qualsevol maniobra.

4. Les activitats incloses en el servei de remolc portuari han d'ésser dutes a terme per treballadors que tinguin la qualificació adequada. L'empresa ha de garantir que cada treballador ha rebut la formació adequada, tant la que requereix per l'especificitat del lloc de treball com en matèria de prevenció de riscos laborals.

Article 100. Servei d'amarratge

1. Als efectes d'aquesta llei, s'entén per *amarratge de vaixells* el servei l'objecte del qual consisteix a recollir els amarratges d'un vaixell, portar-los i fixar-los als elements disposats per a aquest fi, seguint les instruccions del capità o el patró del vaixell, en el sector d'amarratge designat per l'entitat o persona encarregada de la gestió de la instal·lació portuària, en l'ordre convenient per a facilitar les operacions d'atracada, desamarratge i desatracada.

2. Als efectes d'aquesta llei, s'entén per *desamarratge de vaixells* el servei l'objecte del qual consisteix a deixar anar els amarratges d'un vaixell dels elements de fixació als quals està amarrat seguint les instruccions del capità o el patró sense afectar les condicions d'amarratge dels vaixells contigus.

3. Durant el servei d'amarratge i desamarratge de vaixells corresponen al capità o el patró del vaixell el comandament i la direcció de qualsevol maniobra.

4. Les activitats incloses en el servei d'amarratge han d'ésser dutes a terme per treballadors que tinguin la qualificació adequada. L'empresa ha de garantir que cada treballador ha rebut la formació adequada, tant la que requereix per l'especificitat del lloc de treball com en matèria de prevenció de riscos laborals.

Article 101. Servei de recepció de residus

1. Als efectes d'aquesta llei, s'entén per *servei de recepció de residus generats per vaixells i embarcacions i de residus de càrrega* el servei que consisteix en la recollida de les deixalles i els residus i, si escau, en l'emmagatzematge, la classificació i la preparació prèvia d'aquests a la zona de servei del port per a transportar-los a una instal·lació de tractament autoritzada per l'administració competent en la matèria. En tot cas, en el servei de recepció de residus s'ha de garantir una recollida selectiva i s'ha de prioritzar la reducció i la reutilització dels residus generats.

2. Són residus generats per vaixells tots els residus, inclosos les aigües residuals i els residus diferents dels residus de càrrega, produïts durant el servei del vaixell i que estan regulats en els annexos I, IV i V o VI del Conveni MARPOL 73/78, i també els residus relacionats amb la càrrega, tal com defineixen les directrius per a l'aplicació de l'annex V del dit conveni.

3. Són residus de càrrega les restes de qualsevol material del carregament que es trobi a bord en bodegues de càrrega o tancs i que hi romanen una vegada completats els procediments de descàrrega i les operacions de neteja, inclosos els residus resultants de les operacions de càrrega i descàrrega i els vessaments.

4. Els residus generats per vaixells i embarcacions i els residus de càrrega es consideren residus als efectes de la legislació sectorial. Les aigües residuals que compleixin els paràmetres establerts per la normativa d'aigües tenen la consideració d'aigües residuals urbanes.

5. Qui estigui interessat a prestar el servei de recepció de residus i d'aigües residuals ha de complir, a més dels requisits establerts amb caràcter general, els requisits següents:

a) Per a les tasques de recollida, transport, manipulació o tractament dels residus generats per vaixells i embarcacions o de residus de càrrega, s'han de tenir les autoritzacions exigides per la normativa aplicable en matèria de residus. Per a les tasques de recollida i tractament de les aigües residuals, s'han de tenir les autoritzacions i els permisos establerts per la legislació d'aigües.

b) Per a utilitzar mitjans flotants en la prestació del servei, s'ha de tenir un certificat d'aptitud expedit per l'administració competent en la matèria en la manera establerta per la legislació sectorial.

c) Cal acreditar documentalment que s'està en disposició de lliurar les deixalles i els residus recollits a una instal·lació de tractament o eliminació autoritzada per l'administració competent en la matèria.

d) Ha d'acreditar, en tots els casos, que està al corrent de les obligacions tributàries municipals relatives a la taxa de recollida de residus.

6. Els titulars d'una autorització per a prestar el servei de recepció de residus han de dur un registre dels serveis que presten als vaixells i les embarcacions, en el qual han de constar, almenys, les dades següents:

a) La data i l'hora d'inici de la prestació del servei.

b) La data i l'hora de finalització del servei.

c) El nom i la bandera del vaixell o embarcació.

d) La quantitat i el tipus de residu rebut.

e) Les incidències esdevingudes durant la prestació del servei.

7. El registre s'ha de documentar en un llibre foliat.

8. Les activitats incloses en el servei de recepció de residus han d'ésser dutes a terme per treballadors que tinguin la qualificació adequada. L'empresa ha de garantir que cada treballador ha rebut la formació adequada, tant la que requereix per l'especificitat del lloc de treball com en matèria de prevenció de riscos laborals.

Article 102. Servei de càrrega, estiba, descàrrega, desestiba i transbordament de mercaderies

1. Són servei de càrrega, estiba, descàrrega, desestiba i transbordament de mercaderies les operacions objecte de tràfic marítim que permetin la transferència de mercaderies entre vaixells, o entre vaixells i terra o altres mitjans de transport, a la zona de servei portuària.

2. Als efectes exclusius del servei de càrrega i estiba de mercaderies, aquestes operacions comprenen:

a) La recollida de la mercaderia en el port i el seu transport horitzontal fins al costat del vaixell en operacions relacionades amb la càrrega.

b) L'aplicació de qualsevol dispositiu que permeti hissar o transferir la mercaderia directament, o des del moll, que prèviament hi ha estat dipositada o apilada, al costat del vaixell.

c) La hissada o transferència de la mercaderia i la col·locació d'aquesta a la bodega o a bord del vaixell.

d) L'embarcament de la mercaderia per mitjans rodadors en el vaixell.

e) L'estiba de la mercaderia a la bodega o a bord del vaixell.

3. Als efectes exclusius del servei de desestiba i descàrrega, les operacions comprenen:

a) La desestiba de mercaderies en la bodega del vaixell, que inclou totes les activitats necessàries per a la partició de la càrrega i la col·locació d'aquesta a l'abast dels mitjans d'hissada o transferència.

b) L'aplicació de qualsevol dispositiu que permeti hissar o transferir la mercaderia.

c) La hissada o transferència de la mercaderia i la col·locació d'aquesta en un mitjà de transport o en el moll al costat del vaixell.

d) El desembarcament de la mercaderia del vaixell per mitjans rodadors.

e) La descàrrega de la mercaderia, bé sobre vehicles de transport terrestre, bé sobre el moll per a recollir-la amb vehicles o mitjans de transport que la traslladin a la zona d'emmagatzematge o dipòsit dins el port, i les tasques de dipositar i apilar la mercaderia en aquesta zona.

4. Als efectes exclusius del servei de transbordament, l'operació comprèn la desestiba en el primer vaixell, la transferència de la mercaderia directament des d'un vaixell a un altre i l'estiba en el segon vaixell.

5. Als efectes exclusius del servei de càrrega, estiba, descàrrega, desestiba i transbordament de mercaderies, no tenen la consideració de mercaderia objecte de tràfic marítim:

a) Els béns propietat de l'Administració portuària.

b) La pesca fresca i els seus productes elaborats a bord.

c) Les deixalles i els residus generats pel vaixell, i les deixalles i els residus de càrrega procedents dels vaixells.

6. Als efectes exclusius del servei de càrrega, estiba, descàrrega, desestiba i transbordament, no s'hi comprenen les operacions següents:

a) Les operacions en ports o instal·lacions portuàries en règim de concessió o autorització, sempre que aquestes instal·lacions estiguin directament relacionades amb plantes de transformació o processament industrial i les operacions no siguin dutes a terme per una empresa estibadora.

b) Les operacions relatives als equipatges i efectes personals dels passatgers i de la tripulació.

c) Les activitats complementàries de subjecció i amollament de la càrrega a bord del vaixell, si són efectuades per les tripulacions dels vaixells.

d) Les operacions de càrrega, descàrrega i transbordament, si es fan per canonada, sempre que no s'hagi de contractar personal.

e) Les operacions de càrrega, descàrrega i transbordament per a l'avituallament o aprovisionament de vaixells, si, per a aquesta última operació, no s'ha de contractar personal, i també la càrrega o descàrrega de les peces i els recanvis per a la reparació del vaixell i la maquinària i eines que calguin per a aquests treballs. Es consideren operacions d'avituallament les que es refereixen als productes següents: aigua, combustibles, carburants, lubrificants i altres olis d'ús tècnic.

7. Els titulars d'una autorització del servei portuari específic de càrrega, estiba, descàrrega, desestiba i transbordament de mercaderies han de complir els requisits que determini l'autoritat portuària per a aquest servei en cada port en matèria de volum mínim de trànsit, seguretat en equips i maquinària posada a disposició de les operatives portuàries, i també la resta d'obligacions que es determinin per reglament. A aquests efectes, els titulars de les autoritzacions es denominen *empreses estibadores.*

8. Les activitats incloses en el servei de càrrega, estiba, descàrrega, desestiba i transbordament de mercaderies han d'ésser dutes a terme per treballadors degudament qualificats. L'empresa ha de garantir que els treballadors han rebut una forma-

ció adequada al seu lloc de treball, tant específica per l'especialitat del lloc de treball com en matèria de prevenció de riscos laborals.

Article 103. Garantia de les tasques sindicals

L'Administració portuària ha de garantir la llibertat sindical dels treballadors a la zona portuària i que s'hi puguin dur a terme les tasques de representació sindical.

Capítol VI. Règim jurídic dels elements portuaris

Secció primera. Règim general

Article 104. Cessió d'elements portuaris

1. Els diversos elements i espais de terra i aigua de la zona de servei portuari poden ésser objecte de cessió temporal d'ús i gaudi per mitjà de contractes concertats entre les empreses que gestionen el port i altres persones físiques o jurídiques. Aquests contractes es regeixen pel dret privat pel que fa a les relacions entre les parts contractuals i s'han de subjectar a la normativa vigent en matèria portuària i al títol habilitant, sense que puguin superar el termini establert en el contracte de gestió del port.

2. La cessió temporal d'ús i gaudi dels elements portuaris i dels espais de terra i aigua de la zona de servei portuari pot ésser per tot el termini establert en el contracte de gestió del port o per terminis parcials, segons el que s'acordi en contracte privat.

3. En el cas que l'Administració en porti la gestió directa, la utilització dels elements portuaris s'articula per mitjà dels títols habilitants establerts per l'article 36.

4. La cessió temporal no altera en cap cas la responsabilitat única del titular del contracte de gestió del port davant l'Administració portuària, la qual està facultada per a imposar clàusules mínimes en els títols habilitants que garanteixin els legítims interessos de les persones a qui se cedeix.

5. Els contractes de cessió que concertin les empreses que gestionen els ports no generen cap obligació a l'Administració i les relacions laborals que puguin implicar s'extingeixen en extingir-se el contracte de cessió o, si escau, el títol habilitant portuari.

6. La transmissió del dret d'ús i gaudi sobre qualsevol element portuari s'ha de comunicar fefaentment a qui gestiona el port, que ha de verificar que s'hi donen les condicions necessàries i, si escau, l'ha d'autoritzar. En el cas de transmissió entre vius, qui gestiona el port pot exercir el dret de tanteig en el termini d'un mes. En cas d'execució forçosa, pot exercir el dret de tanteig o retracte.

7. Els contractes de cessió temporal es poden formalitzar en escriptura pública i inscriure's en el Registre de la Propietat, en la forma establerta per la legislació hipotecària.

Secció segona. Règim específic

Article 105. Règim dels punts d'amarratge i les places d'aparcament a terra

1. L'ocupació dels punts d'amarratge per part de les embarcacions s'ajusta als criteris tècnics i les condicions recollits en les recomanacions oficials de navegabilitat i de seguretat en matèria portuària i en l'ordenació de la zona de servei, sota la direcció i responsabilitat de la persona que gestiona el port.

2. La cessió temporal de l'ús i gaudi de punts d'amarratge i places d'aparcament a terra no reservats a l'ús públic es regeix pel dret privat pel que fa a les relacions entre les parts contractuals. Aquests contractes s'han de subjectar a les disposicions d'aquesta llei, a llurs normes de desplegament i a les clàusules del títol habilitant corresponent.

3. Els contractes de cessió de punts d'amarratge i places d'aparcament a terra, sens perjudici de les clàusules de caràcter privat que s'acordin entre les parts, confereixen un dret d'ús preferent. Aquest dret s'ajusta als termes que estableixi el reglament general d'explotació i policia dels ports. La direcció del port, de manera justificada, pot variar temporalment l'emplaçament dels punts d'amarratge i d'aparcament.

4. L'Administració portuària ha de fixar els imports màxims exigibles, en funció de la zona on estigui situat el port, de la temporada, del període d'estada i del tipus d'embarcació. Les tarifes s'han de fer públiques i han d'estar a disposició dels usuaris.

5. Les embarcacions amarrades en qualsevol port o instal·lació portuària s'han de destinar habitualment a la navegació. És responsabilitat de l'armador acreditar en cada moment que l'embarcació disposa de la documentació exigible i de les assegurances corresponents. En absència de l'armador, aquesta obligació pertoca al titular del dret d'amarratge corresponent, que n'és el responsable.

6. Resta prohibit l'ús d'artefactes per a usos habitacionals, residencials, hotelers o altres tipus d'usos i activitats turístiques, excepte en el cas d'autorització expressa concedida per l'autoritat portuària. El pla director urbanístic portuari pot establir, a més, altres limitacions, requisits o prohibicions relatius a l'ús de les embarcacions amarrades al port corresponent, tenint en compte llurs característiques singulars.

7. L'estada de les tripulacions en l'embarcació, com a complement de l'activitat principal, que és la navegació, requereix comunicació a la direcció del port, que ha d'oposar-s'hi si la instal·lació no disposa dels serveis necessaris o si l'embarcació no pot garantir de manera autònoma el compliment en matèria de seguretat, residus, abocaments i medi ambient.

8. L'exercici de les facultats d'inspecció i disciplina i de les sancionadores per l'incompliment de les disposicions contingudes en els apartats 6 i 7 corresponen, per raó de la matèria, i de manera coordinada, a l'Administració portuària i a l'ajuntament del terme municipal en què estigui situat el port, en els àmbits competencials respectius.

Article 106. Xàrter nàutic

1. Les embarcacions destinades a contracte d'arrendament nàutic d'acord amb la normativa sobre navegació marítima han d'utilitzar els punts d'amarratge en les mateixes condicions que la resta d'embarcacions esportives. En són responsables solidaris tant el patró de l'embarcació com l'arrendador.

2. L'activitat de xàrter nàutic s'assimila al règim establert per l'article 68 per a les activitats en règim de comunicació.

Article 107. Punts d'amarratge en trànsit

1. S'ha de garantir la disponibilitat de punts d'amarratge i prestació dels serveis portuaris a les embarcacions en trànsit que s'ajustin a les característiques de la instal·lació portuària. Els títols habilitants per a la gestió de ports i instal·lacions portuàries han d'establir els termes i les condicions per a garantir aquest servei tenint en compte el nombre i els tipus d'amarradors existents i les característiques del port.

2. L'ocupació d'un lloc d'amarratge en trànsit comporta l'obligació d'abonar la tarifa corresponent.

Article 108. Cessió d'altres elements portuaris

1. La cessió dels locals comercials i d'oci s'ha de fer amb la comunicació prèvia a l'ajuntament i ha d'establir que l'exercici de qualsevol activitat que s'hi dugui a terme ha de complir la normativa portuària i el reglament d'explotació i policia portuària, a més de la normativa sectorial en matèria d'activitats, i que qualsevol incompliment comporta la rescissió del contracte. També s'ha de fer la comunicació prèvia a l'ajuntament en el cas de transmissió de la titularitat de les activitats que s'hi duen a terme.

2. L'ampliació o reforma dels locals comercials i d'oci objecte de cessió a terceres persones ha de disposar d'autorització del gestor del port i del títol habilitant que correspongui.

3. Les activitats vinculades als usos portuaris complementaris en els locals comercials i d'oci es regeixen per la normativa sectorial d'activitats, sens perjudici de les condicions que s'incorporin en els títols habilitants derivats de l'apartat 1.

Capítol VII. Sector pesquer

Article 109. Instal·lacions portuàries amb activitat pesquera

1. Els ports amb instal·lacions portuàries destinades al sector pesquer han de disposar, com a mínim, d'instal·lacions destinades a l'amarratge i la descàrrega dels productes pesquers i d'instal·lacions destinades a la manipulació, la preparació, la comercialització i la distribució dels productes pesquers.

2. El desembarcament dels productes pesquers s'ha de fer en els molls delimitats a aquest efecte per l'Administració portuària.

3. En tots els expedients per a l'establiment o el canvi de base fixa o temporal i activitats d'aqüicultura és preceptiu i de caràcter vinculant l'informe de l'Administració portuària sobre la disponibilitat d'amarratge per a l'activitat pesquera, la seva adequació a les necessitats de l'embarcació i de la disponibilitat de serveis de comercialització i de prestació de serveis portuaris.

4. S'han d'establir per reglament les condicions de les instal·lacions portuàries destinades al sector pesquer.

Article 110. Naus de comercialització de productes pesquers i activitats complementàries

1. Les naus de classificació i venda de peix són béns afectes al servei portuari de titularitat pública destinats a la primera venda dels productes de la pesca i centres de control i comercialització que disposen de les instal·lacions necessàries per a dur a terme llur funció.

2. La primera comercialització del peix desembarcat en els ports pesquers es fa en les naus de classificació i venda de peix. La gestió és indirecta, per mitjà de l'atorgament de la corresponent concessió que n'habiliti la gestió i l'aprofitament. La concessió atorgada per a l'explotació pot autoritzar la realització per part de l'empresa concessionària d'activitats complementàries de suport a l'activitat pesquera del port corresponent. El procediment d'atorgament de la concessió és regulat pel llibre segon.

3. Les activitats complementàries que el sector pesquer duu a terme en els ports amb activitat pesquera autoritzada han de disposar de la corresponent autorització de l'Administració portuària. Cal garantir la compatibilitat d'aquestes activitats amb els serveis portuaris, l'operativa del port i la disponibilitat de la zona de servei afectada.

4. Les activitats de transferència de productes pesquers a la zona de servei portuària es duen a terme en les zones habilitades per l'Administració portuària.

Títol V. Règim econòmic I financer del sistema portuari

Capítol I. Normes generals sobre el règim econòmic i financer

Article 111. Principi d'autosuficiència financera

El règim econòmic i financer del sistema portuari es regeix pel principi d'autosuficiència financera. D'acord amb aquest principi, els ingressos econòmics de l'Administració portuària han d'ésser suficients per a afrontar:

a) Les despeses d'explotació, conservació, depreciació i amortització.

b) Les obligacions legalment exigibles.

c) El manteniment i la millora de les condicions mediambientals i de seguretat.

d) L'obtenció d'un rendiment raonable en l'explotació que permeti el finançament de les inversions i les despeses destinades a la creació, l'ampliació i la millora de les infraestructures i superestructures portuàries.

Article 112. Ingressos econòmics de l'Administració portuària

1. Els ingressos econòmics de l'Administració portuària estan constituïts, entre altres, per:

a) Els recursos legalment assignats a Ports de la Generalitat.

b) El producte dels tributs, preus, penalitzacions contractuals, multes coercitives i pecuniàries, interessos i altres prestacions patrimonials de caràcter públic exigides en les instal·lacions portuàries sotmeses al control i la tutela del departament competent en matèria de ports.

c) Els ingressos derivats de les operacions patrimonials efectuades pel departament competent en matèria de ports, en procediments relacionats amb les seves funcions i competències en matèria portuària.

d) L'import de les garanties adquirides pel departament competent en matèria de ports mitjançant la prescripció o confiscació en procediments relacionats amb les seves funcions i competències en matèria portuària.

2. Els ingressos econòmics de l'Administració portuària formen part del pressupost d'ingressos de Ports de la Generalitat. Aquests recursos estan afectats al compliment del principi d'autosuficiència financera.

Capítol II. Normes generals sobre els tributs portuaris

Article 113. Tributs portuaris

Els tributs portuaris que regula aquesta llei corresponen a taxes portuàries.

Article 114. Concepte de taxes portuàries

1. Les taxes portuàries són els tributs el fet imposable dels quals consisteix en la utilització privativa o l'aprofitament especial del domini públic portuari, i també la prestació de serveis portuaris generals o la realització d'activitats administratives de competència de l'Administració portuària que afecten o beneficien de manera particular els contribuents o s'hi refereixen.

2. S'entén que l'activitat administrativa o servei afecta o beneficia el contribuent, o s'hi refereix, si ha estat motivada, directament o indirectament, per aquest, pel fet que les seves actuacions o omissions obliguin l'Administració portuària a dur a terme activitats o a prestar serveis de la seva competència.

Article 115. Classes de taxes portuàries

1. Les taxes portuàries es classifiquen en:

a) Taxes per la utilització privativa del domini públic portuari.

b) Taxes per l'aprofitament especial del domini públic portuari.

c) Taxes per la prestació de serveis o la realització d'activitats administratives.

2. Són taxes per la utilització privativa del domini públic portuari:

a) La taxa d'ocupació privativa del domini públic portuari.

b) La taxa d'emmagatzematge de mercaderies.

c) La taxa per l'ocupació del domini públic portuari amb béns mobles destinats a la prestació de serveis portuaris específics o a l'exercici d'activitats econòmiques.

d) La taxa per l'estada de vaixells a la zona de varada.

3. Són taxes per l'aprofitament especial del domini públic portuari:

a) La taxa d'entrada i estada de vaixells.

b) La taxa d'atracada de vaixells.

c) La taxa de càrrega, descàrrega, transbordament i trànsit de mercaderies.

d) La taxa d'embarcament, desembarcament i trànsit de passatgers i vehicles en règim de passatge.

e) La taxa de la pesca fresca.

f) La taxa de les embarcacions esportives o de lleure.

g) La taxa d'estacionament de vehicles.

4. Són taxes per la prestació de serveis o realització d'activitats administratives:

a) La taxa per la utilització de la bàscula.

b) La taxa de seguretat portuària.

c) La taxa pel servei portuari de recepció obligatòria dels residus generats pels vaixells.

Article 116. Import de les taxes portuàries

1. Els criteris metodològics que se segueixen per a valorar cada taxa són els següents:

a) Per a les taxes d'utilització privativa del domini públic portuari: el valor de mercat del bé –terrenys, mirall d'aigua i edificis per zona de servei portuària– i en funció de la classe i la intensitat dels usos del domini públic portuari.

b) Per a les taxes d'aprofitament especial del domini públic portuari: el valor de mercat del bé –terrenys, mirall d'aigua i edificis per zona de servei portuària– i el valor de la utilitat obtinguda.

c) Per a les taxes per la prestació de serveis o la realització d'activitats administratives: cost del servei o activitat.

2. El valor de mercat del bé ocupat o aprofitat es determina específicament de la manera següent:

a) Ocupació de terrenys: consisteix en el valor dels terrenys, que es determina segons criteris de mercat. A aquest efecte, la zona de servei s'ha de dividir en àrees funcionals i s'ha d'assignar als terrenys inclosos en cadascuna un valor, prenent com a referència altres terrenys del terme municipal destinats a usos similars, especialment els que estan qualificats com a usos comercials o industrials. En la valoració final cal tenir presents les obres d'infraestructura portuària i el grau d'urbanització dels terrenys i de les superfícies, i reflectir-hi també el grau de centralitat i de connexió amb els altres mitjans i infraestructures de transport i llur localització.

b) Ocupació de les aigües del port: és el valor del mirall d'aigua, que es determina per referència als terrenys contigus o, si escau, a les àrees de la zona de servei amb una finalitat o un ús similar. En la valoració s'han de prendre en consideració les condicions d'abric, profunditat i emplaçament.

c) Ocupació d'obres i d'instal·lacions: és el valor constituït pels conceptes de l'anualitat comptable d'amortització, el valor del sòl ocupat i el valor de les obres i les instal·lacions.

d) Aprofitament del domini públic portuari: és el valor dels materials aprofitats amb relació a la mitjana dels preus de mercat.

3. La valoració dels terrenys i del mirall d'aigua pot ésser revisada cada cinc anys, o bé abans si es produeixen modificacions a la zona de servei del port. Ports de la Generalitat ha de remetre al departament competent en matèria portuària, amb l'informe preceptiu del departament competent en matèria de finances, la valoració dels terrenys i del mirall d'aigua, i aquesta valoració s'ha de publicar en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*.

4. L'import de les taxes per la prestació d'un servei o la realització d'una activitat no pot excedir, en conjunt, del cost real o previsible del servei o l'activitat de què es tracti o, en tot cas, del valor de la prestació rebuda.

5. Per a determinar l'import de les taxes es prenen en consideració els costos directes i indirectes, inclosos els de caràcter financer, amortització de l'immobilitzat i, si escau, els necessaris per a garantir el manteniment i un exercici raonable del servei o activitat per la prestació o realització del qual s'exigeix la taxa.

Article 117. Modulació de la quota líquida de les taxes portuàries

1. Per a garantir l'efectiva aplicació del principi d'autosuficiència financera i equilibrar l'oferta de béns, serveis i activitats en les diverses infraestructures por-

tuàries de competència de la Generalitat, Ports de la Generalitat pot acordar amb caràcter anual l'establiment d'increments o reduccions sobre la quota líquida que cal ingressar de totes o algunes de les taxes per aprofitament especial i utilització privativa del domini públic portuari exigibles en una determinada infraestructura portuària, amb el límit màxim del 20%.

2. Per a garantir l'equilibri territorial del sistema portuari català, promovent el desenvolupament empresarial amb l'objectiu de generar un impacte econòmic i social sostingut en determinades infraestructures portuàries infrautilitzades per activitats de nova creació, Ports de la Generalitat pot acordar, per al càlcul de la taxa d'ocupació privativa del domini públic portuari, en funció de la inversió que hagi de fer el promotor de l'activitat, aplicar una reducció com a màxim del 50 % de la base imposable d'aquesta taxa, determinada, en l'últim estudi de valoració de terrenys i mirall d'aigua, com a mitjana del total d'instal·lacions portuàries, sempre que el valor resultant sigui superior o igual al valor de la base imposable obtingut per a la instal·lació en aquest estudi i per un termini que no superi el nombre d'anys necessaris per a recuperar la meitat de la inversió efectuada.

3. Les dues modulacions a què fa referència aquest article no es poden aplicar de manera simultània.

Article 118. Repercussió

Si els tributs portuaris es quantifiquen pel mètode d'estimació objectiva, els subjectes passius poden repercutir-los a tercers usuaris de les instal·lacions portuàries amb el límit de l'import que els correspongui en el règim esmentat.

Article 119. Competència en matèria de gestió, recaptació i revisió dels tributs portuaris

Correspon a Ports de la Generalitat la gestió, la recaptació i la revisió dels tributs portuaris exigits en les infraestructures portuàries que són competència de la Generalitat.

Article 120. Regles especials de gestió en matèria tributària

1. Les exempcions i bonificacions establertes per aquesta llei les aplica Ports de la Generalitat després de la sol·licitud prèvia de les persones obligades tributàriament. S'exceptua, tanmateix, la bonificació per a acollir-se al mètode d'estimació objectiva en la determinació de la quota íntegra, que Ports de la Generalitat aplica d'ofici.

2. L'Administració hidràulica està exempta del pagament de les taxes portuàries per les instal·lacions o activitats que dugui a terme quan s'hagi declarat formalment una situació d'escassetat de recursos hídrics per a gestionar un abastament d'emergència o quan participi en activitats per a afrontar situacions de contaminació portuària o marítima.

Article 121. Recaptació dels tributs portuaris

1. Correspon a Ports de la Generalitat la recaptació dels tributs portuaris en període voluntari, en la forma establerta per la normativa tributària.

2. Correspon al departament competent en matèria tributària la recaptació dels tributs portuaris en període executiu. A excepció dels recàrrecs del període executiu i de les costes del procediment de constrenyiment, les quantitats recaptades s'han de transferir als comptes de Ports de la Generalitat i han de formar part del seu pressupost d'ingressos.

3. El procediment de constrenyiment pot concloure amb l'adjudicació de béns a Ports de la Generalitat quan es tracta de béns l'adquisició dels quals pugui interessar a l'entitat i no s'hagin adjudicat en el procediment d'alienació. En aquests casos, la proposta i la resolució sobre l'adjudicació de béns corresponen als òrgans competents de Ports de la Generalitat. Els béns l'adjudicació dels quals s'hagi acordat, i

també els documents necessaris per a la inscripció en els registres públics, s'han de lliurar o, si escau, s'han de posar a disposició de l'entitat.

Article 122. Garanties del deute tributari

1. Els vaixells, les embarcacions d'esbarjo, les mercaderies i les unitats de càrrega, els vehicles de tracció mecànica i els béns mobles de suport a l'exercici d'activitats econòmiques que les persones obligades tributàriament emprin per a aprofitar o utilitzar el domini públic portuari o que motiven la sol·licitud o recepció de serveis o activitats de competència de l'Administració portuària estan afectats al pagament dels tributs portuaris.

2. Els adquirents de tots els béns a què fa referència l'apartat 1 responen subsidiàriament amb aquests, per derivació de l'acció tributària, si el deute no es paga. Els béns i drets transmesos queden afectes a la responsabilitat del pagament de les quantitats, liquidades o no, corresponents als tributs que gravin les transmissions, adquisicions o importacions, qualsevol que en sigui el posseïdor, llevat que aquest resulti ésser una tercera persona protegida per la fe pública registral o es justifiqui l'adquisició dels béns amb bona fe i just títol, en establiment mercantil o industrial, en el cas de béns mobles no inscriptibles.

3. Ports de la Generalitat té dret a retenir, per davant de tothom, els vaixells, les embarcacions d'esbarjo, les mercaderies i les unitats de càrrega, els vehicles de tracció mecànica i els béns mobles de suport a l'exercici d'activitats econòmiques per al pagament dels tributs portuaris, si no se'n garanteix suficientment el pagament.

Article 123. Ajornaments i fraccionament

1. Els deutes tributaris que estan en període voluntari o executiu es poden ajornar o fraccionar en els termes establerts per la normativa tributària.

2. Resten dispensades de l'obligació d'aportar garantia amb motiu de la sol·licitud d'ajornament o fraccionament les persones els deutes de les quals, en conjunt, no excedeixin els 18.000 euros. Als efectes de la determinació d'aquesta quantia, s'han d'acumular en el moment de la sol·licitud tant els deutes a què es refereix la mateixa sol·licitud com qualsevol altra del mateix deutor per al qual s'hagi sol·licitat i no resolt l'ajornament o fraccionament, i també l'import dels deutes ajornats o fraccionats, llevat que estiguin degudament garantits.

3. Correspon a Ports de la Generalitat acordar l'ajornament o fraccionament dels deutes tributaris en període voluntari de pagament i establir les normes de desplegament.

Article 124. Reemborsament del cost de les garanties

Correspon a Ports de la Generalitat acordar el reemborsament del cost de les garanties en matèria de tributs portuaris en els casos i mitjançant el procediment establerts per la legislació tributària.

Capítol III. Taxes portuàries per la utilització privativa del domini públic portuari

Secció primera. Taxa per ocupació privativa del domini públic portuari (T01)

Article 125. Fet imposable

El fet imposable de la taxa per ocupació privativa del domini públic portuari consisteix en aquesta ocupació, en virtut d'una autorització, una concessió o un contracte atorgat per l'Administració portuària. En resten exemptes les superfícies d'ús públic com els accessos, els vials i les zones verdes.

Article 126. Subjecte passiu

Tenen la condició de subjectes passius de la taxa per ocupació privativa del domini públic portuari les persones físiques o jurídiques i les entitats a què fa referèn-

cia l'article 35.4 de la Llei general tributària que ocupin el domini públic portuari en virtut d'una autorització, una concessió o un contracte.

Article 127. Exempcions

Resten exempts de la taxa per ocupació privativa del domini públic portuari:

a) La Creu Roja, respecte a les activitats pròpies que té encomanades aquesta institució en matèria de salvament marítim, i altres organitzacions no governamentals en casos d'ocupació temporal vinculada a accions concretes de rescat de persones o altres tasques humanitàries.

b) Les entitats sense finalitats lucratives legalment constituïdes l'activitat de les quals estigui exclusivament vinculada a l'atenció de tripulants i passatgers.

c) Els òrgans i les entitats de les administracions públiques que exerceixen activitats de vigilància, de repressió del contraban, de salvament i de lluita contra la contaminació marina, les relacionades amb la defensa nacional, la inspecció i protecció del medi marí i costaner, la protecció dels recursos pesquers, la lluita contra el tràfic il·lícit de drogues i la seguretat pública.

Article 128. Acreditament i exigibilitat

1. El període impositiu de la taxa per ocupació privativa del domini públic portuari coincideix amb l'any natural. No obstant això, el període impositiu ha d'ésser inferior a l'any en els casos següents:

a) Si l'ocupació del domini públic portuari té una durada inferior a l'any. En aquest cas, el període impositiu coincideix amb el determinat en el títol habilitant corresponent.

b) Si el primer any d'ocupació del domini públic portuari l'ocupació no s'inicia l'1 de gener o si, en l'any de cessació en l'ocupació del domini públic portuari, la cessació es produeix en un moment anterior al 31 de desembre. En aquests dos casos, el període impositiu ha de comprendre el període de temps durant el qual s'ocupi el domini públic portuari l'any de referència.

2. La taxa s'acredita en el moment en què s'inicia l'ocupació dels béns de domini públic portuari, moment que, a aquests efectes, s'entén que coincideix amb la data de formalització del títol habilitant corresponent. Tanmateix, quan l'ocupació hagi estat autoritzada durant més d'un any, l'acreditament del segon i els exercicis següents té lloc l'1 de gener de cada any.

3. Quan comença l'ocupació del domini públic portuari iniciat l'any natural, s'ha de liquidar la quota proporcional corresponent al nombre de mesos que restin per a finalitzar el període impositiu, inclòs el de la data d'ocupació. Així mateix, si el termini de vigència del títol habilitant és inferior a un any s'ha de liquidar la quota proporcional corresponent al nombre de mesos autoritzats.

4. En cas de cessació de l'ocupació abans de l'acabament del període impositiu, la quota s'ha de prorratejar per mesos naturals, exclòs el mes en el qual es produeixi aquesta circumstància. A aquest efecte, s'ha de considerar com a data de cessació la de la resolució que decreta l'extinció del títol habilitant per a l'ocupació del domini públic portuari, i les persones obligades tributàriament poden sol·licitar la devolució de la part de la quota corresponent als mesos naturals que resten fins al 31 de desembre. Aquesta mateixa regla s'ha d'aplicar en cas d'extinció anticipada dels títols habilitants la durada dels quals sigui inferior a l'any.

5. La quota íntegra de la taxa s'ha de determinar d'acord amb els elements de quantificació vigents en el moment de l'acreditament. Si l'ocupació del domini públic portuari ha estat autoritzada durant més d'un any, la quota íntegra de la taxa en el segon i els exercicis següents s'ha de determinar d'acord amb els elements de quantificació vigents l'1 de gener de cada any.

6. El pagament del deute tributari s'ha d'efectuar per avançat. Si la durada del títol habilitant de l'ocupació del domini públic portuari excedeix l'any, el deute s'ha

de satisfer amb periodicitat semestral. No obstant això, Ports de la Generalitat pot autoritzar pagaments a compte.

Article 129. Elements de quantificació de la taxa

1. El valor de mercat dels béns de domini públic portuari ocupats per zones de servei portuàries i prenent en consideració la modalitat de bé demanial afectat és el següent:

Zona de servei portuària	Modalitat del bé de domini públic portuari ocupat		
	Valor del metre quadrat o lineal del terreny	Valor del metre quadrat o lineal de làmina d'aigua	Valor del metre quadrat o lineal de les obres o instal·lacions
Zona de servei portuària nord	412,24 €	16,77 €	875,75 €
Zona de servei portuària centre	617,52 €	21,61 €	1.057,21 €
Zona de servei portuària sud	363,93 €	10,94 €	843,98 €

2. La base imposable de la taxa per ocupació privativa del domini públic portuari està constituïda per la mitjana del valor de mercat dels béns de domini públic portuari de les zones de servei portuàries en els termes següents:

a) Valor mitjà del metre quadrat o lineal del terreny: 455,83 euros.

b) Valor mitjà del metre quadrat o lineal de làmina d'aigua: 16,56 euros.

c) Valor mitjà del metre quadrat o lineal de les obres i instal·lacions: 886,52 euros.

3. La superfície de domini públic portuari ocupada es computa en metres quadrats. Tanmateix, quan l'ocupació s'efectua per mitjà de canonades, línies, canalitzacions i altres elements similars, es computa en metres lineals.

4. El tipus de gravamen de la taxa s'estableix en funció de la classe d'ús portuari assignat al bé de domini públic portuari ocupat i de la modalitat del bé afectat, d'acord amb el que s'estableix en el quadre següent:

Classe d'ús	Tipus de gravamen		
	Terrenys	Aigua	Obres i instal·lacions
Comercial	3,00%	3,00%	3,60%
Industrial	3,00%	3,00%	3,60%
Logístic	3,00%	3,00%	3,60%
Nauticoesportiu	3,00%	3,00%	3,60%
Pesquer	2,00%	2,00%	2,40%
Atípic	5,00%	5,00%	6,00%
Port esportiu íntegre en règim de concessió	3,00%	3,00%	3,60%

Article 130. Quota tributària primària

1. La quota íntegra primària de la taxa per ocupació privativa del domini públic portuari es determina multiplicant el valor del metre quadrat o lineal de la modalitat de domini públic portuari pel nombre de metres quadrats o lineals realment ocupats i pel tipus de gravamen. Quan la base imposable i el tipus de gravamen aplicables als béns ocupats siguin diferents, s'ha de calcular la quota íntegra corresponent a cadascun de manera independent i se n'ha de sumar el resultat.

2. Sobre la quota íntegra, que anomenem *primària*, s'han d'aplicar de manera successiva i multiplicadora les reduccions i bonificacions que li pertoquin. A aquests efectes, la quota íntegra primària s'ha de multiplicar, successivament, pels coeficients reductors corresponents, entenent per coeficient reductor la unitat menys el valor de la reducció o bonificació en tant per u.

3. S'estableixen les reduccions de la quota íntegra primària següents:

a) La quota íntegra de la taxa es redueix en un 50% si només s'ocupa el vol o subsòl dels terrenys, espais submergits o zones de platja. Aquesta reducció no és aplicable si s'impedeix la utilització de la superfície.

b) La quota íntegra primària de la taxa, si escau, reduïda és reduïble en un 20% en ocupacions de superfície superiors als 5.000 metres quadrats destinades a l'activitat nàutica esportiva i a la reparació i conservació d'embarcacions.

4. S'estableixen les bonificacions següents:

a) Bonificació per inversió: els contribuents que facin una inversió econòmica en el domini públic portuari consistent en obres vinculades a la potenciació de l'activitat nàutica esportiva que afectin la infraestructura portuària i la superestructura per a potenciar la millora i la qualitat del servei poden sol·licitar l'aplicació d'una bonificació de l'1% de la quota íntegra primària i, si escau, reduïda de la taxa per cada 200.000 euros objecte d'inversió. Aquesta bonificació es pot aplicar durant tot el termini concessional, sempre que s'hagi acordat i documentat prèviament el termini d'execució.

b) Bonificacions per a potenciar pràctiques mediambientals i incentivar la qualitat en la prestació de serveis: els contribuents que acreditin la implantació d'un sistema de gestió i auditoria mediambiental, d'acord amb el Reglament (CE) núm. 1221/2009 del Parlament Europeu i del Consell, del 25 de novembre de 2009, relatiu a la participació voluntària d'organitzacions en un sistema comunitari de gestió i auditoria mediambientals (EMAS), i pel qual es deroguen el Reglament (CE) núm. 761/2001 i les Decisions 2001/681/CE i 2006/193/CE de la Comissió, o disposin d'un sistema de gestió mediambiental segons la norma internacional ISO 14001 poden sol·licitar l'aplicació d'una bonificació de la quota íntegra primària i, si escau, reduïda i bonificada de la taxa del 15% o del 10%, respectivament, no acumulativa. Si es disposa de la certificació ISO 9001 de qualitat, la bonificació és del 5%, acumulable a les anteriors. Aquesta bonificació s'ha d'aplicar durant tot el termini concessional sempre que les certificacions estiguin en vigor.

c) En el cas de contribuents que corresponguin a ports gestionats totalment en règim de concessió que per a la gestió de tota la instal·lació portuària disposin del sistema de gestió i auditoria mediambiental segons el reglament EMAS o disposin d'un sistema de gestió mediambiental o de qualitat segons les normes internacionals també referides, poden sol·licitar l'aplicació d'una bonificació de la quota íntegra primària i, si escau, reduïda i bonificada de la taxa del 40%, del 30% o del 5%, respectivament, no acumulativa. Aquesta bonificació s'ha d'aplicar durant tot el termini concessional, sempre que les certificacions estiguin en vigor.

d) Bonificació per foment de la nàutica lleugera o sense motor: els contribuents que destinin espais per al foment de la nàutica lleugera o sense motor poden sol·licitar l'aplicació d'una bonificació del 90% del còmput dels metres quadrats destinats a aquesta activitat, amb l'obligació de repercutir-hi la bonificació. S'aplica sobre la part de la quota íntegra primària i, si escau, reduïda i bonificada que correspongui. Per a obtenir aquesta bonificació, cal que la federació esportiva que correspongui certifiqui l'activitat duta a terme.

e) Bonificació a la pesca artesanal en els ports esportius gestionats íntegrament en règim de concessió: els contribuents que destinin espais al manteniment de l'activitat tradicional de pesca artesanal poden sol·licitar l'aplicació d'una bonificació del 90% del còmput dels metres quadrats destinats a aquesta activitat, amb l'obligació de repercutir la bonificació en les quotes que es girin per ocupació als pescadors

acreditats degudament. S'aplica sobre la part de la quota íntegra primària i, si escau, reduïda i bonificada que correspongui.

f) Bonificació a les superfícies destinades a àrees tècniques o escars en els ports esportius gestionats íntegrament en règim de concessió: els contribuents corresponents a ports esportius gestionats totalment en règim de concessió poden sol·licitar l'aplicació d'una bonificació del 50% en el còmput de la superfície no edificada que correspongui a àrea tècnica o escar i que es destini al manteniment i la reparació d'embarcacions com a activitat complementària del port. S'aplica sobre la part de la quota íntegra primària i, si escau, reduïda i bonificada que correspongui.

5. Es limita l'aplicació de reduccions, bonificacions o reduccions i bonificacions de manera conjunta:

a) Les reduccions i bonificacions es poden aplicar en cascada simultàniament amb el límit màxim, juntament amb les reduccions aplicades, del 50% de la quota íntegra primària.

b) En el cas de les bonificacions aplicables als ports esportius gestionats íntegrament en règim de concessió, l'acumulació de les bonificacions establertes per les lletres *a* i *c* de l'apartat 4 no pot excedir el 50% de la quota íntegra primària.

Secció segona. Taxa d'emmagatzematge de mercaderies (T02)

Article 131. Fet imposable

1. El fet imposable de la taxa d'emmagatzematge de mercaderies consisteix en l'ocupació de qualsevol bé de domini públic portuari, efectuada per la mercaderia, en ocasió d'alguna de les operacions portuàries d'emmagatzematge o dipòsit.

2. Si l'emmagatzematge o dipòsit de vehicles es fa en infraestructures portuàries i altres béns de domini públic portuari en règim d'autorització, concessió o contracte administratiu, la taxa només és exigible en el cas que la mercaderia utilitzi qualsevol forma de béns de domini públic gestionats directament per l'Administració portuària.

Article 132. Supòsits de no subjecció

No està subjecta a la taxa d'emmagatzematge de mercaderies la utilització del domini públic portuari en zona de trànsit descoberta, efectuada per les mercaderies carregades o descarregades utilitzant mitjans no rodadors, durant el mateix dia de càrrega o descàrrega i l'immediat anterior o posterior, respectivament.

Article 133. Subjecte passiu

1. Tenen la condició de subjecte passiu de la taxa d'emmagatzematge de mercaderies, en concepte de contribuent, les persones físiques o jurídiques i les entitats a què fa referència l'article 35.4 de la Llei general tributària propietàries de la mercaderia.

2. Tenen la condició de subjectes passius d'aquesta taxa, en concepte de substitut del contribuent:

a) Si la mercaderia està consignada, la part consignatària, transitària o operadora logística representant de la mercaderia, de manera solidària.

b) Si la mercaderia no està consignada, la persona física o jurídica que presti el servei portuari específic de càrrega, estiba, descàrrega, desestiba i transbordament de les mercaderies.

Article 134. Exempcions

Resten exemptes de la taxa d'emmagatzematge de mercaderies les mercaderies a què fa referència l'article 167.

Article 135. Acreditament

1. La taxa d'emmagatzematge de mercaderies s'acredita quan s'inicia l'ocupació del domini públic portuari per mitjà de les operacions d'emmagatzematge o dipòsit, moment que, a aquests efectes, s'entén que coincideix amb el de l'atorgament de l'autorització corresponent.

2. Si s'hagués produït l'ocupació del domini públic portuari sense sol·licitar autorització, l'acreditament de la taxa té lloc en el moment d'inici de l'esmentada ocupació.

Article 136. Elements de quantificació de la taxa

1. Els elements de quantificació de la taxa d'emmagatzematge de mercaderies són:

a) La superfície de domini públic portuari ocupada computada en metres quadrats.

b) El temps d'ocupació del domini públic portuari.

c) El tipus de bé de domini públic portuari ocupat.

2. La superfície de domini públic portuari ocupada s'ha de computar prenent com a referència el rectangle circumscrit exteriorment a la partida total de mercaderies dipositades o emmagatzemades, definit de manera que dos dels seus costats siguin paral·lels a l'escaló del moll si aquest és recte; altrament es defineix de manera que dos costats siguin normals de la tangent de la corba del moll. El resultat s'ha d'arrodonir per a obtenir, en metres quadrats sense decimals, el número immediat anterior, si la fracció de metre quadrat és inferior a 0,5, o posterior, si la fracció és superior. Es procedeix anàlogament amb tarimes, magatzems, locals i instal·lacions, els costats dels quals serveixen de referència.

3. Als efectes del pagament de la taxa, la superfície ocupada s'ha d'anar reduint, per quartes parts, a mesura que les mercaderies es vagin retirant. Amb aquesta finalitat, s'ha de computar la totalitat de la superfície ocupada mentre no se n'hagi aclarit el 25%; el 75%, quan l'esmentada superfície assoleixi el 25% sense superar el 50%; el 50%, quan sigui del 50% sense assolir el 75%, i el 25%, quan sigui del 75% fins a la desocupació completa dels béns demanials.

4. El temps d'ocupació del domini públic portuari es computa per dies complets. Com a regla general, els terminis inicial i final del període d'ocupació coincideixen amb les dates d'atorgament i extinció de l'autorització corresponent. Tanmateix, quan l'ocupació del domini públic portuari s'ha efectuat sense sol·licitar l'autorització, els esmentats terminis es corresponen amb els dies d'inici i finalització de l'ocupació. El primer dia d'ocupació sempre es considera complet. L'últim dia, en canvi, només es considera complet si se cessa en l'ocupació després de les dotze del migdia.

5. Els béns demanials es classifiquen en zones de trànsit i d'emmagatzematge. Aquestes, al seu torn, s'ordenen en superfícies cobertes i descobertes.

Article 137. Quota tributària

1. La quota íntegra de la taxa d'emmagatzematge de mercaderies es determina multiplicant les quanties fixes de la tarifa incloses en el quadre següent per la superfície de domini públic portuari ocupada i pels dies d'ocupació emprats.

Tipus del bé demanial	Dies d'ocupació	Import per metre quadrat
1. Zona de trànsit		
1.1. Superfície descoberta	1 a 3 dies	0,00000 €
	4 a 10 dies	0,02500 €
	11 a 17 dies	0,05000 €
	18 a 30 dies	0,075005 €
	Més de 30 dies	0,10000 €
1.2. Superfície coberta	1 a 3 dies	0,05000 €
	4 a 10 dies	0,07500 €
	11 a 17 dies	0,10000 €
	18 a 30 dies	0,15000 €
	Més de 30 dies	0,20000 €
2. Zona d'emmagatzematge		
2.1. Superfície descoberta	1 a 3 dies	0,00000 €
	4 a 10 dies	0,01300 €
	11 a 17 dies	0,02500 €
	18 a 30 dies	0,03800 €
	Més de 30 dies	0,05000 €
2.2. Superfície coberta	1 a 3 dies	0,01500 €
	4 a 10 dies	0,02500 €
	11 a 17 dies	0,05000 €
	18 a 30 dies	0,07500 €
	Més de 30 dies	0,10000 €

2. Per a determinar la quota íntegra de la taxa, la tarifa s'ha d'aplicar de manera esglaonada.

Secció tercera. Taxa per l'ocupació del domini públic portuari amb béns mobles destinats a la prestació de serveis portuaris específics o al desenvolupament d'activitats econòmiques (T03)

Article 138. Fet imposable

1. El fet imposable de la taxa per l'ocupació del domini públic portuari amb béns mobles destinats a la prestació de serveis portuaris específics o al desenvolupament d'activitats econòmiques consisteix en la utilització privativa de qualsevol bé de domini públic portuari mitjançant:

a) El dipòsit d'objectes i materials emprats en la manipulació de mercaderies, subministrament o avituallament a vaixells, embarcament i desembarcament de passatgers, equipatges i vehicles i, en general, per a la prestació de qualsevol tipus de servei portuari o activitat econòmica al port.

b) El dipòsit de materials de construcció, tanques, puntals, cavallets, bastides i altres instal·lacions anàlogues.

c) El dipòsit d'aparells de venda automàtica.

d) El dipòsit d'estris de pesca.

e) L'ocupació del domini públic portuari amb cadires, taules, tribunes, empostissats i altres béns mobles similars.

2. Si la utilització privativa té lloc en infraestructures portuàries i altres béns de domini públic portuari en règim d'autorització, concessió o contracte administratiu, la taxa només és exigible si els béns mobles utilitzen de qualsevol forma béns de domini públic gestionats directament per l'Administració portuària.

Article 139. Supòsits de no-subjecció

No resten subjectes a la taxa per l'ocupació del domini públic portuari amb béns mobles destinats a la prestació de serveis portuaris específics o al desenvolupament d'activitats econòmiques:

a) L'ocupació del domini públic portuari per mitjà del dipòsit de materials de construcció, tanques, puntals, cavallets, bastides i altres instal·lacions anàlogues efectuada per empreses contractades per l'Administració portuària per a l'execució d'obres de la seva competència.

b) L'ocupació del domini públic portuari en zona de trànsit descoberta amb les mercaderies carregades o descarregades utilitzant mitjans no rodadors durant el mateix dia de càrrega o descàrrega i l'immediat anterior o posterior, respectivament.

c) L'ocupació del domini públic portuari amb béns mobles subjectes i no exempts de les taxes d'entrada i estada de vaixells, atracada de vaixells, càrrega, descàrrega, transbordament i trànsit de mercaderies, embarcament, desembarcament i trànsit de passatgers i vehicles en règim de passatge, de la pesca fresca, de les embarcacions d'esbarjo, d'estacionament de vehicles, d'emmagatzematge de mercaderies, d'installació de senyals informatius i rètols indicadors i d'estada de vaixells a la zona del varador.

Article 140. Subjecte passiu

Tenen la condició de subjectes passius de la taxa per l'ocupació del domini públic portuari amb béns mobles destinats a la prestació de serveis portuaris específics o al desenvolupament d'activitats econòmiques les persones físiques o jurídiques i les entitats a què fa referència l'article 35.4 de la Llei general tributària a favor de les quals s'atorgui l'autorització per a utilitzar el domini públic portuari amb béns mobles o, si no n'hi ha, que es beneficiïn de la utilització si s'ha procedit sense l'autorització pertinent.

Article 141. Exempcions

Resten exempts de la taxa per l'ocupació del domini públic portuari amb béns mobles destinats a la prestació de serveis portuaris específics o al desenvolupament d'activitats econòmiques:

a) L'Administració general de l'Estat, les comunitats autònomes i els municipis en exercici de llurs competències.

b) La Creu Roja, respecte a les activitats pròpies que té encomanades aquesta institució en matèria de salvament marítim, i altres organitzacions no governamentals en casos d'ocupació temporal vinculada a accions concretes de rescat de persones o altres tasques humanitàries.

c) Les entitats sense finalitats lucratives legalment constituïdes l'activitat de les quals estigui exclusivament vinculada a l'atenció de tripulants i passatgers.

Article 142. Acreditament i exigibilitat

1. La taxa per l'ocupació del domini públic portuari amb béns mobles destinats a la prestació de serveis portuaris específics o al desenvolupament d'activitats econòmiques s'acredita quan s'inicia la utilització privativa del domini públic portuari, moment que, a aquests efectes, s'entén que coincideix amb el de l'atorgament de l'autorització pertinent.

2. Si s'hagués produït la utilització privativa del domini públic portuari sense sol·licitar autorització, l'acreditament de la taxa té lloc en el moment d'inici de l'esmentada utilització.

3. El pagament del deute tributari s'ha d'efectuar per avançat. Les parts tributàries obligades han de satisfer el deute amb periodicitat mensual o anual, quan el termini de durada de l'autorització s'ha establert per mesos, o, si escau, pel termini de vigència màxim establert per la llei.

4. Si, per causa no imputable al subjecte passiu, no s'arriba a consumir íntegrament el període d'utilització autoritzat, els obligats tributaris poden sol·licitar la devolució de la part de la quota corresponent als dies o mesos que resten per a completar el període esmentat.

Article 143. Elements de quantificació de la taxa

1. Els elements de quantificació de la taxa per l'ocupació del domini públic portuari amb béns mobles destinats a la prestació de serveis portuaris específics o al desenvolupament d'activitats econòmiques són:

a) La superfície de domini públic portuari ocupada.

b) El temps d'ocupació del domini públic portuari.

2. La superfície de domini públic portuari ocupada es computa en metres quadrats.

3. El temps d'utilització del domini públic portuari es computa en dies, mesos o anys, segons els casos.

4. Com a regla general, els terminis inicial i final del període d'ocupació coincideixen amb les dates d'atorgament i extinció de l'autorització simplificada corresponent. Tanmateix, si l'ocupació del domini públic portuari s'ha efectuat sense sol·licitar-ne l'autorització, el període s'ha de computar per dies i els terminis inicial i final es corresponen amb els moments de començament i finalització de l'ocupació.

5. Si el període d'ocupació es computa per dies, aquests s'entenen complets. Amb aquesta finalitat, el primer dia d'utilització sempre es considera complet. L'últim dia, en canvi, només es considera complet si se cessa en la utilització a partir de les dotze del migdia.

Article 144. Quota tributària

La quota íntegra de la taxa per l'ocupació del domini públic portuari amb béns mobles destinats a la prestació de serveis portuaris específics o al desenvolupament d'activitats econòmiques es determina multiplicant les quanties fixes de la tarifa incloses en el quadre següent per la superfície de domini públic portuari ocupada i pel temps d'ocupació previst.

Concepte	Import del metre per dia	Import del metre per mes	Import del metre per any
Dipòsit d'objectes i materials emprats en la manipulació de mercaderies, subministrament o avituallament a vaixells, embarcaments i desembarcaments de passatgers, equipatges i vehicles	0,1400 €	3,7400 €	41,2100 €
Dipòsit de materials de construcció, tanques, puntals, cavallets, bastides i altres instal·lacions anàlogues	0,1700 €	4,7000 €	51,2300 €
Dipòsit d'estris de pesca	0,1200 €	3,3400 €	36,4600 €
Dipòsit d'aparells de venda automàtica i ocupació del domini públic portuari amb cadires, taules, tribunes, tarimes i altres béns mobles similars	0,3200 €	8,6900 €	94,7800 €
Dipòsit d'objectes i materials utilitzats en la prestació de qualsevol altre servei o activitat	0,1500 €	4,1900 €	45,7400 €

Secció quarta. Taxa per l'estada de vaixells a la zona de varador (T04)

Article 145. Fet imposable

1. El fet imposable de la taxa per l'estada de vaixells a la zona de varador consisteix en la utilització privativa del domini públic portuari en ocasió de l'estada dels vaixells o embarcacions en els espais terrestres de la zona de servei destinats a varador.

2. Si la utilització privativa té lloc en infraestructures portuàries i altres béns de domini públic portuari en règim d'autorització, concessió o contracte administratiu, la taxa només és exigible en el cas que els vaixells o les embarcacions utilitzin de qualsevol manera béns de domini públic gestionats directament per l'Administració portuària.

Article 146. Subjecte passiu

1. Tenen la condició de subjectes passius de la taxa per l'estada de vaixells a la zona de varador, en concepte de contribuent, les persones físiques o jurídiques i les entitats a què fa referència l'article 35.4 de la Llei general tributària a favor de les quals s'atorgui l'autorització per a utilitzar el domini públic portuari amb el vaixell o embarcació o, a manca d'aquestes, les que es beneficiïn de la utilització si s'ha procedit sense l'autorització pertinent.

2. Tenen la condició de subjectes passius d'aquesta taxa, en concepte de substitut del contribuent:

a) En els vaixells pesquers, si estan consignats, el consignatari. Altrament, i de manera solidària, les persones físiques o jurídiques que duen a terme l'activitat de reparació o manteniment del vaixell a la zona del varador, el propietari i l'armador del vaixell si, en aquest segon cas, es tracta de persones físiques, jurídiques o entitats sense personalitat jurídica diferents.

b) En els vaixells que no són de pesca, si estan consignats, el consignatari. Altrament, i de manera solidària, les persones físiques o jurídiques que duguin a terme l'activitat de reparació o manteniment del vaixell a la zona del varador, el propietari, el navilier i el capità o el patró del vaixell.

Article 147. Acreditament i exigibilitat

1. La taxa per l'estada de vaixells a la zona de varador s'acredita quan s'inicia la utilització privativa del domini públic portuari, moment que, a aquests efectes, s'entén que coincideix amb el de l'atorgament de l'autorització pertinent.

2. Si s'hagués produït la utilització privativa del domini públic portuari sense sol·licitar autorització, l'acreditament de la taxa té lloc en el moment d'inici de la utilització esmentada.

3. El pagament del deute tributari s'ha d'efectuar per avançat.

4. Si per causa no imputable al subjecte passiu no s'arriba a consumir íntegrament el període d'utilització autoritzat, es pot sol·licitar la devolució de la part de la quota corresponent als dies que resten per a completar el dit període.

Article 148. Elements de quantificació de la taxa

1. Els elements de quantificació de la taxa per l'estada de vaixells a la zona de varador són:

a) La superfície de domini públic portuari utilitzada.

b) El temps d'utilització del domini públic portuari.

c) La classe de vaixell o embarcació.

2. La superfície de domini públic portuari utilitzada es computa en metres quadrats i es calcula multiplicant l'eslora màxima del vaixell o embarcació per la màniga màxima.

3. El temps d'utilització del domini públic portuari es computa per dies complets. Com a regla general, els terminis inicial i final del període d'utilització coincideixen amb les dates d'atorgament i extinció de l'autorització pertinent. Tanma-

teix, quan la utilització del domini públic portuari s'hagi efectuat sense sol·licitar l'autorització, els esmentats terminis es corresponen amb els dies de començament i finalització de l'ocupació.

4. El primer dia d'ocupació sempre es considera complet. L'últim dia, en canvi, només es considera complet si l'ocupació cessa després de les dotze del migdia.

5. Els vaixells o embarcacions es classifiquen en pesquers i els restants.

Article 149. Quota tributària

1. La quota íntegra de la taxa per l'estada de vaixells a la zona de varador es determina multiplicant les quanties fixes de la tarifa incloses en el quadre següent per la superfície de domini públic portuari ocupada i pel temps d'ocupació emprat.

Tipus de vaixell	Valor del metre quadrat per dia			
	Dia 1	Dia 2 a 7	Dia 8 a 30	Dia 31 en endavant
Vaixells pesquers	0,1900 €	0,1226 €	0,0791 €	0,0510 €
Resta de vaixells	0,5661 €	0,3652 €	0,2356 €	0,1520 €

2. Per a determinar la quota íntegra de la taxa, la tarifa s'ha d'aplicar de manera esglaonada.

3. Si el vaixell o l'embarcació que utilitza la zona de varador està destinat a la prestació d'un servei portuari, les persones obligades tributàriament poden sol·licitar l'aplicació d'una bonificació del 20% de la quota íntegra de la taxa.

Capítol IV. Taxes portuàries per l'aprofitament especial del domini públic portuari

Secció primera. Taxa d'entrada i estada de vaixells (TA1)

Article 150. Fet imposable

1. El fet imposable de la taxa d'entrada i estada de vaixells consisteix en la utilització de qualsevol bé de domini públic portuari, efectuada pel vaixell, en ocasió de les operacions portuàries d'entrada i estada, incloses les aigües del port, els canals d'accés i les zones de fondeig o ancoratge.

2. Si les operacions portuàries d'entrada i estada tenen lloc en infraestructures portuàries i altres béns de domini públic portuari en règim d'autorització, concessió o contracte administratiu, la taxa només és exigible si el vaixell utilitza de qualsevol manera béns de domini públic gestionats directament per l'Administració portuària.

Article 151. Supòsits de no-subjecció

No resten subjectes a la taxa per l'estada de vaixells a la zona de varador els vaixells subjectes i no exempts de les taxes de la pesca fresca i de les embarcacions d'esbarjo.

Article 152. Subjecte passiu

1. Tenen la condició de subjectes passius de la taxa per l'estada de vaixells a la zona de varador, en concepte de contribuent i, a més, de manera solidària, el propietari, el navilier i el capità o el patró del vaixell.

2. Té la condició de subjecte passiu d'aquesta taxa, en concepte de substitut del contribuent, el consignatari del vaixell quan aquest es troba consignat.

Article 153. Exempcions

Resten exempts de la taxa per l'estada de vaixells a la zona de varador:

a) Els vaixells la titularitat dels quals correspon a l'Administració general de l'Estat, de les comunitats autònomes o dels municipis que estiguin destinats exclu-

sivament a la prestació de serveis oficials de llur competència en règim de gestió directa.

b) Els vaixells en servei oficial de la Unió Europea o d'un dels estats membres de la Unió Europea que estiguin destinats exclusivament a la prestació de serveis de la seva competència en règim de gestió directa.

c) La Creu Roja, respecte a les activitats pròpies que té encomanades aquesta institució en matèria de salvament marítim, i altres organitzacions no governamentals en casos d'ocupació temporal vinculada a accions concretes de rescat de persones o altres tasques humanitàries.

Article 154. Acreditament i exigibilitat

1. La taxa per l'estada de vaixells a la zona de varador s'acredita quan el vaixell entra en les aigües de la zona de servei del port, moment que, a aquests efectes, s'entén que coincideix amb el de l'atorgament de l'autorització corresponent.

2. Si s'hagués produït la utilització del domini públic portuari sense sol·licitar autorització, l'acreditament de la taxa té lloc en el moment d'inici de la utilització esmentada.

3. El pagament del deute tributari s'efectua per avançat. Tanmateix, quan resulta aplicable la reducció per estada prolongada, les persones obligades tributàriament han de pagar el deute amb periodicitat mensual.

4. Si el període d'estada autoritzat s'ha d'ampliar, les persones obligades tributàriament han de formular una nova sol·licitud i abonar una altra vegada per avançat l'import corresponent.

5. Si, per causa no imputable al subjecte passiu, no s'arriba a consumir íntegrament el període d'estada autoritzat, les parts tributàries obligades poden sol·licitar la devolució de la part de la quota corresponent a les hores que resten per a completar el període esmentat.

Article 155. Elements de quantificació de la taxa

1. Els elements de quantificació de la taxa per l'estada de vaixells a la zona de varador són:

a) L'arqueig brut del vaixell.

b) El temps d'utilització del domini públic portuari.

2. El temps d'utilització del domini públic portuari es computa en hores i minuts. El temps d'utilització efectiva es calcula a partir del moment de la posada a disposició o reserva del lloc d'atracada o ancoratge fins que el vaixell abandona la zona de servei. El temps d'utilització es computa al 50% si l'entrada i l'estada del vaixell tenen lloc en dies festius i caps de setmana mentre s'espera d'iniciar el conjunt d'operacions comercials en dia feiner.

Article 156. Quota tributària

1. La quota íntegra de la taxa per l'estada de vaixells a la zona de varador es determina multiplicant la quantia fixa de 0,50 euros per cada 100 tones de registre brut (o per cada 100 unitats d'arqueig) o fracció i pel temps d'utilització del domini públic portuari. La quantitat així obtinguda es modula mitjançant l'aplicació dels coeficients següents:

a) Per a vaixells de 0 a 10 GT: 0,80.

b) Per a vaixells de més de 10 a 100 GT: 0,85.

c) Per a vaixells de més de 100 a 400 GT: 0,90.

d) Per a vaixells de més de 400 a 4.000 GT: 0,95.

e) Per a vaixells de més de 4.000 a 6.000 GT: 1,05.

f) Per a vaixells de més de 6.000 GT: 1,15.

2. La quota íntegra de la taxa, modulada d'acord amb els coeficients referits en l'apartat 1, es redueix en la proporció que correspongui en alguna de les circumstàncies següents:

a) El tipus de navegació, atenent les emissions emeses.

b) La utilització d'instal·lacions en règim d'autorització o concessió administrativa.

c) Estades prolongades.

d) Arribada forçosa.

e) Creuers turístics, sempre que compleixin els estàndards ambientals.

f) Transport marítim en curta distància, sempre que compleixi els estàndards ambientals.

3. La quota de la taxa només pot ésser objecte d'una reducció. En cas que es donin els requisits per a aplicar-hi dues o més reduccions, s'ha d'aplicar la que resulti més favorable a la persona obligada tributàriament.

4. En consideració al tipus de navegació, la quota íntegra de la taxa es redueix en un 10% en el cas de vaixells amb bandera d'un estat membre de la Unió Europea registrats al territori de la Unió i que efectuïn navegació interior a la Unió Europea.

5. La quota íntegra de la taxa es redueix en un 40% si les operacions portuàries d'entrada i estada tenen lloc en infraestructures portuàries o altres béns de domini públic portuari en règim d'autorització o concessió administrativa, sempre que es compleixin els estàndards ambientals.

6. Tenint en compte una estada prolongada, la quota íntegra de la taxa es redueix en un 50% en els casos següents:

a) Vaixells turístics locals.

b) Vaixells destinats al dragatge i a l'avituallament.

c) Vaixells destinats a la prestació de serveis portuaris generals o específics.

d) Vaixells destinats a l'aqüicultura o a constituir vivers flotants.

e) Embarcacions professionals dedicades al lloguer, amb o sense patró.

f) Vaixells en construcció, reparació, transformació i desballestament.

g) Vaixells pesquers l'última operació de descàrrega o transbordament dels quals s'hagi efectuat al port i estiguin a l'atur biològic o veda.

h) Vaixells en dipòsit judicial.

i) Vaixells, inclosos els pesquers, inactius.

j) Altres vaixells l'estada dels quals sigui superior a un mes.

7. En els casos de les lletres *i* i *j*, a partir del segon mes d'estada la reducció és del 40%; el tercer mes, del 30%; el quart mes, del 20%, i el cinquè mes, del 10%. Transcorreguts sis mesos des de l'entrada i estada, no s'ha d'aplicar cap reducció.

8. La quota íntegra de la taxa es redueix en un 50% si l'entrada i l'estada del vaixell es produeix per arribada forçosa. Aquesta reducció només s'ha d'aplicar durant els primers set dies d'estada del vaixell.

9. La quota íntegra de la taxa es redueix en un 50% si el vaixell té la consideració de creuer turístic i compleix els estàndards ambientals.

10. La quota íntegra de la taxa es redueix en un 50% si el vaixell efectua transport marítim en curta distància i compleix els estàndards ambientals. Per al transport marítim de curta distància, cal atenir-se a allò que determini el dret marítim comunitari i internacional.

11. La quota íntegra de la taxa, reduïda en la forma establerta en l'apartat 2, pot ésser objecte d'alguna bonificació per protecció del medi ambient.

12. La quota íntegra de la taxa només pot ésser objecte d'una bonificació. En cas que es donin els requisits per a aplicar dues o més bonificacions, només s'ha d'aplicar la que resulti més favorable a l'obligat tributari.

13. Si els vaixells operats per un mateix navilier o de creuer turístic, o, si escau, de diferents companyies navilieres però que disposin d'acords d'explotació compartida, fan més de dotze escales en una mateixa infraestructura portuària durant l'any natural, i compleixen els estàndards ambientals, els obligats tributaris poden sol·licitar l'aplicació de les bonificacions detallades en la taula següent:

Tipus de vaixell	Nombre d'escales a l'any				
	13 a 18	19 a 24	25 a 40	41 a 60	De 61 en endavant
Vaixells d'arqueig de fins a 15.000 GT	10%	25%	40%	50%	55%
Vaixells d'arqueig superior a 15.000 GT	15%	30%	45%	55%	60%

14. Si el capità o el patró d'un vaixell comercial acredita davant de Ports de la Generalitat el compliment de condicions de respecte al medi ambient que milloren les que exigeixen les normes i els convenis internacionals, i, a més, té subscrit un acord amb l'autoritat portuària en matèria de bones pràctiques ambientals associades a les operacions i a l'estada dels vaixells en el port, les persones obligades tributàriament poden sol·licitar l'aplicació d'una bonificació del 50%.

15. Si el capità o el patró d'un vaixell de menys de 24 metres d'eslora i autoritzat per a un màxim de dotze passatgers acredita davant de Ports de la Generalitat el lliurament de tot el seu rebuig a una empresa autoritzada per a prestar el servei portuari específic de recepció del rebuig generat per vaixells i embarcacions i residus de càrrega en la infraestructura portuària de base, les persones obligades tributàriament poden sol·licitar l'aplicació d'una bonificació del 50%.

16. Si un vaixell ha obtingut el certificat distintiu verd (Green Award) atorgat per la fundació Distintiu Verd (Green Award Foundation) de Rotterdam, les parts tributàries obligades poden sol·licitar l'aplicació d'una bonificació del 10%.

Secció segona. Taxa d'atracada de vaixells (TA2)

Article 157. Fet imposable

1. El fet imposable de la taxa d'atracada de vaixells consisteix en la utilització de qualsevol bé de domini públic portuari efectuada pel vaixell en ocasió de l'operació portuària d'atracada, inclosos les obres d'atracada i els elements fixos d'amarratge.

2. Si l'operació portuària d'atracada té lloc en infraestructures portuàries i altres béns de domini públic portuari en règim d'autorització, concessió o contracte administratiu, la taxa només és exigible si el vaixell utilitza de qualsevol forma béns de domini públic gestionats directament per l'Administració portuària.

Article 158. Supòsits de no subjecció

No resta subjecta a la taxa l'atracada dels vaixells subjectes a les taxes de la pesca fresca i de les embarcacions d'esbarjo que no n'estiguin exempts.

Article 159. Subjecte passiu

1. Tenen la condició de subjectes passius de la taxa d'atracada, en concepte de contribuent i, a més, de manera solidària, el propietari, el navilier i el capità o el patró del vaixell.

2. Té la condició de subjecte passiu de la taxa d'atracada, en concepte de substitut del contribuent, el consignatari del vaixell, quan aquest es troba consignat.

Article 160. Exempcions

Resten exempts de la taxa d'atracada:

a) Els vaixells la titularitat dels quals correspon a l'Administració general de l'Estat, de les comunitats autònomes o dels municipis que estiguin destinats de manera exclusiva a la prestació de serveis oficials de llur competència en règim de gestió directa.

b) Els vaixells en servei oficial de la Unió Europea o d'un dels estats membres de la Unió Europea que estiguin destinats de manera exclusiva a la prestació de serveis de la llur competència en règim de gestió directa.

c) La Creu Roja, respecte a les activitats pròpies que té encomanada aquesta institució en matèria de salvament marítim, i altres organitzacions no governamentals en casos d'ocupació temporal vinculada a accions concretes de rescat de persones o altres tasques humanitàries.

Article 161. Acreditament i exigibilitat

1. La taxa d'atracada de vaixells s'acredita quan el vaixell efectua l'operació d'atracada, moment que, a aquests efectes, s'entén que coincideix amb el de l'atorgament de l'autorització corresponent.

2. Si s'hagués produït la utilització del domini públic portuari sense sol·licitar autorització, l'acreditament de la taxa té lloc en el moment d'inici de la utilització esmentada.

3. Si, per causa no imputable al subjecte passiu, no s'arriba a consumir tot el període d'atracada autoritzat, les parts tributàries obligades poden sol·licitar la devolució de la part de la quota corresponent a les hores que resten per a completar el període esmentat.

4. El pagament del deute tributari s'ha d'efectuar per avançat. Tanmateix, quan resulti aplicable la reducció per atracada prolongada, les persones obligades tributàriament han de pagar el deute amb periodicitat mensual.

5. Si el període d'atracada autoritzada ha d'ésser ampliat, les persones obligades tributàriament han de formular una nova sol·licitud i abonar una altra vegada per avançat l'import corresponent.

Article 162. Elements de quantificació de la taxa

1. Els elements de quantificació de la taxa d'atracada de vaixells són:

a) L'eslora màxima del vaixell mesurada en metres lineals.

b) El temps d'utilització del domini públic portuari.

2. El temps d'utilització del domini públic portuari es computa en hores i minuts. Aquest període es calcula des de l'hora per a la qual s'ha reservat l'atracada fins al moment que el vaixell amolla l'última amarra. El temps d'utilització es computa al 50% quan l'atracada del vaixell té lloc en dies festius i caps de setmana mentre s'espera d'iniciar el conjunt d'operacions comercials en dia feiner.

3. Si un vaixell transporta mercaderies perilloses i necessita disposar de zones de seguretat en proa, en popa, o en ambdues alhora, per al càlcul de la quota íntegra s'ha de prendre en consideració, al costat de l'eslora màxima del vaixell, la longitud de les zones esmentades.

Article 163. Quota tributària

1. La quota íntegra de la taxa d'atracada de vaixells es determina multiplicant la quantia fixa de 0,070 euros per l'eslora màxima del vaixell mesurada en metres lineals i pel temps d'utilització del domini públic portuari. La quantitat així obtinguda es modula mitjançant l'aplicació dels coeficients següents:

a) Vaixells de calat de fins a 3 metres: 0,50.

b) Vaixells de calat superior a 3 metres i de fins a 8 metres: 1.

c) Vaixells de calat superior a 8 metres: 2.

2. La quota íntegra de la taxa, modulada d'acord amb els coeficients establerts en l'article 162, es redueix en la proporció que correspongui quan es doni alguna de les circumstàncies següents:

a) Tipus d'atracada.

b) Atracades prolongades.

c) Transport marítim en curta distància, sempre que compleixi els estàndards ambientals.

3. La quota de la taxa només pot ésser objecte d'una reducció. En el cas que es donin els requisits per a aplicar més d'una reducció, només s'ha de practicar la que resulti més favorable a la part tributària obligada.

4. En consideració al tipus d'atracada, la quota íntegra de la taxa es redueix en un 50% en els casos següents:

a) Vaixells atracats de punta en els molls o pantalans, excepte els catamarans (vaixells de doble o triple casc).

b) Vaixells abarloats a un altre ja atracat de costat al moll o a altres vaixells abarloats, sempre que la seva eslora màxima sigui igual o inferior a la del vaixell atracat al moll o a la dels altres vaixells abarloats a aquest. Si l'eslora màxima és superior, ha d'abonar, a més, l'excés, d'acord amb el que estableix el càlcul de la quota íntegra.

5. En consideració a una atracada prolongada, la quota íntegra de la taxa es redueix en la forma indicada en la taxa d'entrada i estada de vaixells (TA1).

6. La quota íntegra de la taxa es redueix en un 50% si el vaixell efectua transport marítim en curta distància i compleix els estàndards ambientals.

Secció tercera. Taxa de càrrega, descàrrega, transbordament i trànsit de mercaderies (TA3M)

Article 164. Fet imposable

1. El fet imposable de la taxa de càrrega, descàrrega, transbordament i trànsit de mercaderies consisteix en la utilització de qualsevol bé de domini públic portuari, efectuada per la mercaderia i els seus elements de transport, en ocasió d'alguna de les operacions portuàries de càrrega, descàrrega, transbordament i trànsit terrestre o marítim.

2. Si alguna de les operacions portuàries de càrrega, descàrrega, transbordament i trànsit terrestre o marítim té lloc en infraestructures portuàries i altres béns de domini públic portuari en règim d'autorització, concessió o contracte administratiu, la taxa només és exigible si la mercaderia i els seus elements de transport utilitzen de qualsevol forma béns de domini públic gestionats directament per l'Administració portuària.

3. Aquesta taxa comprèn el dret del contribuent que les mercaderies carregades o descarregades utilitzant mitjans no rodadors ocupin la zona de trànsit portuària descoberta o s'hi quedin durant el mateix dia de càrrega o descàrrega i l'immediat anterior o posterior, respectivament. De la mateixa manera, inclou la utilització de les rampes fixes i l'escaló per a les operacions de càrrega i descàrrega efectuada pels vehicles que transporten les mercaderies per mitjans rodadors. Aquesta taxa no comprèn la utilització de la maquinària, les rampes mecàniques, passarel·les i altres elements mòbils per a efectuar les operacions portuàries.

Article 165. Supòsits de no-subjecció

No resten subjectes a la taxa de càrrega, descàrrega, transbordament i trànsit de mercaderies els productes pesquers subjectes a la taxa de la pesca fresca que no n'estiguin exempts.

Article 166. Subjecte passiu

1. En les operacions portuàries de càrrega, descàrrega, transbordament i trànsit marítim, tenen la condició de subjectes passius de la taxa, en concepte de contribuent i, a més, de manera solidària, el navilier, el propietari de la mercaderia i el capità o el patró del vaixell.

2. En l'operació portuària de trànsit terrestre, tenen la condició de subjectes passius de la taxa, en concepte de contribuent i, a més, de manera solidària, el propietari de la mercaderia i la part transitària o l'operador logístic que representi la mercaderia.

3. En les operacions portuàries de càrrega, descàrrega, transbordament i trànsit marítim, tenen la condició de subjectes passius de la taxa, en concepte de substitut del contribuent:

a) En les infraestructures portuàries o qualsevol bé de domini públic portuari en règim d'autorització o concessió administrativa, la persona autoritzada o concessionària.

b) En les infraestructures portuàries gestionades directament per Ports de la Generalitat, si la mercaderia està consignada, la part consignatària, transitària o l'operador logístic representant de la mercaderia, o bé, si la mercaderia no està consignada, la part consignatària del vaixell, si està consignat.

4. En l'operació portuària de trànsit terrestre, si la mercaderia té per destinació una instal·lació en concessió o autorització, la condició de subjecte passiu en concepte de substitut del contribuent correspon al concessionari o a la persona autoritzada que les expedeixi o rebi.

Article 167. Exempcions

Resten exempts de la taxa de càrrega, descàrrega, transbordament i trànsit de mercaderies:

a) La Creu Roja, respecte a les activitats pròpies que té encomanades aquesta institució en matèria de salvament marítim, i altres organitzacions no governamentals en casos d'ocupació temporal vinculada a accions concretes de rescat de persones o altres tasques humanitàries.

b) Les mercaderies enviades amb finalitat humanitària a zones o regions en crisi o d'emergència per entitats sense ànim de lucre legalment constituïdes.

c) El material de l'Administració general de l'Estat, de les comunitats autònomes i dels municipis que estigui destinat de manera exclusiva a la prestació de serveis oficials de llur competència en règim de gestió directa.

d) El material de la Unió Europea o d'un dels estats membres de la Unió Europea que estigui destinat de manera exclusiva a la prestació de serveis oficials de llur competència en règim de gestió directa.

Article 168. Acreditament i exigibilitat

1. La taxa de càrrega, descàrrega, transbordament i trànsit de mercaderies s'acredita en el moment que la mercaderia i els seus elements de transport inicien el pas per la zona de servei, moment que, a aquests efectes, s'entén que coincideix amb el de l'atorgament de l'autorització corresponent.

2. Si s'hagués produït la utilització del domini públic portuari sense sol·licitar autorització, l'acreditament de la taxa es produeix en el moment d'inici de la utilització.

3. El pagament del deute tributari s'ha d'efectuar per avançat.

Article 169. Elements de quantificació de la taxa

1. Els elements de quantificació de la taxa de càrrega, descàrrega, transbordament i trànsit de mercaderies són:

a) El tipus de mercaderia.

b) El pes de la mercaderia mesurat en tones.

c) El tipus d'operació portuària.

2. Les mercaderies es classifiquen en cinc grups, en la forma prevista en l'annex sobre assignació de grups de mercaderies contingudes en el text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2011, del 5 de setembre.

3. El pes de les mercaderies es computa en tones mètriques.

4. Les operacions portuàries es divideixen en:

a) Càrrega.

b) Descàrrega.

c) Transbordament.

d) Trànsit marítim.

e) Trànsit terrestre.

Article 170. Quota tributària

1. La quota íntegra de la taxa de càrrega, descàrrega, transbordament i trànsit de mercaderies es determina multiplicant la quantia de les tarifes incloses en el quadre següent segons el grup de mercaderia pel pes de la mercaderia mesurat en tones.

Grups de mercaderies	Preu tona (€)
1	0,72
2	0,90
3	1,38
4	2,03
5	3,14

2. Als envasos, embalatges, contenidors, cisternes o altres elements, tinguin o no el caràcter de perduts o efímers, que s'utilitzin per a contenir les mercaderies en el transport, i també als camions, als remolcs, caps tractores i semiremolcs que com tals elements terrestres s'embarquin o desembarquin, buits o no de mercaderies, se'ls ha d'aplicar la quantia fixa de 3 euros per unitat equivalent de 20 peus TEU, a banda de la corresponent taxa de mercaderies, si escau.

3. Si es tracta de mercaderies i elements de transport en operacions de transbordament i les de trànsit marítim o terrestre la quota íntegra és el 50% de l'obtinguda per l'aplicació de la quantia establerta en l'apartat 2.

4. La quota íntegra de la taxa es redueix en la proporció que correspon si es dona alguna de les circumstàncies següents:

a) Utilització d'instal·lacions portuàries en règim d'autorització o concessió administrativa.

b) Volum manipulat.

5. La quota de la taxa només pot ésser objecte d'una reducció. En el cas que es donin els requisits per a aplicar més d'una reducció, només s'ha de practicar la que resulti més favorable a la part tributària obligada.

6. La quota íntegra de la taxa es redueix en un 50% si alguna de les operacions portuàries de càrrega, descàrrega, transbordament, trànsit marítim o terrestre tenen lloc en infraestructures portuàries o altres béns de domini públic portuari en règim d'autorització o concessió administrativa.

7. La quota íntegra de la taxa es redueix en funció del volum de mercaderia anual manipulada per a cada codi o grups de codi associats a un trànsit segons determini Ports de la Generalitat, d'acord amb les taules següents:

	Grup 1/2 (dojo)		Grup 3/4/5 - Grup 1-2 (aplecs)	
Descompte	de tones	fins a	de tones	fins a
5%	0	10.000	0	5.000
10%	10.001	20.000	5.001	10.000
15%	20.001	40.000	10.001	20.000
20%	40.001	80.000	20.001	40.000
30%	80.001	120.000	40.001	60.000
40%	120.001	160.000	60.001	80.000
50%		més de 160.000		més de 80.000

8. La quota íntegra de la taxa, reduïda en la manera que determina l'apartat 7, pot ésser objecte de bonificacions per les circumstàncies següents:

a) Foment de l'exportació.

b) Captació, consolidació i creixement de trànsits o de tràfic especial.

9. Per a fomentar l'exportació, les mercaderies embarcades tenen una bonificació del 10% de la quota íntegra de la taxa.

10. El Comitè Executiu de Ports de la Generalitat, per a incentivar la captació, la consolidació i el creixement de trànsits o de tràfic especial de grups 3, 4 i 5 considerats d'interès estratègic per a un determinat port o territori, ha de fixar una bonificació, amb caràcter anual, d'un màxim del 40% de la quota íntegra de la taxa, per al trànsit o tràfic que es qualifiqui com a prioritari o estratègic per al port o territori, i ha de determinar les condicions aplicables atenent les singularitats del trànsit o tràfic. El contribuent pot sol·licitar anualment l'aplicació d'aquesta bonificació.

Secció quarta. Taxa d'embarcament, desembarcament i trànsit de passatgers en règim de passatge (TA3P)

Article 171. Fet imposable

1. El fet imposable de la taxa d'embarcament, desembarcament i trànsit de passatgers en règim de passatge consisteix en la utilització de qualsevol bé de domini públic portuari, efectuada pel passatger en règim de passatge en ocasió d'alguna de les operacions portuàries d'embarcament, desembarcament o trànsit.

2. Si alguna de les operacions portuàries d'embarcament, desembarcament o trànsit té lloc en infraestructures portuàries i altres béns de domini públic portuari en règim d'autorització, concessió o contracte administratiu, la taxa només és exigible en el cas que la mercaderia i els seus elements de transport utilitzin de qualsevol forma béns de domini públic gestionats directament per l'Administració portuària.

3. La taxa d'embarcament, desembarcament i trànsit de passatgers en règim de passatge no comprèn la utilització de la maquinària, rampes mecàniques, passarelles i altres elements mòbils necessaris per a les operacions portuàries d'embarcament i desembarcament.

Article 172. Subjecte passiu

1. Té la condició de subjecte passiu de la taxa d'embarcament, desembarcament i trànsit de passatgers en règim de passatge, en concepte de contribuent, el passatger.

2. Té la condició de subjecte passiu d'aquesta taxa, en concepte de substitut del contribuent i, a més, de manera solidària, el navilier i el capità o el patró del vaixell, o bé la part consignatària, en aquest darrer cas, si el vaixell està consignat.

Article 173. Exempcions

Resten exempts de la taxa d'embarcament, desembarcament i trànsit de passatgers en règim de passatge:

a) Els menors de quatre anys.

b) El personal de l'Administració general de l'Estat, de les comunitats autònomes i dels municipis en servei oficial.

c) El personal de la Unió Europea o d'un dels estats membres de la Unió Europea en servei oficial.

Article 174. Acreditament i exigibilitat

1. La taxa d'embarcament, desembarcament i trànsit de passatgers en règim de passatge, si la quota íntegra es calcula conformement al mètode d'estimació directa, s'acredita en iniciar-se l'operació d'embarcament, desembarcament o trànsit dels passatgers, moment que, a aquests efectes, s'entén que coincideix amb el de l'atorgament de l'autorització corresponent.

2. Si s'hagués produït la utilització del domini públic portuari sense sol·licitar autorització, l'acreditament de la taxa es produeix en el moment d'inici de l'esmentada utilització.

3. Si la quota íntegra es calcula conformement amb el mètode d'estimació objectiva, la taxa s'acredita l'1 de gener de cada any. En aquest cas, el seu període impositiu coincideix amb l'any natural.

4. El pagament del deute tributari s'ha d'efectuar per avançat, llevat del cas dels vaixells turístics locals que determinin la quota tributària pel mètode d'estimació directa.

5. En el cas dels vaixells turístics locals, si la quota tributària es determina pel mètode d'estimació directa, les persones obligades tributàriament han de pagar el deute tributari amb periodicitat mensual. En canvi, si es determina pel mètode d'estimació objectiva, el deute s'ha de pagar amb periodicitat anual.

Article 175. Elements de quantificació de la taxa

1. Els elements de quantificació de la taxa d'embarcament, desembarcament i trànsit de passatgers en règim de passatge són:

a) La classe de vaixell.

b) El tipus de navegació.

c) La modalitat del passatge.

d) El nombre de passatgers.

2. Els vaixells es classifiquen en ordinaris i turístics locals.

3. El tipus de navegació s'ordena en interior o exterior a la Unió Europea.

4. La modalitat del passatge es divideix en:

a) Creuer turístic en embarcament o desembarcament.

b) Creuer turístic en trànsit.

c) Règim de transport.

Article 176. Quota tributària

1. La quota íntegra de la taxa d'embarcament, desembarcament i trànsit de passatgers en règim de passatge es pot calcular pels mètodes d'estimació directa i d'estimació objectiva.

2. La quota íntegra de la taxa s'ha de determinar amb caràcter general per mitjà del mètode d'estimació directa. No obstant això, amb la sol·licitud prèvia de la persona obligada tributàriament, la quota íntegra de la taxa s'ha de determinar pel mètode d'estimació objectiva.

3. No es poden aplicar simultàniament els mètodes d'estimació directa i objectiva.

4. En el mètode d'estimació directa, la quota íntegra de la taxa es determina multiplicant les quanties fixes de la tarifa incloses en el quadre següent pel nombre de passatgers i vehicles.

	Navegació interior a la Unió Europea	Navegació exterior a la Unió Europea
1 Vaixells ordinaris		
A) Passatger:		
a) Passatger de creuer en embarcament o desembarcament	3,19 €	3,99 €
b) Passatger de creuer en trànsit	2,55 €	3,19 €
c) Passatger en règim de transport	1,91 €	2,39 €
B) Vehicle		
a) Motos i vehicles o remolcs de dues rodes	1,74 €	2,18 €
b) Cotxes de turisme i altres vehicles automòbils	6,96 €	8,70 €
c) Autocars i altres vehicles de transport col·lectiu	27,84 €	34,80 €
d) Altres vehicles de tracció mecànica	12,18 €	15,23 €
2 Vaixells turístics locals		
A) Passatger:	0,051 €	
B) Vehicle:		
a) Motocicleta	1,30 €	
b) Automòbil	5,22 €	

5. El mètode d'estimació objectiva només és aplicable en el cas dels vaixells turístics locals.

6. En el mètode d'estimació objectiva, la quota íntegra de la taxa es determina multiplicant la quantia fixa de 0,040 euros pel nombre mitjà de passatgers al dia i per 365 dies. A aquests efectes, el nombre mitjà de passatgers al dia no pot ésser inferior a cinc ni superior a cent. Correspon a Ports de la Generalitat determinar amb caràcter anual el nombre mitjà de passatgers aplicable a cada infraestructura portuària. A aquest efecte, els acords que adopti Ports de la Generalitat han d'anar precedits d'un període d'informació pública per un termini no inferior a vint dies i d'un estudi que en justifiqui la procedència. Perquè siguin eficaços, aquests acords s'han de publicar en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* abans de l'1 de gener de cada any. Si en un exercici concret Ports de la Generalitat no adopta aquest acord, s'ha d'entendre tàcitament prorrogat l'adoptat per a l'exercici anterior.

7. La quota íntegra de la taxa determinada pel mètode d'estimació directa es redueix en un 50% quan les operacions portuàries d'embarcament, desembarcament o trànsit de passatgers en règim de passatge tinguin lloc en infraestructures portuàries o altres béns de domini públic portuari en règim d'autorització o concessió administrativa.

8. Els contribuents que s'acullin al mètode d'estimació objectiva gaudeixen d'una bonificació del 10% de la quota íntegra de la taxa. Aquesta bonificació l'ha d'aplicar d'ofici Ports de la Generalitat.

Secció cinquena. Taxa de la pesca fresca (TA4)

Article 177. Fet imposable

1. El fet imposable de la taxa de la pesca fresca consisteix en la utilització pels vaixells pesquers en activitat de les obres i les instal·lacions portuàries que permeten l'accés marítim al port i llur estada en lloc d'atracada, punt d'amarratge o lloc de fondeig que els hagi estat assignat, i en la utilització pels productes de la pesca de les zones de manipulació i serveis generals del port.

2. Si alguna de les operacions portuàries d'entrada, estada, atracada, descàrrega, transbordament i trànsit terrestre té lloc en les infraestructures portuàries i altres béns de domini públic portuari en règim d'autorització, concessió o contracte admi-

nistratiu, la taxa només és exigible si els vaixells pesquers en activitat i els productes de la pesca utilitzen de qualsevol forma béns de domini públic gestionats directament per l'Administració portuària.

3. Els productes de la pesca comprenen qualsevol tipus de recurs pesquer, inclosos els procedents del marisqueig, la transformació en centres d'engreix els productes de la qual es descarreguin en el port, l'aqüicultura i l'extracció de corall. S'exceptuen, no obstant, els productes de l'aqüicultura als quals es dona accés a la zona de servei per via terrestre per a fer-ne l'envasament i la manipulació i no s'han venut en llotja o en centres o establiments autoritzats per la comunitat autònoma ubicats en les infraestructures portuàries de competència de la Generalitat, que resten subjectes a la taxa de la mercaderia en el grup 5 i no en resten exempts.

4. Perquè els vaixells pesquers restin subjectes a la taxa de pesca fresca cal que el valor de la pesca descarregada o transbordada excedeixi els 18.000 euros en còmput anual. En cas que no hi restin subjectes, han d'abonar la taxa corresponent d'entrada, estada i atracada de vaixells, amb el límit de 800 euros per vaixell i any en el cas de la flota d'arts menors i palangre de fons.

5. Els vaixells dedicats a l'extracció de corall sempre resten subjectes a la taxa de la pesca fresca.

6. El pagament de la taxa de la pesca fresca a Ports de la Generalitat autoritza els vaixells pesquers a romandre en la infraestructura portuària durant el termini d'un mes d'ençà de la data d'inici de les operacions de descàrrega i transbordament. Un cop transcorregut l'esmentat termini sense que s'efectuïn noves operacions d'aquesta classe en les infraestructures portuàries de la Generalitat, els vaixells pesquers resten subjectes a les taxes d'entrada i estada i d'atracada de vaixells, amb excepció dels períodes de veda establerts per l'administració competent que superin aquest termini, amb un màxim de tres mesos, i en el cas dels vaixells que descarreguin productes de la pesca que es venen a les llotges o en centres o establiments autoritzats situats en les infraestructures portuàries de competència de la Generalitat.

Article 178. Subjecte passiu

1. Tenen la condició de subjectes passius de la taxa de la pesca fresca, en concepte de contribuent:

a) L'armador del vaixell de pesca, si els productes de la pesca accedeixen a la zona de servei per via marítima, o el navilier i el propietari de la pesca, de manera solidària, si es tracta d'un vaixell mercant.

b) El propietari dels productes de la pesca, si aquests accedeixen a la zona de servei per via terrestre.

2. Tenen la condició de subjectes passius de la taxa de la pesca fresca, en concepte de substitut del contribuent:

a) La part concessionària o autoritzada, si els productes de la pesca són venuts en llotja o en centres o establiments autoritzats per la comunitat autònoma atorgats en concessió o autorització, ubicats en les infraestructures portuàries de competència de la Generalitat.

b) La persona que, en representació del propietari, faci la primera venda, si els productes de la pesca no són venuts en llotja o en centres o establiments autoritzats per la comunitat autònoma atorgats en concessió o autorització, ubicats en les infraestructures portuàries de competència de la Generalitat.

c) La part concessionària o autoritzada, si els productes de la pesca accedeixen a la zona de servei per via terrestre, tenen per destí una instal·lació en concessió o autorització i no són venuts en llotja o en centres o establiments autoritzats per la comunitat autònoma, situats en les infraestructures portuàries de competència de la Generalitat.

3. El subjecte passiu de la taxa de la pesca fresca ha de repercutir-ne l'import al primer comprador dels productes de la pesca. La repercussió s'ha de formalitzar en la factura o document anàleg que incorpori el tribut i el tipus aplicable.

Article 179. Exempcions

Resten exempts de la taxa de la pesca fresca els productes de la pesca que l'armador lliuri als seus treballadors per al consum personal, amb el límit màxim de tres quilograms per persona i dia, o bé el que estableixi la normativa de comercialització.

Article 180. Acreditament i exigibilitat

1. La taxa de la pesca fresca s'acredita quan el vaixell de pesca o els productes de la pesca inicien el pas per la zona de servei, moment que, a aquests efectes, s'entén que coincideix amb el de l'atorgament de l'autorització corresponent.

2. Si s'hagués produït la utilització del domini públic portuari sense sol·licitar autorització, l'acreditament de la taxa de la pesca fresca es produeix en el moment d'inici de la utilització.

3. Les parts tributàries obligades han de pagar el deute tributari amb periodicitat mensual.

Article 181. Elements de quantificació de la taxa

1. La base imposable de la taxa de la pesca fresca és el valor dels productes de la pesca. Aquest valor es determina de la manera següent:

a) El que s'obtingui per la venda dels productes de la pesca mitjançant subhasta a les llotges o en centres o establiments autoritzats per la comunitat autònoma, ubicats en les infraestructures portuàries de competència de la Generalitat.

b) Si els productes de la pesca no fossin venuts mitjançant subhasta, s'ha de determinar amb el valor mitjà obtingut en les subhastes de la mateixa espècie del dia mateix o, si no n'hi ha, i successivament, en la setmana o el mes anterior.

c) En els altres casos, s'ha de determinar tenint en compte les condicions habituals del mercat. A aquests efectes l'administració pesquera ha de publicar el preu de referència anual del corall.

2. El tipus de gravamen de la taxa, de caràcter no acumulatiu, és:

a) De l'1% en els casos de productes de l'aqüicultura i productes procedents d'operacions de transferència o de centres d'engreix.

b) De l'1% en els casos de productes de la pesca autoritzats per Ports de la Generalitat a entrar a la zona de servei per via terrestre per a subhastar-los o classificar-los, llevat que provinguin d'un altre port gestionat per l'entitat.

c) Del 2% si els productes de la pesca es venen a les llotges o en centres o establiments autoritzats per la comunitat autònoma ubicats en les infraestructures portuàries de competència de la Generalitat.

d) Del 4% en la resta de casos.

3. La quota íntegra de la taxa es determina aplicant el tipus de gravamen a la base imposable.

Secció sisena. Taxa de les embarcacions esportives o de lleure (TA5)

Article 182. Fet imposable

1. El fet imposable de la taxa de les embarcacions esportives o de lleure consisteix en la utilització per les embarcacions esportives o de lleure de les aigües del port, canals d'accés, obres d'abric i, si escau, de les zones d'ancoratge o de les instal·lacions d'amarratge, atracada en molls o en molls de pilons del port, accessos terrestres i vies de circulació.

2. Si alguna de les operacions portuàries d'entrada, estada, atracada i desembarcament té lloc en les infraestructures portuàries i altres béns de domini públic portuari en règim d'autorització, concessió o contracte administratiu, la taxa només

és exigible en el cas que els vaixells d'esbarjo i llur tripulació utilitzin de qualsevol forma béns de domini públic gestionats directament per l'Administració portuària.

Article 183. Supòsits de no-subjecció

No resten subjectes a la taxa de les embarcacions esportives o de lleure els vaixells turístics locals, els creuers turístics, les embarcacions professionals dedicades al lloguer amb o sense patró i les que fan transport de mercaderies.

Article 184. Subjecte passiu

1. Tenen la condició de subjectes passius de la taxa de les embarcacions esportives o de lleure, en concepte de contribuent i, a més, de manera solidària, el propietari i el capità o el patró de l'embarcació.

2. En les infraestructures portuàries atorgades en autorització, concessió o contracte administratiu, té la condició de substitut del contribuent d'aquesta taxa la part concessionària o autoritzada.

Article 185. Acreditament i exigibilitat

1. La taxa de les embarcacions esportives o de lleure, si la quota íntegra es calcula conformement al mètode d'estimació directa, s'acredita quan l'embarcació d'esbarjo entra en les aigües portuàries o quan es produeix la posada a disposició de l'atracada o lloc d'ancoratge, moment que, a aquests efectes, s'entén que coincideix amb el de l'atorgament de l'autorització corresponent.

2. Si s'hagués produït la utilització del domini públic portuari sense sol·licitar autorització, l'acreditament de la taxa té lloc en el moment d'inici de l'esmentada utilització.

3. Si la quota íntegra es calcula conformement al mètode d'estimació objectiva, la taxa s'acredita l'1 de gener de cada any. En aquest cas, el seu període impositiu coincideix amb l'any natural.

4. En les infraestructures portuàries gestionades directament per Ports de la Generalitat, el pagament del deute tributari és exigible per avançat, d'acord amb els criteris següents:

a) Per a les embarcacions transeünts, la quantitat que correspon pel període d'estada que s'autoritzi. Si l'esmentat període ha d'ésser ampliat, el subjecte passiu ha de formular una nova sol·licitud i abonar una altra vegada per avançat l'import corresponent al termini ampliat.

b) Per a les embarcacions de base, la quantitat que correspon per períodes no inferiors a sis mesos ni superiors a un any.

5. Si per causa no imputable al subjecte passiu no s'arriba a consumir íntegrament el període d'estada autoritzat, les parts obligades tributàriament poden sol·licitar la devolució de la part de la quota corresponent als dies que resten per a completar el període esmentat.

6. En les infraestructures portuàries en règim de concessió o autorització, el pagament del deute tributari és exigible d'acord amb els criteris següents:

a) En el mètode d'estimació directa, el pagament del deute tributari s'ha d'efectuar amb periodicitat mensual.

b) En el mètode d'estimació objectiva, el pagament del deute tributari s'ha d'efectuar per avançat amb periodicitat anual.

Article 186. Elements de quantificació de la taxa

1. Els elements de quantificació de la taxa de les embarcacions esportives o de lleure són:

a) La superfície de domini públic portuari utilitzada.

b) El temps d'utilització del domini públic portuari.

c) La classe d'embarcació d'esbarjo.

d) La disponibilitat dels serveis de subministrament d'aigua i energia elèctrica.

e) La modalitat de fondeig, atracada o estada.

2. La superfície de domini públic portuari utilitzada es computa en metres quadrats i es calcula multiplicant l'eslora màxima de l'embarcació per la màniga màxima.

3. El temps d'utilització del domini públic portuari es computa per dies complets. Els terminis inicial i final del període d'utilització coincideixen amb les dates d'atorgament i extinció de l'autorització corresponent.

4. Si la utilització del domini públic portuari s'ha efectuat sense sol·licitar l'autorització, els terminis es corresponen amb els dies de començament i finalització de la utilització.

5. El primer dia d'utilització sempre es considera complet. L'últim dia, en canvi, només es considera complet si se cessa en la utilització després de les dotze del migdia.

6. Les embarcacions es classifiquen en:

a) Embarcacions de base.

b) Embarcacions transeünts.

7. El fondeig, l'atracada o l'estada poden adoptar alguna de les modalitats següents:

a) Ancoratge amb amarratge a mort.

b) Ancoratge amb mitjans propis.

c) Atracada de costat.

d) Atracada en punta.

e) Estada en sec.

8. L'estada en sec es classifica en:

a) Marina seca.

b) Zona d'esplanada.

c) Altres llocs en sec.

Article 187. Quota tributària

1. En les infraestructures portuàries gestionades directament per Ports de la Generalitat, la quota íntegra de la taxa de les embarcacions esportives o de lleure es determina multiplicant les quanties fixes de la tarifa incloses en el quadre següent per la superfície de domini públic portuari utilitzada i el nombre de dies d'utilització.

Tipus d'embarcació	Modalitat de fondeig, atracada o estada				
	Ancoratge amb amarratge a mort	Ancoratge amb mitjans propis	Atracada de costat	Atracada en punta	Estada en sec
Embarcació de base	0,166 €	0,106 €	0,437 €	0,191 €	0,106 €
Embarcació transeünt	0,425 €	0,340 €	0,765 €	0,595 €	0,850 €

2. Si la infraestructura portuària disposa de presa d'aigua, les quanties fixes de la tarifa incloses en el quadre anterior s'han d'incrementar en 0,023 euros; si disposa de presa d'energia elèctrica, s'han d'incrementar en 0,036 euros; si disposa de presa d'aigua i energia elèctrica, s'han d'incrementar en 0,059 euros; si disposa de mort per a l'atracada, s'han d'incrementar en 0,059 euros, i si disposa de servei addicional de temporada s'han d'incrementar en 0,047 euros.

3. En les infraestructures portuàries en règim de concessió o autorització, la quota íntegra de la taxa es pot calcular pels mètodes d'estimació directa i d'estimació objectiva.

4. La quota íntegra de la taxa s'ha de determinar amb caràcter general per mitjà del mètode d'estimació directa. No obstant això, amb la sol·licitud prèvia de la per-

sona obligada tributàriament, la quota íntegra de la taxa s'ha de determinar pel mètode d'estimació objectiva.

5. No es poden aplicar simultàniament els mètodes d'estimació directa i objectiva.

6. En el mètode d'estimació directa, la quota íntegra de la taxa es determina multiplicant les quanties fixes que s'assenyalen a continuació per la superfície de domini públic portuari utilitzada i pel nombre de dies d'utilització:

a) Embarcacions de base: 0,040 euros.

b) Embarcacions transeünts: 0,061 euros.

7. Els vaixells amb una superfície ocupada superior a 100 metres quadrats resten subjectes a l'estimació directa.

8. En el mètode d'estimació objectiva, la quota íntegra de la taxa es determina multiplicant la quantia fixa de 0,020 euros pels metres d'amarratge disponible i per 365 dies.

9. Els metres d'amarratge disponible es calculen multiplicant el nombre d'amarratges utilitzats per la superfície de domini públic portuari utilitzada per una embarcació tipus.

10. La superfície ocupada per una embarcació tipus no pot ésser inferior a 10 metres quadrats ni superior a 100 metres quadrats. Correspon a Ports de la Generalitat determinar anualment la superfície ocupada per una embarcació tipus a cada infraestructura portuària en règim de concessió o autorització. A aquest efecte, els acords que adopti Ports de la Generalitat han d'anar precedits d'un període d'informació pública per un termini no inferior a vint dies i d'un estudi que en justifiqui la procedència. Perquè tinguin eficàcia, els esmentats acords s'han de publicar en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* abans de l'1 de gener de cada any. Si en un exercici concret Ports de la Generalitat no adopta aquest acord, s'ha d'entendre tàcitament prorrogat l'adoptat l'exercici anterior.

11. La quota íntegra de la taxa pot ésser objecte d'alguna de les bonificacions següents:

a) Acollir-se al mètode d'estimació objectiva.

b) Fomentar la nàutica popular.

12. Les persones obligades tributàriament que s'han acollit al mètode d'estimació objectiva gaudeixen d'una bonificació del 50% de la quota íntegra de la taxa. Aquesta bonificació ha d'ésser aplicada d'ofici per Ports de la Generalitat.

13. Si les embarcacions d'esbarjo d'eslora màxima inferior a 7 metres fondegen o atraquen en espais de la zona de servei destinats a la nàutica popular, les persones obligades tributàriament poden sol·licitar l'aplicació d'una bonificació del 20% de la quota íntegra de la taxa.

14. En els molls destinats a persones jubilades del sector pesquer, la bonificació que es pot aplicar ha d'ésser del 50% per als propietaris d'embarcacions en edat legal de jubilació, amb l'acreditació prèvia de la condició de persona jubilada de la pesca per part de la confraria de pescadors. Aquesta bonificació només és aplicable a les infraestructures portuàries gestionades directament per Ports de la Generalitat.

Secció setena. Taxa d'estacionament de vehicles (TA6)

Article 188. Fet imposable

1. El fet imposable de la taxa d'estacionament de vehicles consisteix en la utilització de qualsevol bé del domini públic portuari en ocasió de l'estacionament de vehicles de tracció mecànica dins les zones habilitades a aquest efecte per l'Administració portuària.

2. Si l'estacionament de vehicles té lloc en infraestructures portuàries i altres béns de domini públic portuari en règim d'autorització, concessió o contracte admi-

nistratiu, la taxa només és exigible si el vehicle utilitza de qualsevol forma béns de domini públic gestionats directament per l'Administració portuària.

Article 189. Subjectes passius

1. Tenen la condició de subjectes passius de la taxa d'estacionament de vehicles, de manera solidària, les persones físiques o jurídiques i les entitats a què fa referència l'article 35.4 de la Llei general tributària, els propietaris del vehicle i el conductor que l'estaciona a les zones de domini públic portuari habilitades a aquest efecte.

2. Als efectes d'aquesta llei, s'entén per *propietari del vehicle* el que figura com a titular en el Registre de Vehicles de la Direcció Central de Trànsit o en un registre administratiu equivalent.

Article 190. Exempcions

Resten exempts de la taxa d'estacionament de vehicles:

a) Els vehicles utilitzats per persones amb discapacitat que tenen l'autorització especial pertinent.

b) Els vehicles en servei oficial de l'Administració general de l'Estat, de les comunitats autònomes, dels municipis i dels serveis de rescat i salvament marítim que estan destinats de manera exclusiva a la prestació de serveis oficials de llur competència en règim de gestió directa.

Article 191. Acreditament i exigibilitat

1. La taxa d'estacionament de vehicles, si la quota íntegra es calcula conformement al mètode d'estimació directa, s'acredita quan s'efectua l'estacionament del vehicle de tracció mecànica a les zones de domini públic portuari habilitades a aquest efecte. En el supòsit que no es presenti el tiquet d'aparcament en el moment de la retirada del vehicle, s'aplica una tarifa de 20 euros.

2. Si la quota íntegra de la taxa es calcula conformement al mètode d'estimació objectiva, la taxa s'acredita el primer dia de cada mes o l'1 de gener de cada any, segons que correspongui. En aquest cas, el període impositiu d'aquesta taxa coincideix amb el mes o l'any natural, segons que correspongui.

3. En el mètode d'estimació objectiva, el pagament del deute tributari s'ha d'efectuar per avançat amb periodicitat mensual o anual, segons que correspongui. En aquest cas, si per causa no imputable al subjecte passiu no s'arriba a consumir íntegrament el període d'estacionament autoritzat, les parts obligades tributàriament poden sol·licitar la devolució de la part de la quota corresponent als dies o mesos que resten per a completar el període esmentat.

Article 192. Elements de quantificació de la taxa

1. Els elements de quantificació de la taxa d'estacionament de vehicles són:

a) El temps d'utilització del domini públic portuari.

b) El tipus de vehicle.

2. El temps d'utilització del domini públic portuari es computa per minuts complets. Els terminis inicial i final del període d'utilització coincideixen amb els moments d'entrada i sortida del vehicle de les zones d'estacionament.

3. Els vehicles es classifiquen en:

a) Motocicletes i vehicles o remolcs de dues rodes.

b) Cotxes de turisme i altres automòbils.

c) Autocars i altres vehicles projectats per al transport col·lectiu.

d) Altres vehicles de tracció mecànica.

Article 193. Quota tributària

1. La quota íntegra de la taxa d'estacionament de vehicles es pot calcular pels mètodes d'estimació directa i d'estimació objectiva.

2. La quota íntegra de la taxa s'ha de determinar amb caràcter general per mitjà del mètode d'estimació directa. No obstant això, amb la sol·licitud prèvia de la per-

sona obligada tributàriament, la quota íntegra de la taxa s'ha de determinar pel mètode d'estimació objectiva.

3. No es poden aplicar simultàniament els mètodes d'estimació directa i objectiva.

4. En el mètode d'estimació directa, la quota íntegra de la taxa es determina multiplicant les quanties fixes recollides en les tarifes següents pel temps d'utilització del domini públic portuari calculat en minuts.

Tipus de vehicle	Preu per minut	Preu màxim diari
Motocicletes i vehicles o remolcs de dues rodes	0,010 €	2,02 €
Cotxes de turisme i altres automòbils	0,020 €	8,08 €
Autocars i altres vehicles projectats per al transport col·lectiu	0,040 €	32,31 €
Altres vehicles de tracció mecànica	0,030 €	14,13 €

5. En el mètode d'estimació objectiva, la quota íntegra de la taxa s'ha de determinar multiplicant les quanties fixes recollides en les tarifes adjuntes pel temps d'utilització del domini públic portuari calculat en mesos i anys.

Tipus de vehicle	Preu per mes	Preu per any
Motocicletes i vehicles o remolcs de dues rodes	33,78 €	368,54 €
Cotxes de turisme i altres automòbils	135,13 €	1.474,15 €
Autocars i altres vehicles projectats per al transport col·lectiu	538,05 €	5.896,60 €
Altres vehicles de tracció mecànica	236,49 €	2.579,16 €

6. La quota íntegra de la taxa determinada pel mètode d'estimació directa es redueix en la proporció que correspongui si hi concorre alguna de les circumstàncies següents:

a) L'estacionament prolongat.

b) L'estacionament de vehicles del personal que dona servei als ports.

7. La quota de la taxa només pot ésser objecte d'una reducció. En cas que es compleixin els requisits per a aplicar més d'una reducció, només s'ha de practicar la que resulti més favorable a l'obligat tributari.

8. La quota íntegra de la taxa determinada pel mètode d'estimació directa es redueix en un 10% si l'estacionament té una durada superior a tres dies.

9. La quota íntegra de la taxa determinada pel mètode d'estimació directa es redueix en un 10% si l'estacionament del vehicle el fan persones que treballen en empreses o organismes situats a la zona de servei portuària.

10. Als efectes d'aplicar la reducció, les persones obligades tributàriament han d'acreditar aquesta circumstància mitjançant l'exhibició de la targeta d'identificació corresponent expedida per l'Administració portuària.

11. Els contribuents que s'acullen al mètode d'estimació objectiva tenen una bonificació del 30% de la quota íntegra de la taxa, que Ports de la Generalitat ha d'aplicar d'ofici.

Capítol V. Taxes portuàries per prestació de serveis o realització d'activitats administratives

Secció primera. Taxa per utilització de la bàscula (TP1)

Article 194. Fet imposable

El fet imposable de la taxa per utilització de la bàscula consisteix en la determinació del pes de les mercaderies i els vehicles mitjançant les bàscules de titularitat de l'Administració portuària.

Article 195. Subjecte passiu

1. Tenen la condició de subjectes passius de la taxa per utilització de la bàscula, en concepte de contribuent, les persones físiques o jurídiques i les entitats a què fa referència l'article 35.4 de la Llei general tributària propietàries de les mercaderies o dels vehicles el pes dels quals es determina per mitjà de les bàscules de titularitat de l'Administració portuària.

2. Tenen la condició de subjectes passius d'aquesta taxa, en concepte de substitut del contribuent, les persones físiques o jurídiques i les entitats a què fa referència l'article 35.4 de la Llei general tributària que sol·licitin o motivin la realització de l'activitat en què consisteix el fet imposable.

Article 196. Acreditament i exigibilitat

1. La taxa per utilització de la bàscula s'acredita quan se sol·licita la prestació de l'activitat en què consisteix el fet imposable.

2. El pagament del deute tributari s'ha de fer per avançat.

Article 197. Elements de quantificació de la taxa

1. Els elements de quantificació de la taxa per utilització de la bàscula són:

a) El tipus d'objecte pesant.

b) La procedència o la destinació de la mercaderia.

c) El nombre d'ocasions en què es fa l'activitat.

2. Els objectes pesants es classifiquen en:

a) Mercaderies.

b) Vehicles amb mercaderies.

c) Altres objectes.

3. La procedència o la destinació de les mercaderies és la instal·lació portuària on es produeix la pesada o una altra instal·lació.

Article 198. Quota tributària

La quota íntegra de la taxa per utilització de la bàscula es determina multiplicant les quanties fixes de la tarifa incloses en el quadre següent pel nombre d'ocasions en què es fa l'activitat en la qual consisteix el fet imposable.

Tipus d'objecte pesant	Tipus específic per pesada
Pesada amb mercaderies procedents de la instal·lació portuària o amb destinació a la instal·lació portuària	3,89 euros
Pesada amb mercaderies alienes a la instal·lació portuària	4,08 euros
Altres objectes	4,18 euros

Secció segona. Taxa de seguretat portuària (TP2)

Article 199. Fet imposable

El fet imposable de la taxa de seguretat portuària consisteix en la prestació per part de l'Administració portuària del servei portuari general d'inspecció, ordenació i control del tràfic de passatgers i equipatges a la zona de servei portuària de competència de la Generalitat.

Article 200. Subjecte passiu

1. Tenen la condició de subjectes passius de la taxa de seguretat portuària, en concepte de contribuent i, a més, de manera solidària, el propietari, el navilier i el capità del vaixell.

2. Té la condició de subjecte passiu de la taxa, en concepte de substitut del contribuent, la part consignatària del vaixell, si està consignat.

Article 201. Acreditament i exigibilitat

1. La taxa de seguretat portuària s'acredita quan s'inicien les operacions portuàries d'embarcament, desembarcament o trànsit dels passatgers i els equipatges.

2. El pagament del deute tributari s'ha d'efectuar per avançat.

Article 202. Elements de quantificació de la taxa

1. L'element de quantificació de la taxa de seguretat portuària és el nombre de passatgers.

2. La modalitat de passatge és en règim de creuer turístic.

Article 203. Quota tributària

La quota íntegra de la taxa de seguretat portuària es determina multiplicant la tarifa de 0,67 euros al dia pel nombre de passatgers en règim de creuer turístic.

Capítol VI. Taxa pel servei portuari de recepció obligatòria dels residus generats pels vaixells

Article 204. Fet imposable

1. El fet imposable de la taxa per la recepció obligatòria dels residus generats pels vaixells consisteix en la prestació del servei de recepció obligatòria dels residus generats pels vaixells o les embarcacions que accedeixen per via marítima o fluvial a una infraestructura portuària que és competència de la Generalitat de Catalunya.

2. Aquesta taxa només és exigible a les zones de serveis portuàries de competència de la Generalitat.

Article 205. Supòsits de no-subjecció

No resten subjectes a la taxa per la recepció obligatòria dels residus generats pels vaixells:

a) Els vaixells pesquers.

b) Les embarcacions d'esbarjo autoritzades per a un màxim de dotze passatgers.

Article 206. Subjecte passiu

1. Tenen la condició de subjectes passius de la taxa per la recepció obligatòria dels residus generats pels vaixells, en concepte de contribuent i, a més, de manera solidària:

a) En el cas de vaixells, el propietari, el navilier i el capità o el patró.

b) En el cas d'embarcacions d'esbarjo, el propietari de l'embarcació i el capità o el patró.

2. Tenen la condició de subjectes passius de la taxa, en concepte de substitut del contribuent:

a) En el cas de vaixells, el consignatari, quan el vaixell es troba consignat.

b) En el cas d'embarcacions d'esbarjo, el titular de la concessió o l'autorització o el contractista, si l'accés s'efectua en una infraestructura portuària gestionada en règim d'autorització, concessió o contracte.

Article 207. Exempcions

Resten exempts de la taxa per la recepció obligatòria dels residus generats pels vaixells:

a) Els vaixells la titularitat dels quals correspongui a l'Administració general de l'Estat, a les comunitats autònomes o als municipis que estiguin destinats de manera exclusiva a la prestació de serveis oficials de llur competència en règim de gestió directa.

b) Els vaixells en servei oficial de la Unió Europea o d'un dels estats membres de la Unió Europea que estiguin destinats de manera exclusiva a la prestació de serveis de llur competència en règim de gestió directa.

Article 208. Acreditament i exigibilitat

1. El període impositiu i l'acreditament de la taxa per la recepció obligatòria dels residus generats pels vaixells resten establerts de la manera següent:

a) En el cas de vaixells i embarcacions que tenen la base en infraestructures portuàries de competència de la Generalitat, el període impositiu coincideix amb el mes natural i la taxa s'acredita el dia 1 de cada mes.

b) En el cas de vaixells i embarcacions transeünts o que no tenen la base en infraestructures portuàries de competència de la Generalitat, la taxa s'acredita quan el vaixell o l'embarcació entra en les aigües de la zona de servei de la infraestructura portuària en qüestió.

2. El pagament del deute tributari es produeix de la manera següent:

a) En el cas de vaixells i embarcacions de base, l'autoliquidació i l'ingrés es fan per avançat i es poden referir a un o a diversos períodes de meritació, amb un màxim de sis mesos.

b) En el cas de vaixells i embarcacions transeünts o assimilats, l'autoliquidació i l'ingrés s'han de fer abans d'abandonar la infraestructura portuària.

3. El producte de la recaptació de la taxa de recepció obligatòria resta afectat íntegrament a sufragar el cost del servei de recepció de residus generats per vaixells que presten les instal·lacions portuàries de titularitat de la Generalitat, en facin ús o no, amb la finalitat de reduir els abocaments al mar dels residus generats pels vaixells i les embarcacions.

Article 209. Quota tributària

1. La quota de la taxa per la recepció obligatòria dels residus generats pels vaixells resta fixada i és aplicable d'acord amb les modalitats següents:

a) Els vaixells i les embarcacions que tenen la base en infraestructures portuàries de competència de la Generalitat: 125,38 euros al mes.

b) Els vaixells i les embarcacions transeünts: 125,38 euros per escala.

2. El pagament de la quota dona dret a descarregar per mitjans de recollida terrestre un volum màxim de 2 metres cúbics de residus inclosos en l'annex V del Conveni MARPOL 73/78, per cada mes o escala.

3. La recollida de volums superiors o de residus inclosos en altres annexos del Conveni MARPOL 73/78 se subjecta a les condicions tècniques i econòmiques que regulin la prestació del servei corresponent.

4. A la quota fixada li són aplicables les reduccions fixades per aquest article, en la proporció que correspongui si hi concorre alguna de les circumstàncies següents:

a) La possessió d'un certificat d'exempció total en vigor.

b) La possessió d'un certificat d'exempció parcial en vigor.

c) La generació de quantitats reduïdes de deixalles.

d) El tipus de vaixell.

e) El lliurament de totes les deixalles generades pel vaixell.

f) El lliurament parcial de les deixalles generades pel vaixell.

5. La quota de la taxa només pot ésser objecte d'una reducció. Si hi concorren els requisits per a aplicar dues o més reduccions, només s'hi aplica la que resulti més favorable al subjecte passiu.

6. La quota de la taxa es redueix en el 100% quan el capità o el patró del vaixell o l'embarcació tingui una certificació d'exempció total vigent, emesa per l'òrgan administratiu competent en matèria de marina mercant i aplicable en la infraestructura portuària de què es tracti, o acrediti davant Ports de la Generalitat el lliurament de les seves deixalles corresponents als annexos I, IV i V del Conveni MARPOL 73/78 a una empresa autoritzada per a prestar el servei portuari específic de recepció de deixalles generades per vaixells i embarcacions i residus de càrrega en la infraestructura portuària de què es tracti.

7. La quota de la taxa es redueix en el 75% si el capità o el patró del vaixell o l'embarcació té una certificació d'exempció parcial vigent, emesa per l'òrgan administratiu competent en matèria de marina mercant i aplicable en la infraestructura portuària de què es tracti, o acrediti davant Ports de la Generalitat el lliurament parcial de les seves deixalles corresponents als annexos I, IV i V del Conveni MARPOL 73/78 a una empresa autoritzada per a prestar el servei portuari específic de recepció de deixalles generades per vaixells i embarcacions i residus de càrrega en la infraestructura portuària de què es tracti.

8. La quota de la taxa es redueix en el 25% en el cas de:

a) Vaixells turístics locals.

b) Vaixells destinats al dragatge i a l'avituallament.

c) Vaixells destinats a la prestació de serveis portuaris generals o específics.

d) Vaixells destinats a l'aqüicultura o a vivers flotants.

e) Embarcacions professionals dedicades al lloguer amb o sense patró.

Capítol VII. Cànon per la prestació de serveis portuaris específics i desenvolupament d'activitats comercials o industrials i realització d'usos lucratius

Article 210. Fet imposable

Constitueix el fet imposable del cànon per la prestació de serveis portuaris específics i l'exercici d'activitats comercials o industrials i la realització d'usos lucratius la prestació dels serveis, l'exercici de les activitats o la realització dels usos esmentats en les infraestructures portuàries en virtut d'autorització, concessió o contracte. No s'hi inclouen les activitats formatives i de competició esportiva dutes a terme per entitats nauticoesportives.

Article 211. Subjecte passiu

És subjecte passiu del cànon per la prestació de serveis portuaris específics i desenvolupament d'activitats comercials o industrials i realització d'usos lucratius la persona física o jurídica titular de l'autorització d'activitat, la concessió o el contracte habilitant.

Article 212. Acreditament i exigibilitat

1. El cànon per la prestació de serveis portuaris específics i desenvolupament d'activitats comercials o industrials i realització d'usos lucratius s'acredita anualment, en els terminis i en les condicions que assenyala el títol habilitant.

2. En el supòsit que el cànon sigui exigible per avançat, la quantia del primer exercici s'ha de calcular d'acord amb les estimacions efectuades sobre el volum de negoci i, en els exercicis successius, sobre les dades reals dels anys anteriors.

Article 213. Import

L'import del cànon per la prestació de serveis portuaris específics i desenvolupament d'activitats comercials o industrials i realització d'usos lucratius s'estableix sobre el volum de les activitats en una quantia de fins al 7% de la facturació en funció dels tipus d'activitat, del seu interès portuari, de la quantia de la inversió i dels beneficis previstos.

Capítol VIII. Preus privats per la realització d'activitats econòmiques i serveis diversos

Article 214. Preus privats

Correspon a Ports de la Generalitat determinar i revisar el preu exigible als particulars en contraprestació per les activitats econòmiques i els serveis diversos que presta a sol·licitud d'aquests.

Article 215. Exigibilitat

1. Ports de la Generalitat pot exigir el pagament del preu de les activitats econòmiques i serveis diversos des del moment en què rep la petició de la persona interessada. A aquest efecte, s'ha d'expedir la factura corresponent. El sol·licitant l'ha de fer efectiva en el termini de trenta dies naturals a comptar de la data de la notificació.

2. Per a garantir el cobrament de les factures emeses es pot exigir un dipòsit previ o la constitució d'avals per l'import corresponent.

3. Un cop transcorregut el termini de pagament sense que el sol·licitant hagi fet efectiu el preu exigit, la direcció general de l'entitat portuària ha de certificar aquesta circumstància i ho ha de notificar a la persona obligada al pagament. La quantitat deguda genera l'interès legal del diner vigent incrementat en dos punts durant el període en què s'hagi incorregut en mora.

4. Si la persona obligada al pagament ha constituït alguna garantia, l'entitat portuària, amb l'apercebiment previ a la persona interessada, ha de procedir al cobrament de la quantitat deguda amb càrrec a aquesta garantia. Altrament, Ports de la Generalitat ha de reclamar la quantitat deguda davant els òrgans de la jurisdicció ordinària.

5. El certificat emès per la direcció general de Ports de la Generalitat té la consideració de títol executiu als efectes de l'acció executiva, d'acord amb el que estableix l'article 517 de la Llei d'enjudiciament civil, i permet la promoció del procés d'execució corresponent, independentment de l'import efectivament reclamat.

6. La manca de pagament dels interessos meritats durant el període en què s'ha incorregut en mora habilita igualment Ports de la Generalitat per a l'exercici de l'acció executiva en la manera establerta per aquest article.

Article 216. Reclamacions de preus privats

En matèria de preus privats per la realització d'activitats econòmiques i serveis diversos, les persones interessades poden plantejar en defensa de llurs interessos les reclamacions que considerin pertinents d'acord amb la normativa sobre règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

Capítol IX. Tarifes màximes dels serveis portuaris específics

Article 217. Import màxim de les tarifes

1. Correspon a Ports de la Generalitat fixar les tarifes màximes exigibles per les persones físiques o jurídiques o les entitats sense personalitat jurídica que presten els serveis portuaris específics.

2. Si els serveis portuaris específics són de sol·licitud o recepció obligatòria o els presta directament Ports de la Generalitat, els usuaris han de pagar les tarifes corresponents.

Llibre tercer. Transport de passatgers en aigües marítimes i continentals

Títol I. Disposicions generals

Article 218. Serveis de transport de persones

1. Els serveis de transport objecte d'aquesta llei són els destinats al transport de persones i, si escau, de llurs equipatges, en els àmbits següents:

a) Transport en aigües marítimes: el que es fa íntegrament entre ports i llocs del litoral de Catalunya i el que es fa entre aquests i els punts situats en els marges dels rius que transcorren pel territori de Catalunya fins al lloc on siguin navegables o on resulti evident l'efecte de les marees.

b) Transport en aigües continentals: el que es fa íntegrament entre punts situats en els marges dels rius que transcorren pel territori de Catalunya i dels llacs.

2. S'entén que estan compresos dins d'aquesta modalitat els transports amb finalitats turístiques i el desplaçament a llocs per a fer pràctiques esportives, i també, en general, qualsevol activitat comercial que impliqui el transport de persones en embarcacions proveïdes de mitjans mecànics de propulsió, sens perjudici del que disposa l'apartat 3.

3. El lloguer d'embarcacions d'esbarjo, amb o sense patró, no té la consideració, als efectes d'aquesta llei, de transport de viatgers i, per tant, resta exclòs del seu àmbit d'aplicació. També resta exclòs del seu àmbit d'aplicació el desplaçament en embarcacions que siguin propietat d'empreses que duen a terme una activitat principal diferent de la de transport, de la qual aquest en resulta complementari.

Article 219. Classificació

Els serveis de transport objecte d'aquesta llei, d'acord amb les condicions de prestació, es classifiquen en:

a) Línies regulars: les que estan subjectes a itineraris, freqüència d'escales, preus i altres condicions de transport establertes prèviament i que es presten amb una periodicitat predeterminada.

b) Línies no regulars o ocasionals: totes les que, per llurs característiques, no es poden considerar regulars.

Article 220. Competències administratives

La regulació, l'ordenació i el control del transport de passatgers en aigües marítimes i continentals i de les activitats que s'hi relacionen corresponen al departament competent en matèria de transports, d'acord amb aquesta llei.

Títol II. Serveis de transport de passatgers

Capítol I. Règim de prestació dels serveis

Article 221. Llibertat de prestació

Tota persona física o jurídica que compleixi els requisits establerts per aquesta llei i la resta de normativa que li sigui aplicable pot prestar els serveis de transport objecte d'aquesta llei, en règim de competència real i efectiva.

Article 222. Vaixells

Els serveis de transport a què fa referència aquesta llei amb finalitat mercantil resten reservats a vaixells abanderats en qualsevol dels estats membres de la Unió Europea o pertanyents a l'Espai Econòmic Europeu.

Article 223. Prestació dels serveis

La prestació dels serveis de transport objecte d'aquesta llei resta subjecta al compliment de les prescripcions establertes per la normativa vigent sobre transport i seguretat de vaixells, i també als requeriments o les ordres que emanin dels òrgans administratius competents en aquesta matèria.

Capítol II. Requisits per a la prestació dels serveis

Article 224. Comunicació

1. Les persones interessades a prestar els serveis de transport a què fa referència aquesta llei han de notificar-ho de manera fefaent a la direcció general competent en matèria de transports amb una antelació mínima d'un mes a l'inici de l'activitat, tot acreditant el compliment dels requisits establerts per a exercir l'activitat.

2. Als efectes del que estableix l'apartat 1, la comunicació ha d'anar acompanyada de la documentació relativa a les circumstàncies següents:

a) Les dades identificatives de les persones físiques o entitats comunicants, degudament registrades com a empreses navilieres, de conformitat amb la normativa aplicable.

b) La documentació acreditativa que el vaixell que es pretén emprar en la prestació del servei compleix els requisits exigits per la normativa per a poder navegar i els requeriments tècnics i de seguretat, en funció de les característiques del transport que es vol prestar, en la qual ha de constar el nombre màxim de passatgers que pot transportar, emès per l'administració competent en la matèria.

c) L'assegurança de responsabilitat civil de la persona prestadora dels serveis de transport, que cobreixi els danys a terceres persones derivats de l'exercici de l'activitat, en els termes que es determinin per via reglamentària. La subscripció de l'assegurança s'entén sens perjudici d'altres que hagin d'ésser formalitzades en funció de la classe de transport que es vol prestar.

d) La classe de servei: si es tracta de serveis regulars, cal que hi constin l'itinerari o itineraris, els punts de partida i arribada i els llocs on es fan les escales; si es tracta de serveis no regulars, la zona del litoral o les aigües continentals on es prevegi prestar el servei de transport, els punts de partida i arribada i la previsió d'escales.

e) Els preus aplicables per la prestació dels serveis.

f) Una declaració responsable de no tenir deutes amb l'Administració de la Generalitat, i d'estar al corrent de les obligacions tributàries i de seguretat social, amb l'autorització expressa perquè es pugui comprovar la veracitat de la declaració.

g) El títol de patró d'aigües fluvials o continentals, si es tracta de prestar transport exclusivament en aigües continentals.

h) Tota altra documentació que es determini per reglament.

3. La documentació a què fa referència l'apartat 2.*b* i *c* es pot substituir, en els serveis que es prestin amb vaixells de nova adquisició, respectivament, per una memòria justificativa de llurs condicions tècniques, que especifiqui el nombre màxim de passatgers permès, i pel compromís de formalitzar l'assegurança de responsabilitat civil corresponent.

4. Els naviliers han de comunicar a la direcció general competent en matèria de transports, cada tres anys, a comptar de l'inici de l'activitat, si tenen intenció de continuar prestant el servei. La comunicació ha d'anar acompanyada d'una declaració responsable sobre el manteniment de les condicions exigides per a l'exercici d'aquesta activitat.

5. La cessació en la prestació del servei regular s'ha de comunicar a l'òrgan competent de la Generalitat amb quinze dies d'antelació.

6. La comunicació d'inici d'activitat ho és sens perjudici de l'obtenció dels títols habilitants que exigeixin la normativa municipal i la resta de legislació vigent.

Article 225. Incompliment dels requisits

1. En el supòsit que la direcció general competent en matèria de transports constati que la comunicació no incorpora tots els documents que acrediten el compliment dels requisits establerts per l'article 224, i hagi transcorregut el termini legal d'esmena atorgat a aquest efecte, ha de dictar una resolució motivada en què ordeni la paralització immediata del servei o la prohibició d'iniciar-lo fins que s'hagi esmenat l'omissió, sens perjudici de les sancions administratives que siguin procedents.

2. Les persones interessades no poden fer efectiva cap modificació dels serveis prestats fins que no hagin transcorregut almenys deu dies des de la comunicació, llevat que, per raons d'interès general, siguin autoritzades expressament abans que el termini hagi finalitzat.

Article 226. Cessament de l'activitat

1. Les causes següents determinen la impossibilitat legal de continuar prestant l'activitat de transport:

a) Extinció de la personalitat del transportista.

b) Sanció administrativa ferma.

c) Manca de notificació preceptiva de la intenció de continuar duent a terme l'activitat i del manteniment de les condicions.

d) Impagament reiterat dels tributs portuaris legalment exigibles.

e) Comprovació, per part de l'administració competent en matèria de transport, de la inexactitud o falsedat en qualsevol dada, manifestació o document de caràcter essencial que s'hagués aportat o de l'incompliment dels requisits establerts per la legislació aplicable.

2. Si el cessament de l'activitat es produeix a instàncies de l'administració competent en matèria de transport, aquest s'acorda per mitjà d'una resolució, un cop tramitat un procediment que ha de donar audiència al transportista afectat.

Llibre quart. Règim de policia i sancionador

Títol I. Règim de policia

Capítol I. Potestat inspectora

Article 227. Inspecció i vigilància

1. Correspon a l'Administració portuària, sens perjudici de les competències municipals i de les competències de l'Agència Catalana de l'Aigua, la potestat d'inspecció i vigilància amb relació a les infraestructures portuàries incloses en l'àmbit d'aplicació d'aquesta llei, i també amb relació a les operacions i els serveis que s'hi presten, siguin quins siguin el règim de gestió i utilització del domini públic portuari i de la zona de servei del port i la forma de prestació dels serveis.

2. La policia portuària de Barcelona i de Tarragona és el cos policial amb competències en els serveis de vigilància, seguretat i policia en les zones comunes dels dits ports, sens perjudici de les competències que corresponen a altres administracions, de conformitat amb el text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant.

3. L'actuació inspectora és duta a terme pel personal designat per l'Administració portuària. En els ports gestionats per mitjà de contracte subjecte a la normativa sobre contractació pública, l'Administració portuària pot designar, a proposta dels òrgans representatius de l'empresa contractista, una persona que exerceixi aquestes funcions en l'àmbit de la concessió.

4. La potestat d'inspecció i vigilància dels serveis de transport marítim correspon als òrgans d'inspecció del departament competent en matèria de transports, sens perjudici de les competències d'altres administracions públiques.

5. En qualsevol cas, el personal encarregat de la inspecció i vigilància d'acord amb els apartats 3 i 4 té la consideració d'agent de l'autoritat en l'exercici de les seves funcions, i els fets constatats que es formalitzen en un document públic tenen valor probatori, en els termes establerts per la legislació sobre procediment administratiu comú.

6. Les actes esteses pels serveis d'inspecció han de reflectir amb claredat les circumstàncies dels fets o activitats que poden ésser constitutius d'infracció, les dades personals del presumpte infractor i de la persona inspeccionada i la conformitat o

disconformitat motivada de les persones interessades, juntament amb la indicació de les normes que es reputin infringides.

7. La potestat inspectora comprèn, entre altres, les facultats següents:

a) Accedir a tots els espais compresos a la zona de servei portuari, incloses les edificacions i les instal·lacions, independentment del tipus de gestió i de la titularitat.

b) Accedir a la documentació administrativa, financera, comptable o de qualsevol altra naturalesa que sigui necessària per a l'exercici de la funció inspectora, i requerir a aquests efectes els informes, documents i antecedents que, de manera justificada, s'estimin pertinents.

c) Comprovar el compliment de les condicions del títol habilitant i, en general, de les exigències de les normatives sectorials aplicables.

d) Verificar que les obres, les activitats i els serveis es duguin a terme d'acord amb la normativa aplicable.

e) Accedir, en els termes establerts per la legislació vigent, a les instal·lacions de propietat privada quan sigui necessari per a fer-hi les comprovacions pertinents.

f) Formalitzar les actes de denúncia.

8. Les empreses de transport marítim i els capitans o patrons han de facilitar al personal dels serveis d'inspecció tota la documentació que els requereixin, i han de permetre'ls l'accés a les embarcacions destinades als serveis de transport marítim i a les instal·lacions de suport, sempre que resulti necessari per a verificar el compliment de les obligacions establertes per aquesta llei i pels títols corresponents.

9. El personal de guardamolls i el personal de vigilància en els àmbits subjectes a títol habilitant tenen la missió de prevenir, evitar i denunciar les infraccions que es puguin cometre amb relació al que disposa aquesta llei, i han d'informar les diverses autoritats competents per raó de la matèria de les actuacions que hagin fet.

10. La inspecció i vigilància de la zona de servei portuària s'ha d'exercir respectant les competències municipals i actuant de manera coordinada amb la Policia de la Generalitat - Mossos d'Esquadra i la policia local. El personal d'inspecció pot sol·licitar, per a un compliment eficaç de la seva funció, el suport necessari de les forces de seguretat. A aquests efectes, l'Administració portuària ho ha de sol·licitar en cada cas a l'autoritat competent.

11. Amb l'objectiu d'aconseguir una major eficàcia i coordinació i d'optimitzar l'aprofitament dels recursos humans i materials disponibles en les tasques de control i inspecció, l'Administració portuària pot subscriure acords i convenis de col·laboració amb el departament competent en matèria de seguretat pública i amb la resta d'administracions públiques als efectes de preveure, si escau, l'intercanvi d'informació i la intervenció en matèries de llur competència.

Capítol II. Mesures de policia

Article 228. Facultats de policia

1. 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.

b) La declaració de la situació d'abandonament de vaixells, vehicles, mercaderies i, en general, qualsevol altre equipament.

c) L'adopció de les mesures de seguretat exigibles quan un vaixell presenti perill d'enfonsament a la zona de servei portuària i l'armadora o persona responsable no atengui les instruccions rebudes de l'Administració portuària.

2. L'Administració portuària pot ordenar la paralització immediata de les obres, el precintament de les instal·lacions i la suspensió dels serveis i de les activitats que no tinguin el títol administratiu corresponent o que no s'ajustin a les condicions del títol atorgat, sens perjudici de l'exercici per altres administracions de les competències que tinguin reconegudes per la normativa sectorial aplicable.

3. L'Administració portuària pot acordar la immobilització de vaixells, embarcacions, vehicles, mercaderies o qualsevol objecte que estigui a la zona de servei portuària sense autorització o en un lloc diferent de l'autoritzat, i també fer-ne el trasllat on estimi més convenient, sens perjudici del pagament de la taxa o tarifa procedent i de la iniciació del procediment sancionador corresponent, si fos procedent. Aquesta immobilització s'ha de mantenir en els supòsits de transmissió del bé, que resta, en tot cas, afecte al pagament del deute resultant de l'estada a la zona de servei portuària.

Article 229. Ordres individuals

1. L'Administració portuària pot dictar ordres als usuaris de la zona de servei portuària que imposin el deure de fer, no fer o suportar, amb la finalitat de garantir:

a) La correcta i normal explotació del domini públic portuari i el desenvolupament de les operacions portuàries.

b) La neteja i salubritat de les aigües, els terrenys, les obres i les instal·lacions existents a la zona de servei dels ports i instal·lacions marítimes menors i la protecció del medi ambient.

c) La seguretat en el domini públic portuari.

2. El contingut de les ordres que dicti l'Administració portuària s'ha d'ajustar, en tot cas, als principis d'igualtat de tracte i de congruència amb els motius i les finalitats que les justifiquen i, en el cas que hi hagi diverses opcions, s'ha d'optar sempre per la menys restrictiva de la llibertat individual.

Article 230. Abandonament de vaixells, embarcacions, vehicles i altres objectes

1. L'Administració portuària pot adoptar les mesures necessàries per a garantir el correcte desenvolupament de les operacions portuàries i la disponibilitat dels espais portuaris, elements d'atracada i punts d'amarratge. A aquests efectes, pot adoptar la declaració de situació d'abandonament del vaixell o l'embarcació, que n'ha de permetre el trasllat, el fondeig o el tractament com a residu. L'adopció de l'acord esmentat exigeix, amb caràcter previ, l'audiència del propietari, el navilier o el consignatari, i la tramitació del procediment que pertoqui.

2. L'Administració portuària pot sol·licitar a l'Administració marítima que l'auxiliï per a garantir la navegació a la zona de servei portuària, i també la seguretat dels vaixells, en els supòsits en què un vaixell o embarcació es declari en situació d'abandonament.

3. En les situacions que requereixin una intervenció urgent per necessitats de les operacions portuàries i la navegació, i també en els casos en què el fondeig o la localització d'un vaixell o embarcació en les aigües portuàries obstaculitzi l'accés al canal de navegació, impedeixi el pas per la bocana o comporti un risc cert per als altres vaixells i embarcacions, l'Administració portuària pot adoptar les mesures provisionals d'urgència necessàries.

4. Als efectes d'aquesta llei, es consideren abandonats:

a) Els vaixells i embarcacions que romanguin atracats, amarrats o fondejats en el mateix lloc de la zona de servei portuària durant més de sis mesos consecutius, sense activitat exterior, si s'han abonat les taxes i tarifes corresponents a aquests períodes.

b) Els vaixells, embarcacions i vehicles mancats de matrícula o de les dades suficients per a identificar-ne el propietari o consignatari, i que siguin a la zona de servei portuària sense autorització.

5. Els vehicles, la maquinària i els objectes en general que romanguin en el mateix lloc dins la zona de servei portuària, per un període superior a un mes, i que presentin desperfectes que en permetin presumir racionalment la situació d'abandonament s'han de tractar com a residus.

6. El procediment de declaració de situació d'abandonament s'inicia per mitjà d'un acord que es publica i notifica en els termes establerts per reglament. Una vegada feta la declaració de situació d'abandonament, els béns s'han d'alienar en subhasta pública, en els termes que s'estableixin per reglament.

7. Correspon a Ports de la Generalitat la propietat dels vaixells, embarcacions, vehicles i altres objectes que hagin estat declarats en situació d'abandonament de conformitat amb aquesta llei.

8. Les quantitats obtingudes en cas d'alienació per mitjà de subhasta pública s'han d'aplicar, un cop deduïdes les despeses de gestió, al rescabalament dels deutes incorreguts amb l'Administració portuària o amb la persona que gestiona el port amb relació a l'abandonament.

9. L'impagament de les taxes aplicables i de les despeses ocasionades pel trasllat, el fondeig, el dipòsit i altres d'anàlegs com a conseqüència de l'abandonament, un cop notificada aquesta situació i amb l'advertiment previ a la persona deutora, ha de permetre a l'Administració portuària iniciar el procediment administratiu de constrenyiment.

Article 231. Embargament i retenció judicial o administrativa

L'Administració portuària pot, en els casos d'embargament o retenció judicial o administrativa de vaixells o altres equipaments, sempre que sigui necessari per a garantir l'operativitat o la seguretat de les operacions portuàries, determinar-ne la ubicació a la zona de servei portuària, informant-ne a l'autoritat que hagi decretat l'embargament o retenció.

Article 232. Negativa a l'entrada i a la prestació de serveis i activitats

1. Els responsables de la gestió d'una infraestructura portuària resten facultats per a denegar l'entrada, la prestació de serveis portuaris o la realització d'activitats econòmiques, en els supòsits següents:

a) Per absència de sol·licitud formalitzada d'acord amb els requisits que estableixi la legislació vigent.

b) Si l'entrada, la prestació de serveis o la realització d'activitats econòmiques pot posar en perill la seguretat de la instal·lació, dels usuaris o d'altres embarcacions.

c) Per manca de la preceptiva assegurança de responsabilitat civil que respongui dels danys i perjudicis que es pugui ocasionar a altres vaixells o usuaris, o a qualsevol element de la zona de servei portuària.

d) En el supòsit de vaixells abanderats en països en els quals no s'exigeixi l'assegurança obligatòria, es pot sol·licitar que dipositin una quantitat suficient per a respondre dels danys i perjudicis que puguin ocasionar durant el període d'escala.

e) Si és procedent d'acord amb les indicacions formulades per l'autoritat marítima.

2. No obstant el que estableix l'apartat 1, és obligatori prestar els serveis corresponents quan l'embarcació es trobi en situació de perill per a la navegació o la seguretat de la vida humana, o en cas d'emergència o força major.

3. L'incompliment de les obligacions del titular o l'usuari d'un dret d'ús preferent, i també la manca de pagament de les quotes de conservació, manteniment i gestió o de les tarifes dels serveis i activitats que es prestin o utilitzin, o de qualsevol altra quantitat exigible d'acord amb la normativa vigent, dona lloc a un requeriment per escrit per part del gestor de la instal·lació perquè el titular o l'usuari rectifiqui la conducta o es posi al corrent del pagament, en un termini no inferior a trenta dies, amb l'advertiment exprés que, en cas contrari, s'ha de denegar la prestació de serveis i activitats.

4. Si el requeriment no és atès en el termini fixat, el gestor de la instal·lació ho ha de comunicar a l'Administració portuària, que pot autoritzar el gestor de la instal·lació perquè, si escau, pugui immobilitzar l'embarcació en el seu lloc d'amarratge, o, si les circumstàncies ho aconsellen i sempre de manera motivada, la pugui retirar de la làmina d'aigua.

Títol II. Infraccions i sancions

Capítol I. Infraccions administratives

Secció primera. Disposicions generals

Article 233. Tipificació

1. Són infraccions administratives les accions o omissions tipificades per aquesta llei.

2. Les infraccions es classifiquen en lleus, greus i molt greus.

Article 234. Prescripció de les infraccions

1. El termini de prescripció de les infraccions tipificades per aquesta llei és de tres anys per a les molt greus, dos anys per a les greus i un any per a les lleus.

2. Els terminis comencen a computar a partir de la data en què ha estat comesa la infracció o a partir de la consumació de la conducta constitutiva de la infracció.

3. En el cas d'infraccions continuades, el termini de prescripció es computa a partir del moment de la finalització de l'activitat o de l'últim acte amb el qual la infracció es consumi.

4. Si els fets, actes o omissions constitutius d'infracció són desconeguts per absència de signes externs, el termini comença a comptar a partir de la data en què aquests es manifestin.

5. Independentment del temps transcorregut des de la comissió de la infracció, l'Administració pot exigir la restitució i la reposició dels béns a l'estat anterior.

Secció segona. Infraccions en matèria portuària

Article 235. Tipificació

1. Són infraccions lleus:

a) Qualsevol acció o omissió que causi danys o perjudicis als béns de domini públic, a les instal·lacions i equipaments, a les mercaderies, als contenidors o a qualsevol altre element situat a la zona de servei portuària, i també la utilització indeguda o sense autorització d'aquests elements quan aquesta sigui necessària, sempre que no impedeixi el normal desenvolupament de les operacions portuàries.

b) L'execució d'obres o instal·lacions a la zona de servei portuària amb incompliment de les condicions del títol atorgat.

c) L'ocupació i l'ús de qualsevol element de la zona de servei portuària sense el títol corresponent, o en condicions diferents de les que s'hi estableixen, sempre que no s'obstaculitzi l'activitat normal pròpia de la instal·lació portuària.

d) L'exercici d'activitats econòmiques a la zona de servei portuària sense l'obtenció prèvia de llicència o sense efectuar-ne la comunicació.

e) L'incompliment de les obligacions derivades de l'autorització de gestió de serveis portuaris específics.

f) El fet de dipositar estris i materials de les embarcacions, incloses les xarxes de pesca, en zones no habilitades.

g) La tinença a bord dels vaixells i embarcacions de materials inflamables, explosius o perillosos, excepte els coets i bengales de senyalització reglamentaris, les reserves de combustible i les bombones de gas imprescindibles per al subministrament dels equipaments i llur funcionament.

h) La realització de treballs o activitats en els vaixells i embarcacions, tant en dàrsena com en sec, que puguin resultar perillosos o molestos per a altres usuaris, incomplint els requeriments i les ordres de suspensió.

i) L'estacionament de vehicles fora dels espais destinats a aquest ús o amb incompliment de les condicions o de la senyalització que el regula.

j) La publicitat no autoritzada a la zona de servei portuària.

k) L'omissió o aportació de manera defectuosa, voluntàriament o per negligència inexcusable, de qualsevol informació que s'hagi de subministrar a l'Administració portuària, a requeriment d'aquesta o per prescripció legal.

l) La negativa a col·laborar amb l'Administració portuària en l'exercici de les funcions de tutela i policia.

m) La realització d'activitats no autoritzades a la zona de servei portuària.

n) L'incompliment de les normes d'utilització dels diversos serveis, àrees i activitats i, si és el cas, de les franges d'horari d'utilització establertes.

o) L'incompliment injustificat de les ordres verbals dictades per l'Administració portuària en els termes establerts per l'article 227.

p) L'encesa de focs o fogueres a la zona de servei portuària, especialment durant les operacions de subministrament de carburant.

q) La pesca amb canya dins la zona de servei, excepte en els espais autoritzats expressament.

r) El desembarcament irregular de la pesca i el fet de transportar-la sense l'autorització preceptiva.

s) La manca de lliurament dels residus o les aigües brutes o residuals en les instal·lacions que el gestor de la instal·lació posi a disposició dels usuaris i que pugui comportar contaminació o danys en les aigües portuàries o en el recinte portuari en general, i també la manca de justificació del lliurament de tota classe de residus a una empresa gestora del servei de recepció de deixalles generades per vaixells i de residus de càrrega quan sigui preceptiu.

t) La manca d'un pla interior de contingències per contaminació marítima accidental o d'un pla marítim quan resulti preceptiu.

u) El fet de no disposar de les instal·lacions especials o dels mitjans suficients, amb equips propis o contractats, per a la prevenció i la lluita contra la contaminació, de conformitat amb el que estableix la legislació sectorial i, especialment, en les operacions de subministrament de carburants.

v) L'abocament de productes contaminants líquids, sòlids o gasosos a la zona de servei portuària.

w) L'incompliment de les mesures de protecció ambiental obligatòries.

x) L'execució d'obres de dragatge amb incompliment d'alguna de les condicions establertes en l'autorització.

y) L'incompliment de les condicions relatives al règim d'ús dels punts d'amarratge.

2. Són infraccions greus:

a) Les infraccions tipificades com a lleus si provoquen lesions a les persones o en motiven la baixa laboral per temps inferior a set dies, o bé causen danys i perjudicis que impedeixin parcialment el funcionament dels béns o les instal·lacions.

b) El falsejament de qualsevol informació aportada a requeriment de l'Administració portuària o en compliment d'una obligació legal.

c) L'obstrucció de les funcions de control i de policia de l'Administració.

d) La manca de subscripció i de manteniment en vigor de les assegurances de responsabilitat civil o de cobertura d'incendis i robatoris exigides per la legislació vigent.

e) L'execució d'obres o instal·lacions a la zona de servei portuària sense disposar del títol habilitant establert per aquesta llei, sens perjudici que sigui aplicable el règim sancionador establert per a les infraccions relacionades amb l'execució d'obres

o instal·lacions sotmeses a la normativa urbanística o a normatives sectorials altres que la portuària.

f) L'ocupació i l'ús del domini públic sense el títol corresponent o el fet de destorbar l'activitat normal de la zona de servei portuària o de desatendre un requeriment exprés de l'Administració portuària per al cessament de la conducta.

g) La gestió o conservació inadequada de les infraestructures portuàries, si no constitueix infracció molt greu.

h) L'augment de la superfície ocupada o el volum i alçària construïts fins a un 20% respecte del projecte autoritzat, sens perjudici de la caducitat o resolució del títol habilitant.

i) L'incompliment de la normativa reguladora de l'ús d'embarcacions i artefactes flotants.

j) La reincidència en qualsevol de les faltes lleus abans que transcorri el termini de prescripció.

3. Són infraccions molt greus:

a) Les infraccions tipificades com a lleus o greus si provoquen en les persones lesions determinants de baixa laboral per un temps superior a set dies, o bé si causen danys i perjudicis que impedeixin totalment el funcionament o la utilització del bé o la instal·lació.

b) La gestió o conservació inadequades de la infraestructura portuària si afecta negativament la seguretat de les persones, els béns o el medi ambient.

c) L'augment de la superfície ocupada o el volum i alçària construïts en més d'un 20% respecte del projecte autoritzat, sens perjudici de la caducitat o resolució del títol habilitant.

d) L'execució d'obres de dragatge sense autorització.

e) L'emissió d'abocaments o substàncies contaminants líquides, sòlides o gasoses i qualsevol altra incidència o actuació negativa per a l'entorn terrestre, marítim o fluvial inclòs a la zona de servei portuària que impliqui un risc greu per a la salut de les persones o per al medi ambient.

f) L'emissió d'abocaments o substàncies contaminants líquides, sòlides o gasoses, i qualsevol altra incidència o actuació negativa per a un entorn terrestre, marítim o fluvial inclòs a la zona de servei portuària que impliqui un risc molt greu per a la salut de les persones o per al medi ambient.

g) La reincidència en qualsevol de les faltes greus abans que transcorri el termini de prescripció.

Article 236. Infraccions en matèria de tributs portuaris

En matèria de tributs portuaris s'aplica el règim d'infraccions i sancions establert per la Llei general tributària i per les disposicions que la despleguen o la complementen.

Article 237. Responsables

1. Són responsables de les infraccions administratives tipificades per aquesta llei les persones físiques o jurídiques i les entitats sense personalitat jurídica següents:

a) Amb caràcter solidari, l'autor o responsable de l'acció o omissió i, si escau, l'empresa amb la qual té relació de dependència, si la infracció és comesa en compliment de les seves funcions.

b) Si les infraccions són imputables a una persona jurídica, són considerades responsables subsidiàries les persones físiques que n'integren els òrgans rectors o de direcció, excepte aquelles que hagin votat en contra dels acords adoptats.

c) En cas d'incompliment de les condicions d'un contracte o d'un títol administratiu, el contractista o titular d'aquest.

d) En el cas d'infraccions relacionades amb les embarcacions, l'armador amb caràcter solidari i, subsidiàriament, el capità o el patró. Si es tracta d'infraccions

relacionades amb l'estada del vaixell al port, el consignatari és responsable solidari amb l'armador.

e) En el cas d'obres, instal·lacions o activitats dutes a terme o exercides sense títol suficient, qui promogui l'activitat, la persona física o jurídica que l'executa, qui desenvolupi la direcció tècnica i el cessionari del dret d'ús preferent sobre elements portuaris, si escau.

f) En el cas d'infraccions per manipulació de mercaderies, amb caràcter solidari, el personal que la manipula i l'empresa estibadora responsable d'aquestes operacions i, subsidiàriament, el consignatari de les mercaderies.

2. Les sancions imposades als diferents subjectes arran d'una mateixa infracció tenen caràcter independent entre si.

Secció tercera. Infraccions en matèria de transport en aigües marítimes i continentals

Article 238. Infraccions administratives

1. Són infraccions lleus:

a) Cobrar preus diferents dels posats en coneixement de l'Administració.

b) No mantenir les embarcacions en les condicions necessàries de neteja i conservació per a garantir la correcta prestació del servei de transport.

c) Negar-se injustificadament a satisfer les demandes dels usuaris a l'accés a les línies regulars de transport.

2. Són infraccions greus:

a) Prestar serveis de transport en condicions diferents de les comunicades, llevat que la infracció sigui qualificada de molt greu d'acord amb l'apartat 3.*b*.

b) Incomplir reiteradament i sense cap justificació els itineraris i freqüències de les línies regulars.

c) Negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció, o obstruir-la, llevat que la infracció sigui qualificada de molt greu d'acord amb l'apartat 3.*c*.

d) Incomplir els requeriments i les obligacions d'informació que estableix aquesta llei.

e) Reincidir en les infraccions tipificades com a lleus, abans que transcorri el termini de prescripció.

3. Són infraccions molt greus:

a) Prestar serveis de transport sense haver-ne efectuat la comunicació.

b) Prestar serveis de transport en condicions que puguin afectar la seguretat de les persones, perquè puguin comportar un perill greu o directe, o danys al medi ambient.

c) Negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció o obstruir-la, de manera que s'impedeixi o es retardi l'exercici de les funcions que tenen atribuïdes.

d) No subscriure les assegurances obligatòries establertes per aquesta llei, si no constitueix infracció penal o no ha estat objecte de sanció per la jurisdicció penal; no estar al corrent del pagament de les assegurances obligatòries establertes per aquesta llei, o subscriure-les amb cobertura o import insuficients.

e) Prestar el transport de persones en nombre superior al comunicat.

f) Modificar les característiques tècniques i de seguretat de l'embarcació acreditades per l'administració competent en matèria de seguretat en el transport i de la vida humana en el mar, i en matèria d'inspecció tècnica i operativa d'embarcacions, tripulacions i mercaderies, d'acord amb les quals es va efectuar la comunicació.

g) Reincidir en les infraccions qualificades de greus.

Article 239. Responsables

La responsabilitat administrativa per les infraccions comeses en la prestació dels serveis de transport correspon:

a) Al responsable de la prestació del servei, quan l'activitat hagi estat comunicada i, subsidiàriament, a l'armador, el navilier i el capità de l'embarcació.

b) A l'armador, el navilier i el capità de l'embarcació, si es tracta d'infraccions tipificades per aquesta llei sense haver efectuat la comunicació.

Capítol II. Sancions administratives

Secció primera. Disposicions generals

Article 240. Principis generals

1. Les accions i omissions constitutives d'infracció administrativa són sancionades de conformitat amb les disposicions d'aquesta llei.

2. Si un mateix fet o omissió és constitutiu de dues o més infraccions o si de la comissió d'una infracció se'n deriva necessàriament una altra, s'imposa únicament la sanció corresponent a la infracció més greu de les comeses.

3. La sanció penal exclou la imposició de sanció administrativa, sempre que entre l'il·lícit penal i la infracció administrativa concorri identitat de subjecte, d'objecte i de fonament.

4. Si la infracció pot ésser constitutiva de delicte o falta, l'òrgan administratiu n'ha de donar trasllat al Ministeri Fiscal i acordar la suspensió del procediment sancionador mentre l'autoritat judicial no hagi dictat sentència ferma o resolució que posi fi al procediment penal. Si en les actuacions penals no s'aprecia l'existència de delicte o falta, l'Administració continua l'expedient sancionador, tenint en compte els fets declarats provats en la resolució de l'òrgan judicial competent.

5. La suspensió del procediment administratiu sancionador per raó de la tramitació del procés penal no obsta l'obligació de complir immediatament les mesures administratives adoptades per a la salvaguarda del correcte desenvolupament de les operacions portuàries.

Article 241. Sancions principals i accessòries

1. Les sancions que es poden imposar per la comissió de les infraccions tipificades per aquesta llei són:

a) Apercebiment, únicament en cas d'infraccions lleus.

b) Multa.

c) Suspensió total o parcial de l'exercici de les activitats econòmiques a la zona de servei portuària per un termini no superior a dos anys, o de la prestació dels serveis de transport de persones en aigües marítimes i continentals.

d) Inhabilitació de l'infractor per a ésser titular d'autoritzacions, llicències i concessions, per un termini no superior a dos anys en cas d'infraccions greus i fins a quatre anys en les molt greus, atenent les circumstàncies concurrents en cada cas.

2. La multa constitueix la sanció principal, mentre que les altres sancions establertes per l'apartat 1 tenen el caràcter d'accessòries.

3. Les multes poden ésser objecte de pagament fraccionat.

4. El Govern, a proposta del departament competent en matèria de ports i transports, pot actualitzar o modificar justificadament la quantia de les multes.

Article 242. Criteris de gradació de les sancions

1. La quantia de les multes i l'extensió temporal de les sancions accessòries es determina en funció dels criteris següents:

a) Els danys i perjudicis produïts.

b) El risc objectiu causat a les persones o als béns.

c) El grau de culpabilitat i existència d'intencionalitat.

d) El benefici obtingut per la comissió de la infracció.

e) La rellevància externa de la conducta infractora.

f) La gravetat del fet constitutiu de la infracció.

g) La reincidència.

h) La continuïtat i la persistència.

i) La realització d'actes per a ocultar el descobriment de la infracció.

j) L'ús de violència o qualsevol altre tipus de coacció sobre el personal al servei de l'Administració en exercici de les seves funcions, sobre els gestors de les instal·lacions portuàries o sobre el personal encarregat de la inspecció i vigilància, en els termes establerts per l'article 227.2 i 3, si els fets no són constitutius d'il·lícit penal.

2. Als efectes de graduar les sancions, es considera reincidència la comissió en el termini d'un any de més d'una infracció de la mateixa naturalesa si així ha estat declarat per resolució ferma en via administrativa.

3. El reconeixement voluntari de la pròpia responsabilitat per l'infractor, comunicat a l'òrgan instructor abans de la notificació de la proposta de resolució sancionadora, redueix fins a un 40% la quantia de la multa en les infraccions lleus, fins a un 30% en les infraccions greus i fins a un 20% en les infraccions molt greus.

Article 243. Prescripció de les sancions

1. Les sancions imposades per infraccions molt greus prescriuen al cap de tres anys; les imposades per infraccions greus, al cap de dos anys, i les imposades per infraccions lleus, al cap d'un any.

2. El termini de prescripció de les sancions s'inicia l'endemà del dia en què sigui executable la resolució per la qual s'imposa la sanció o del dia en què hagi finalitzat el termini establert per a presentar-hi recurs.

Secció segona. Sancions en matèria portuària

Article 244. Multes

Les infraccions en matèria portuària són sancionables amb les multes següents:

a) Les infraccions lleus, fins a 30.000 euros.

b) Les infraccions greus, fins a 300.000 euros.

c) Les infraccions molt greus, fins a 600.000 euros.

Secció tercera. Sancions en matèria de transport de passatgers en aigües marítimes i continentals

Article 245. Multes

1. Les infraccions en matèria de transport de persones en aigües marítimes i continentals són sancionables amb les multes següents:

a) Les infraccions lleus, fins a 6.000 euros.

b) Les infraccions greus, fins a 60.000 euros.

c) Les infraccions molt greus, fins a 120.000 euros.

2. La comissió de les infraccions vinculades a l'exercici d'activitats comporta, a més de la sanció pecuniària que correspongui, la suspensió de l'activitat.

Capítol III. Competència i mesures provisionals o cautelars

Article 246. Òrgans competents

1. La competència per a imposar les sancions en matèria portuària establertes per aquesta llei correspon als òrgans següents:

a) El director general competent en matèria de ports i el president de Ports de la Generalitat, en funció de l'àmbit competencial, en el cas de les multes de fins a 30.000 euros.

b) El conseller competent en la matèria, a proposta del director general competent en matèria de ports o del president de Ports de la Generalitat, en el cas de les multes de fins a 300.000 euros, de les sancions accessòries de suspensió de fins a dos anys i de la inhabilitació de l'infractor fins a dos anys.

c) El Govern, a proposta del conseller competent en la matèria, en el cas de les multes a partir de 300.000 euros i de la sanció accessòria d'inhabilitació de l'infractor a partir de dos anys.

2. La competència per a imposar les sancions en matèria de transport de persones en aigües marítimes i continentals establertes per aquesta llei correspon als òrgans següents:

a) El director dels serveis territorials competents en matèria de transport, en el cas de les sancions per la comissió d'infraccions lleus i greus.

b) El director general competent en matèria de transports, en el cas de les sancions per la comissió d'infraccions molt greus.

3. L'òrgan competent per a imposar les sancions per la comissió d'infraccions en matèria de tributs portuaris, i en el cas de les sancions no pecuniàries de caràcter accessori, és el president de Ports de la Generalitat, sens perjudici de les sancions accessòries que estableix l'apartat 1.

4. La quantia de les sancions que, en cada cas, correspongui aplicar es pot condonar parcialment per mitjà d'acord motivat de l'òrgan competent per a imposar la multa, sempre que s'hagin justificat les raons objectives que aconsellen adoptar aquesta mesura. En qualsevol cas, és requisit indispensable per a l'adopció d'aquesta mesura que l'infractor, amb el requeriment previ de l'Administració i en el termini atorgat a aquest efecte, hagi corregit la situació alterada per la comissió de la infracció.

Article 247. Mesures provisionals

1. Un cop iniciat el procediment sancionador, l'òrgan competent per a resoldre pot adoptar, a proposta de l'instructor de l'expedient i per mitjà d'acord motivat, les mesures provisionals que estimi pertinents per a assegurar l'eficàcia de la resolució que pugui recaure, si existissin elements de judicis suficients, per a preservar els interessos generals o per a evitar el manteniment dels efectes de la infracció, d'acord amb els principis de proporcionalitat, efectivitat i menor onerositat.

2. Abans que s'iniciï el procediment sancionador, l'òrgan competent per a iniciar-lo o instruir-lo, d'ofici o a instància de part, en casos d'urgència inajornables i per a la protecció provisional dels interessos implicats, pot adoptar motivadament les mesures provisionals que resultin necessàries i proporcionades.

3. Les mesures provisionals han d'ésser confirmades, modificades o aixecades en l'acord d'iniciació del procediment, que s'ha d'efectuar dins els quinze dies següents a la data d'adopció, i pot ésser objecte del recurs que correspongui. Aquestes mesures queden sense efecte si no s'inicia el procediment en aquest termini o si l'acord d'inici no conté un pronunciament exprés sobre aquest aspecte.

4. L'Administració portuària pot ordenar la paralització immediata de les obres i la suspensió dels usos, de les activitats o dels serveis que no disposin del títol administratiu corresponent o que no s'ajustin a les condicions del títol atorgat o de la comunicació efectuada. Així mateix, pot acordar el precintament de les obres o de les instal·lacions i la retirada dels materials, de la maquinària o dels equips que s'utilitzin en les obres, els serveis o les activitats a càrrec de la persona interessada per tal de garantir l'efectivitat de la resolució sancionadora. A aquests efectes, pot requerir la col·laboració de les forces i cossos de seguretat.

5. L'Administració pot ordenar la retirada de vaixells i embarcacions del lloc d'amarratge que ocupin sense disposar de la preceptiva autorització administrativa o que no s'ajustin a les condicions del títol atorgat. Així mateix, l'Administració pot ordenar l'adopció immediata de les mesures necessàries per a evitar els danys que pugui provocar un vaixell o una altra embarcació en perill d'enfonsament o en situació de causar danys a béns, elements portuaris o altres embarcacions. També pot ordenar la immediata retenció, per causa justificada, dels vaixells i embarcacions per a garantir les possibles responsabilitats administratives o econòmiques dels propietaris, llurs representants degudament autoritzats, els capitans o patrons, sens

perjudici que aquesta mesura cautelar pugui ésser substituïda per la constitució d'un aval suficient.

6. L'Administració pot ordenar l'adopció immediata de les mesures necessàries per a evitar la contaminació generada per tot tipus d'abocaments.

7. L'adopció de les mesures cautelars o provisionals establertes per aquest article correspon a l'òrgan competent per a resoldre el procediment sancionador pertinent.

Capítol IV. Mesures de caràcter no sancionador

Article 248. Altres mesures no sancionadores

1. Les accions o omissions que siguin constitutives d'infracció poden donar lloc, independentment de la sanció que correspongui, a l'adopció de les mesures següents:

a) La imposició de multes coercitives.

b) La restitució dels béns, la reposició de la situació alterada i la indemnització pels danys i perjudicis causats.

c) La caducitat o resolució del títol administratiu habilitant.

d) La denegació d'entrada a la infraestructura portuària, i també de la prestació de serveis i activitats econòmiques.

e) L'obligació de pagament de les taxes i tarifes corresponents als serveis obtinguts sense autorització o amb desobediència de l'ordre de sortida.

2. Les mesures establertes per aquest article no tenen caràcter sancionador.

Article 249. Multes coercitives

1. Per a l'execució dels actes administratius que impliquin una obligació dels destinataris, d'acord amb aquesta llei, l'Administració portuària pot imposar multes coercitives en compliment de la legislació administrativa general i amb els requeriments i advertiments previs que pertoquin.

2. Les multes coercitives poden ésser imposades de manera reiterada i la quantia de cadascuna no pot ésser superior a 3.000 euros.

3. La imposició de multes coercitives és independent i compatible amb la imposició de multes en concepte de sanció.

4. Si les multes coercitives s'imposen per a exigir el compliment d'una sanció econòmica, la competència per a fixar-les correspon a l'òrgan administratiu que ha dictat la resolució en l'expedient sancionador, i l'import de cadascuna no pot ésser superior al 20% de la quantia de la sanció econòmica.

Article 250. Restitució dels béns i reposició de la situació alterada i indemnització dels danys i perjudicis econòmics causats

1. La imposició de sancions és independent de l'obligació, exigible en qualsevol moment, de restituir els béns i de reposar la situació alterada a l'estat anterior a la comissió de la infracció, i de l'obligació d'indemnitzar els danys i perjudicis causats.

2. En el supòsit que la reparació del dany sigui urgent per a garantir el bon funcionament de la infraestructura portuària, el gestor, públic o privat, de la instal·lació n'ha d'assumir l'execució subsidiària i fer immediatament les actuacions de reparació i restitució del dany causat. En qualsevol cas, les despeses corresponents són a càrrec de la persona responsable de la infracció. En els supòsits de cessió d'elements objecte d'una concessió o contracte, si no és possible determinar el responsable de la realització de les obres o instal·lacions no autoritzades, la reparació ha d'anar a càrrec del cessionari en concepte de responsabilitat subsidiària, sens perjudici de les accions de retorn que puguin correspondre.

3. Si la restitució i la reposició a l'estat anterior no és possible i, en tot cas, quan s'han produït danys i perjudicis, els infractors han d'abonar les indemnitzacions que corresponguin. La quantia de la indemnització, que en cap cas pot ésser inferior al valor del benefici obtingut per l'infractor, s'ha de fixar segons els criteris següents, aplicant aquell que proporcioni el valor més alt:

a) El valor teòric de la restitució i la reposició.

b) El valor dels béns afectats.

c) El benefici obtingut per l'infractor amb l'activitat il·legal.

4. Correspon al mateix òrgan competent per a imposar la sanció la facultat d'exigir el compliment de l'obligació de restituir i reposar la situació alterada al seu estat anterior, i també de fixar l'import de la indemnització, amb la instrucció prèvia de l'expedient administratiu corresponent. L'abast de la restitució també es pot determinar en un expedient independent, respectant els principis i les garanties del procediment administratiu.

5. L'acció de l'Administració per a exigir al responsable la reposició dels béns a l'estat anterior al de la comissió de la infracció i per a reclamar els danys i perjudicis causats és imprescriptible.

6. L'import de les multes coercitives i de les despeses ocasionades per l'execució subsidiària de les actuacions de restitució i de reposició dels béns a l'estat anterior a la comissió de la infracció, i també l'import de les indemnitzacions per danys i perjudicis, pot ésser exigit per mitjà del procediment administratiu de constrenyiment.

7. La suspensió de les resolucions definitives dictades en aquesta matèria exigeix que l'interessat en garanteixi l'import per mitjà de la constitució d'una fiança o dipòsit suficient.

Disposicions addicionals

Primera. Procediment específic d'adjudicació de contractes de concessió de serveis de les infraestructures portuàries existents

1. La persona física, jurídica o entitat sense personalitat jurídica que, en la data d'entrada en vigor d'aquesta llei, gestioni la infraestructura portuària en règim d'autorització, concessió o contracte administratiu, pot sol·licitar l'adjudicació d'un nou contracte de concessió de serveis de les infraestructures portuàries en els termes d'aquesta disposició.

2. A aquest efecte, la persona o entitat interessada ha de manifestar la seva voluntat d'acollir-se al règim que estableix aquesta disposició mitjançant la presentació d'una sol·licitud d'inici del procediment per a l'adjudicació del contracte de concessió de serveis de les infraestructures portuàries que li permeti continuar explotant la infraestructura portuària de què es tracti.

3. La sol·licitud només es pot presentar dins l'últim terç del termini de vigència del títol habilitant i, en tot cas, dos anys abans que finalitzi el termini que indica el títol administratiu.

4. La sol·licitud ha d'anar acompanyada d'una memòria justificativa, en la qual s'han de fer constar les circumstàncies següents:

a) Una declaració expressa de voler continuar gestionant la infraestructura portuària a què es refereix el títol administratiu.

b) La justificació de les necessitats que cal satisfer, els factors socials, tècnics, econòmics, mediambientals, d'integració territorial i administratius corresponents, i llur adequació al Pla de ports vigent.

c) Les relatives al règim previst d'utilització i explotació, tipologia de flota i usos genèrics previstos i classes d'amarratge i serveis portuaris (cessions per terminis determinats, lloguers, xàrters i transeünts). A aquests efectes, s'hi ha d'incloure una relació de les persones titulars de drets d'ús preferent en el moment de presentar la sol·licitud, amb certificació de llur situació i de les obligacions concretes.

d) Els estats financers, auditats, de l'últim exercici de l'entitat.

e) Un informe tècnic detallat de l'estat de les instal·lacions, infraestructures i superestructures portuàries, tant de l'espai terrestre com de la part submergida, juntament amb el pla de manteniment preventiu i correctiu del darrer any.

f) Les relatives als aspectes ambientals vinculats a la gestió de la infraestructura portuària.

5. L'Administració portuària ha de valorar la sol·licitud corresponent i, en el termini de tres mesos a partir de la recepció de la petició, ha d'emetre una resolució amb algun dels continguts següents:

a) Decidir si gestiona la infraestructura portuària directament o indirectament.

b) Deferir el procés a una nova licitació en el moment que finalitzi la vigència del títol administratiu.

c) Decidir la iniciació de l'expedient de contractació corresponent.

d) Desestimar la petició de la persona sol·licitant.

6. La decisió de desestimació és procedent en els casos següents:

a) Si la infraestructura portuària ha vist alterada la seva identitat física o els elements que la configuraven, com a conseqüència de modificacions o reordenacions substancials aprovades per l'Administració portuària.

b) Si la persona sol·licitant ha incomplert les condicions del títol administratiu o la normativa portuària durant la vigència d'aquest, o no ha reparat la situació alterada en els terminis i termes establerts per l'Administració portuària.

7. Aquesta sol·licitud no atorga cap dret a la persona interessada i el venciment del termini establert sense que s'hagi dictat i notificat la resolució expressa en determina la desestimació.

8. La preparació i l'adjudicació del contracte de concessió de serveis de les infraestructures portuàries s'han de fer d'acord amb el que estableix aquesta llei.

9. L'adjudicació del contracte es fa mitjançant el procediment restringit.

10. Per a valorar les proposicions i determinar l'oferta econòmicament més avantatjosa, cal seguir els criteris objectius establerts en el plec de clàusules administratives particulars del procediment restringit. Aquestes condicions, com a mínim, han de versar sobre els aspectes següents:

a) L'adequació de la proposta als criteris establerts en el Pla de ports.

b) L'interès públic i social de la proposta.

c) La integració de la infraestructura portuària en el municipi en què s'ubica.

d) La proposta de gestió ambiental de la infraestructura portuària.

e) La promoció de la nàutica esportiva.

11. El compliment, els efectes i l'extinció del contracte de concessió de serveis de les infraestructures portuàries adjudicat d'acord amb aquesta disposició es regeix pel que estableix aquesta llei, sense que en cap cas es pugui plantejar una nova sollicitud a l'empara d'aquesta disposició addicional.

Segona. Categories dels ports esportius

El reglament que ha de regular la forma i els efectes de les categories dels ports esportius a què fa referència l'article 8 s'ha d'aprovar en el termini d'un any a comptar de la data d'entrada en vigor d'aquesta llei.

Tercera. Foment de la navegació esportiva a vela

L'Administració portuària, amb la col·laboració de les federacions esportives representatives de cada activitat, ha de promoure les accions que resultin pertinents, en desplegament del que estableix aquesta llei, a fi de fomentar les activitats nauticoesportives, i de manera especial la navegació esportiva a vela.

Quarta. Règim aplicable a les autoritzacions de transport de passatgers en aigües marítimes i continentals preexistents

A partir de l'entrada en vigor d'aquesta llei, els serveis de transport de passatgers en aigües marítimes i continentals que es presten a l'empara d'autoritzacions atorgades abans mantenen la vigència, i resten sotmesos al règim d'aquesta llei, sense necessitat que l'empresa faci una nova comunicació.

Cinquena. Funcions internes de vigilància de l'activitat

Els empleats de les entitats concessionàries que gestionen infraestructures i serveis portuaris en els termes que estableix aquesta llei que siguin designats per a l'exercici de funcions internes de vigilància de l'activitat mitjançant l'habilitació establerta per reglament tenen la consideració d'agents de l'autoritat en l'exercici de les funcions de vigilància immediata de l'observança, pels usuaris i per terceres persones en general, de les normes de policia establertes legalment.

Sisena. Nàutica popular

1. 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, en els termes que s'estableixin per reglament, el qual ha d'especificar el percentatge sobre el nombre total d'amarratges oferts.

2. Als efectes d'aquesta disposició es considera nàutica popular la que es practica en embarcacions que no superen els 7 metres d'eslora.

Setena. Marines interiors de Santa Margarida i Empuriabrava

1. Les marines interiors són infraestructures portuàries singulars, situades en una urbanització maritimoterrestre, construïdes a partir de la inundació artificial de terrenys no inclosos en el domini públic maritimoterrestre, que es regulen per aquesta disposició addicional i, si escau, per les normes que la despleguen i per la resta de preceptes aplicables d'aquesta llei.

2. Tenen la consideració de marines interiors els enclavaments de Santa Margarida, en el terme municipal de Roses, i Empuriabrava, en el terme municipal de Castelló d'Empúries, sens perjudici del que estableix la disposició transitòria primera.

3. La marina interior d'Empuriabrava, en el terme municipal de Castelló d'Empúries, es regeix per l'Ordre ministerial del 24 de juliol de 1980, per la qual se'n va autoritzar la construcció i explotació, per un termini de cinquanta anys.

4. La marina interior de Santa Margarida, en el terme municipal de Roses, es configura com a sistema viari navegable, en els termes que s'estableixin en els corresponents instruments d'ordenació territorial o urbanística. El règim aplicable a la seva gestió ha d'ésser acordat entre l'Administració portuària i l'Ajuntament de Roses, especialment pel que fa a les funcions de conservació, manteniment i vigilància del conjunt de la urbanització maritimoterrestre, inclosos els canals o vials navegables.

5. L'Ajuntament de Roses pot establir, en les seves ordenances municipals, en el marc de la legislació vigent en matèria d'hisendes locals, les taxes i altres tributs exigibles com a contraprestació de les tasques i funcions que pugui assolir d'acord amb el que estableix aquesta llei, respecte a la marina de Santa Margarida, i també els derivats d'actuacions extraordinàries de conservació, reparació o rehabilitació dels elements de la urbanització maritimoterrestre, inclosos els canals o vials navegables.

6. L'Ajuntament de Castelló d'Empúries, atenent la consideració de la marina d'Empuriabrava, com a sistema viari navegable integrat en el corresponent instrument d'ordenació territorial o urbanística, exerceix les funcions de conservació, manteniment i vigilància del conjunt de la urbanització maritimoterrestre, inclosos els canals o vials navegables, en els termes que s'acordin amb l'Administració portuària.

7. L'Ajuntament de Roses, en el cas de la marina de Santa Margarida, i l'Ajuntament de Castelló d'Empúries, en el cas de la marina d'Empuriabrava, han d'establir en les ordenances municipals respectives, en el marc de la legislació vigent en matèria de finances locals, les taxes i altres tributs exigibles com a contraprestació de les tasques i les funcions que aquesta llei els atribueix, i també els derivats d'actuacions

extraordinàries de conservació, reparació o rehabilitació dels elements de la urbanització maritimoterrestre, inclosos els canals o vials navegables.

8. Els titulars de les dàrsenes i de les parcel·les confrontants amb els canals tenen, d'acord amb llur quota de participació aprovada per l'Administració, l'obligació de contribuir a les despeses de conservació, vigilància i manteniment del conjunt de la marina.

9. Les obres de construcció de noves dàrsenes en les urbanitzacions maritimoterrestre de Santa Margarida i Empuriabrava, i tota ampliació o modificació de les existents, requereixen l'informe de l'Administració portuària, el qual és vinculant pel que fa a les condicions tècniques que garanteixin la seguretat dels canals i la resta d'elements infraestructurals.

Vuitena. Planejament urbanístic

1. Les infraestructures portuàries que en el moment de l'entrada en vigor d'aquesta llei no disposin de planejament derivat han d'ésser ordenades mitjançant la figura del pla director urbanístic portuari, que pot incloure'n una o diverses d'existents.

2. El planejament urbanístic vigent en el moment de l'entrada en vigor d'aquesta llei es pot modificar sense introduir-hi alteracions substancials, entre les quals s'inclou la modificació del perímetre de la zona de servei portuari. Altrament, l'ordenació urbanística requereix un pla director urbanístic portuari.

Novena. Seguretat pública

1. La Policia de la Generalitat - Mossos d'Esquadra exerceix en les infraestructures del sistema portuari les seves funcions de policia integral, incloses la protecció i la custòdia d'aquestes, en col·laboració i coordinació amb les policies locals, d'acord amb el que estableix aquesta llei i la legislació en matèria de policia local, i sense detriment de les competències que té assignades per llei la policia portuària en els ports de Barcelona i Tarragona.

2. En els casos en què resulti necessari, s'han d'habilitar espais a la zona de servei portuari per a ubicar-hi les instal·lacions que siguin necessàries per a l'exercici de les funcions de policia integral.

3. Les policies locals, d'acord amb la legislació en matèria de policia local, també han de col·laborar en les tasques de seguretat pública en les infraestructures del sistema portuari.

Desena. Programa d'actuació, d'inversions i de finançament

Cal incloure un pla d'electrificació progressiva per a la connexió a la xarxa elèctrica local en el programa d'actuació, d'inversions i de finançament de Ports de la Generalitat. L'electrificació per a la connexió a la xarxa elèctrica local s'ha d'incloure també en els nous projectes d'infraestructures portuàries.

Onzena. Règim especial per al municipi de Barcelona

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.

Dotzena. Gestió de les llotges pesqueres

L'atorgament de concessions sobre el domini públic portuari que tinguin com a objecte la gestió i l'ús de llotges pesqueres es regeix pel que determina aquesta llei i per la normativa aplicable en matèria de confraries de pescadors.

Tretzena. Creació d'una àrea de control d'emissions de sofre a la Mediterrània

El Govern ha d'impulsar, amb els països de la Mediterrània, la creació d'una àrea de control d'emissions (ECA) de sofre a la mar Mediterrània, per a limitar el contingut de sofre dels combustibles d'ús marítim.

Disposicions transitòries

Primera. Procediments administratius iniciats abans de l'entrada en vigor de la Llei

1. Els procediments administratius que estiguin en procés de tramitació passen a regir-se per aquesta llei a partir de la data d'entrada en vigor, amb l'excepció del que estableix l'apartat 2. Els actes de tràmit dictats a l'empara de la legislació anterior i sota la seva vigència conserven la validesa, sempre que llur manteniment no produeixi un efecte contrari a les disposicions d'aquesta llei.

2. Els procediments en tràmit a instància de promotors d'actuacions urbanístiques per a la implantació d'una marina interior constituïda per una xarxa de canals o una única làmina d'aigua resten subjectes, fins a la seva resolució, a les disposicions de la Llei 5/1998, de ports de la Generalitat, i del Decret 17/2005, que aprova el reglament de marines interiors de Catalunya, que els siguin d'aplicació. Les mateixes disposicions constitueixen el règim jurídic de les obres i instal·lacions resultants i de llur explotació, en els termes de la concessió que sigui atorgada i durant el termini en què siguin vigents.

Segona. Planejament urbanístic

La planificació urbanística de les infraestructures portuàries que hagi estat aprovada inicialment en el moment de l'entrada en vigor d'aquesta llei pot seguir la tramitació excepte si, per raons motivades, l'Administració portuària decideix iniciar la tramitació d'un pla director urbanístic portuari; en la resta de casos, es manté vigent el plantejament aprovat.

Tercera. Pla de ports

Mentre no s'aprovi el pla de ports, d'acord amb l'article 9, continua vigent el Pla de ports aprovat mitjançant el Decret 41/2007, del 20 de febrer, en tot allò que no contradigui aquesta llei.

Quarta. Infraccions i sancions

1. Aquesta llei és aplicable a les infraccions comeses abans que hagi entrat en vigor, sempre que aplicar-la resulti més favorable per al subjecte infractor i que la sanció imposada no hagi adquirit fermesa.

2. La revisió de les sancions no fermes i l'aplicació de la nova normativa queden encomanades als òrgans administratius que en el moment de l'entrada en vigor d'aquesta llei coneixen els recursos, amb l'audiència prèvia de la persona interessada.

3. Els procediments sancionadors relatius a matèries regulades per aquesta llei iniciats abans que hagi entrat en vigor s'han de continuar tramitant d'acord amb la legislació anterior, tret que el contingut d'aquesta llei sigui més beneficiós per als afectats.

Cinquena. Personal i mitjans

1. S'habilita 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.

2. 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.

3. 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 d'aquesta llei.

Sisena. Règim transitori d'autoritzacions i concessions

1. Les autoritzacions i concessions vigents en el moment de l'entrada en vigor d'aquesta llei mantenen les condicions establertes en el títol d'atorgament, incloses les relatives al seu termini.

2. Pel que fa al règim tributari aplicable, els titulars de les autoritzacions i concessions vigents en el moment de l'entrada en vigor d'aquesta llei han de manifestar de manera expressa a l'Administració portuària, dins el termini de sis mesos, si opten per mantenir el règim jurídic que els és aplicable o per adaptar-lo al que disposa aquesta llei.

3. Sens perjudici del que disposa l'apartat 2, els títols habilitants atorgats abans de l'entrada en vigor d'aquesta llei han de sotmetre el règim de pròrroga al que estableixen els articles 53 i 71, segons que correspongui en cada cas.

Setena. Moratòria per a la construcció de nous ports

Es determina una moratòria de set anys per a la construcció de nous ports, a comptar de l'entrada en vigor d'aquesta llei.

Vuitena. Mesures per a l'electrificació

Els ports que són competència de la Generalitat han de prendre les mesures necessàries per a l'electrificació abans que s'acabi l'any 2024.

Disposició derogatòria

1. Sens perjudici del que estableix la disposició transitòria primera, resten derogades les normes següents:

a) La Llei 5/1998, del 17 d'abril, de ports de Catalunya.

b) La Llei 10/2000, del 7 de juliol, d'ordenació del transport en aigües marítimes i fluvials.

c) L'article 22 de la Llei 12/2004, del 27 de desembre, de mesures financeres.

d) Els articles 25.11, 25.12, 25.13, 25.14, 25.21 i 25.22 del text refós de la Llei de taxes i preus públics de la Generalitat de Catalunya, aprovat pel Decret legislatiu 3/2008, del 25 de juny.

e) El text articulat de les taxes aplicables per Ports de la Generalitat, aprovat pel Decret legislatiu 2/2010, del 3 d'agost.

2. Resten derogades totes les disposicions de rang igual o inferior que s'oposin al que estableix aquesta llei o que la contradiguin.

Disposicions finals

Primera. Habilitació

1. Es faculta el Govern i el conseller competent en matèria de ports perquè dictin les disposicions necessàries per a desplegar i aplicar aquesta llei, i, especialment, per a 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.

2. S'autoritza el conseller competent en matèria de ports perquè dicti les disposicions de desplegament que siguin procedents en matèria de tributs portuaris, en els casos establerts per aquesta llei.

Segona. Entrada en vigor

1. Aquesta llei entra en vigor al cap de tres mesos d'haver estat publicada en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*, llevat del títol V del llibre segon, sobre règim econòmic financer del sistema portuari, que entra en vigor l'1 de gener de 2020.

2. Els preceptes que eventualment puguin comportar despeses amb càrrec als pressupostos de la Generalitat produeixen efectes a partir de l'entrada en vigor de la llei de pressupostos corresponent a l'exercici pressupostari immediatament posterior a l'entrada en vigor d'aquesta llei.

Palau del Parlament, 27 de novembre de 2019

El secretari primer, Eusebi Campdepadrós i Pucurull; el president, Roger Torrent i Ramió

1.01.03. Decrets llei

Resolució 692/XII del Parlament de Catalunya, de validació del Decret llei 15/2019, pel qual es modifica l'article 13 del Decret llei 4/2010, del 3 d'agost, de mesures de racionalització i simplificació de l'estructura del sector públic de la Generalitat de Catalunya

203-00023/12

ADOPCIÓ

Ple del Parlament, sessió 46, 18.12.2019, DSPC-P 79

El Ple del Parlament, en la sessió tinguda el 18 de desembre de 2019, ha debatut el Decret llei 15/2019, del 26 de novembre, pel qual es modifica l'article 13 del Decret llei 4/2010, del 3 d'agost, de mesures de racionalització i simplificació de l'estructura del sector públic de la Generalitat de Catalunya (tram. 203-00023/12), i ha aprovat la resolució següent, que, d'acord amb el que estableix l'article 158.6 del Reglament del Parlament, s'ha de publicar en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*.

Resolució

El Parlament de Catalunya, d'acord amb el que estableixen l'article 64.2 de l'Estatut d'autonomia i l'article 158.1, 2 i 3 del Reglament del Parlament, valida el Decret llei 15/2019, del 26 de novembre, pel qual es modifica l'article 13 del Decret llei 4/2010, del 3 d'agost, de mesures de racionalització i simplificació de l'estructura del sector públic de la Generalitat de Catalunya.

Palau del Parlament, 18 de desembre de 2019

La secretària quarta, Rut Ribas i Martí, el president, Roger Torrent i Ramió

Resolució 691/XII del Parlament de Catalunya, per la qual s'aprova el Dictamen de la Comissió d'Investigació sobre el Projecte Castor

261-00001/12

ADOPCIÓ

Ple del Parlament, sessió 46, 18.12.2019, DSPC-P 79

El Ple del Parlament, en la sessió tinguda el dia 18 de desembre de 2019, ha conegut el Dictamen de la Comissió d'Investigació sobre el Projecte Castor, i ha debatut les conclusions presentades per la dita comissió.

Finalment, d'acord amb l'article 67.6 del Reglament, ha adoptat la següent

Resolució

La Comissió d'Investigació sobre el Projecte Castor, en la sessió tinguda el 13 de desembre de 2019, d'acord amb l'article 67.6 del Reglament del Parlament, acorda d'emetre el següent

Dictamen

Índex

I. Antecedents
II. Composició i treballs de la Comissió
III. Pla de treball aprovat per la Comissió
IV. Propostes de conclusions presentades pels grups parlamentaris
V. Conclusions i recomanacions

I. Antecedents

1. Antecedents parlamentaris

1. El Ple del Parlament de Catalunya, en la sessió tinguda el 6 de juny de 2018, va aprovar la Resolució 20/XII del Parlament de Catalunya, amb el contingut següent.

«El Parlament de Catalunya crea la Comissió d'Investigació sobre el Projecte Castor (CIPC).

1. L'objecte de la Comissió d'Investigació sobre el Projecte Castor és avaluar les causes, els antecedents, les incidències directes i indirectes, i les possibles negligències o actuacions doloses amb relació al projecte Castor a Catalunya.

2. Els continguts bàsics de la Comissió d'Investigació sobre el Projecte Castor són els següents:

a) La descripció de la implantació del projecte Castor per mitjà de compareixences d'experts, especialistes, tècnics, responsables polítics i representants de moviments socials.

b) L'anàlisi de la documentació referent al projecte Castor i l'elaboració de dictàmens, auditories o contrainformes.

c) L'anàlisi dels possibles danys, conseqüències i responsabilitats.

d) L'anàlisi de la possible vulneració del principi d'interdicció de l'arbitrarietat dels poders públics i del principi de seguretat jurídica.

e) L'estudi del cost i l'impacte ambiental del projecte Castor i de les fases de segellament i desmantellament»

2. La Mesa del Parlament, en la sessió tinguda el 12 de juny de 2018, d'acord amb la Junta de Portaveus i de conformitat amb l'article 48.1 del Reglament del Parlament, va acordar que la composició de la Comissió fos de dos diputats per grup

parlamentari, inclòs el Grup Mixt, llevat de qui n'ocupés la presidència, que tindria un membre més.

3. La Mesa del Parlament, en la sessió tinguda l'12 de juny de 2018, d'acord amb la Junta de Portaveus i d'acord amb l'article 49.2 del Reglament, va acordar que la presidència de la Comissió corresponqués al Grup Parlamentari Republicà.

4. Els diversos grups, de conformitat amb el que estableix l'article 66 del Reglament del Parlament, van designar els diputats que havien de formar part de la comissió d'investigació i la diputada que n'exerciria la presidència, i ho van posar en coneixement de la Mesa del Parlament.

5. L'11 d'octubre de 2018 es va constituir la Comissió, que va ratificar per unanimitat per al càrrec de president el diputat Ferran Civit i Martí, proposada pel Grup Parlamentari Republicà. En la mateixa sessió constitutiva es va elegir vicepresident, el diputat Narcís Clara i Lloret, i secretari, el diputat Lucas Silvano Ferro Solé.

6. Fins el dia 26 d'octubre de 2018, els grups parlamentaris van presentar al Registre del Parlament les propostes relatives al pla de treball de la Comissió.

7. En la sessió del 29 d'octubre de 2018, la Comissió va elaborar i aprovar un pla de treball, amb la finalitat de redactar un dictamen que contingués les conclusions de la Comissió, un cop escoltades les diverses intervencions dels compareixents i analitzada la documentació demanada.

8. El 22 de juliol de 2019, la Comissió va acordar de donar compte a la Mesa del Parlament de la incompareixença de tres persones –convocades fins a dues vegades– perquè ho traslladés al Ministeri Fiscal. El 23 de juliol, la Comissió va acordar de demanar a la Mesa del Parlament que estudiés emprendre accions penals contra les persones que voluntàriament no havien comparegut a la Comissió després d'haver estat convocades en dues ocasions, amb els advertiments legals corresponents, d'acord amb el que estableix l'article 68 del Reglament, sens perjudici de donar-ne compte també a la Fiscalia.

9. Els grups parlamentaris van presentar les propostes de conclusions respectives al Registre del Parlament fins el dia 1 d'octubre, de conformitat amb el que estableix l'article 67.6 del Reglament.

2. Antecedents normatius

L'article 59.6 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya estableix que el Parlament pot crear comissions d'investigació:

> «6. El Parlament pot crear comissions d'investigació sobre qualsevol assumpte de rellevància pública que sigui d'interès de la Generalitat. Les persones requerides per les comissions d'investigació han de comparèixer-hi obligatòriament, d'acord amb el procediment i les garanties establerts pel Reglament del Parlament. S'han de regular per llei les sancions per l'incompliment d'aquesta obligació.»

L'article 67 del Reglament del Parlament estableix la possibilitat de crear comissions d'investigació en els termes següents:

> «1. El Ple del Parlament, a proposta de dos grups parlamentaris, de la cinquena part dels membres del Parlament, de la Mesa del Parlament, un cop escoltada la Junta de Portaveus, o del Govern, pot acordar la creació d'una comissió d'investigació sobre qualsevol assumpte d'interès públic que sigui competència de la Generalitat. L'acord de creació ha de delimitar-ne l'objectiu i l'abast, i també els continguts bàsics del pla de treball.»2. La composició i el nombre de membres de les comissions d'investigació s'han de concretar mitjançant un acord de la Junta de Portaveus. La comissió també pot incorporar especialistes, amb veu i sense vot, amb tasques d'assessorament tècnic, en un nombre no superior al de diputats membres de la comissió.
>
> »3. El Parlament ha de crear una comissió d'investigació si és demanada per una tercera part dels diputats o per tres grups parlamentaris; els proposants no-

més poden presentar una proposta vinculant l'any. L'acord de creació de la comissió l'ha d'adoptar la Mesa del Parlament, una vegada escoltada la Junta de Portaveus. Aquest acord ha de determinar l'objectiu i l'àmbit d'actuació de la comissió i el contingut bàsic del seu pla de treball, de conformitat amb la proposta presentada pels diputats o els grups parlamentaris que n'han demanat la creació.

»4. Les comissions d'investigació, abans d'iniciar llurs actuacions, han d'elaborar i aprovar un pla de treball.

»5. Les comissions d'investigació poden requerir, per mitjà del president del Parlament, qualsevol persona perquè hi presti declaració.

»6. Les conclusions de les comissions d'investigació s'han de reflectir en un dictamen que ha d'ésser debatut pel Ple del Parlament.

»7. Les conclusions aprovades pel Ple del Parlament han d'ésser comunicades al Govern, sens perjudici que la Mesa del Parlament també pugui comunicar-les al Ministeri Fiscal.»

Les compareixences de persones davant la Comissió són regulades per l'article 68 del Reglament, que estableix el següent:

«1. Les compareixences de testimonis davant les comissions d'investigació es regeixen per les normes següents:

»a) La compareixença únicament es pot requerir amb relació a qüestions que són competència de la Generalitat.

»b) El president del Parlament signa el requeriment, en el qual han de constar de manera fefaent l'acord de requeriment adoptat per la comissió, les dades d'identificació personal i el domicili de la persona requerida, el lloc, el dia i l'hora en què es té la compareixença i la qüestió sobre la qual ha d'informar.

»c) La notificació del requeriment s'ha de fer quinze dies abans de la data en què ha de comparèixer, llevat que la comissió n'acordi la urgència, en el qual cas el termini és de cinc dies. En el cas que la compareixença no tingui lloc, la citació s'ha de reiterar per a comparèixer al cap de tres dies, o al cap d'un dia, si se'n va acordar la urgència.

»d) La persona requerida ha d'ésser advertida, en la notificació, dels seus drets, de les seves obligacions i de les seves eventuals responsabilitats.

»e) La persona requerida pot comparèixer acompanyada de qui designi per assistir-la.

»f) La compareixença es té d'acord amb el procediment que prèviament estableix la mesa de la comissió, del qual s'ha d'informar qui compareix abans que comenci la seva intervenció.

»2. La mesa de la comissió, durant els treballs d'aquesta, ha de vetllar per la salvaguarda del respecte a la intimitat, l'honor de les persones, el secret professional, la clàusula de consciència i els altres drets constitucionals.

»3. Si la persona convocada desatén, voluntàriament, el requeriment de comparèixer davant una comissió d'investigació, la Mesa del Parlament n'ha de donar compte al Ministeri Fiscal, als efectes de substanciar la responsabilitat penal que hi pugui correspondre. En la notificació inicial, se l'ha d'advertir d'aquesta possible responsabilitat penal.

»4. La comissió d'investigació pot acordar compareixences d'experts perquè aportin llur opinió sobre l'afer objecte de la comissió. Aquesta circumstància ha de constar explícitament en l'acord de la comissió. La compareixença s'ha de substanciar pel procediment que estableix l'article 59.»

Així mateix, pel que fa a la possibilitat de requerir qualsevol persona perquè presti declaració davant la Comissió, s'ha tingut en compte el que estableixen els apartats 1 i 3 de l'article 502 de la Llei orgànica 10/1995, del 23 de novembre, del Codi penal, que estableixen el següent:

«1. Els qui, havent estat requerits de forma legal i sota advertència, deixin de comparèixer davant una comissió d'investigació de les Corts Generals o d'una assemblea legislativa d'una comunitat autònoma, han de ser castigats com a reus del delicte de desobediència. Si el reu és una autoritat o un funcionari públic, se li ha d'imposar a més la pena de suspensió d'ocupació o càrrec públic per un termini de sis mesos a dos anys.»

«3. El qui, convocat davant d'una comissió parlamentària d'investigació, falti a la veritat en el seu testimoni ha de ser castigat amb la pena de presó de sis mesos a un any o una multa de 12 a 24 mesos.»

II. Composició i treballs de la comissió

1. Composició de la Comissió

1.1. Membres
Grup Parlamentari de Ciutadans
Francisco Javier Domínguez Serrano
Marina Bravo Sobrino

Grup Parlamentari de Junts per Catalunya
Narcís Clara Lloret
Mònica Sales de la Cruz

Grup Parlamentari Republicà
Ferran Civit i Martí
Irene Fornós Curto
J. Lluís Salvadó i Tenesa

Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar
Rosa Maria Ibarra Ollé
Jordi Terrades i Santacreu

Grup Parlamentari de Catalunya en Comú Podem
David Cid colomer
Lucas Silvano Ferro Solé

Subgrup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Crida Constituent
Maria Sirvent Escrig

Subgrup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya
Santi Rodríguez i Serra

Han assistit els treballs de la Comissió el lletrat Antoni Bayona Rocamora, l'assessora lingüística Marta Payà Canals i el gestor parlamentari Àngel Zardoya Regidor.

2. Sessions de la Comissió

La Comissió s'ha reunit en quinze sessions i ha substanciat quaranta compareixences.

Sessió 1. L'11 d'octubre de 2018 es va tenir la sessió constitutiva de la Comissió.

Sessió 2. El 29 d'octubre de 2018 es va elaborar i aprovar el pla de treball de la Comissió.

Sessió 3. El 12 de novembre de 2017 es van tenir les compareixences següents:

– Josep Giner, doctor en geologia i professor de la Universitat de Barcelona.

– Jordi Marsal, investigador, periodista i autor del llibre *Castor: la bombolla sísmica*.

– Alfons Pérez, membre de l'Observatori del Deute en la Globalització i cofundador del grup Cas Castor.

Sessió 4. El 26 de novembre de 2018 es van tenir les compareixences següents:

– Rafael Ribó i Masó, síndic de greuges.

– Cristina Reverter, membre de la Plataforma Ciutadana en Defensa de les Terres del Sénia.

– Evelio Monfort, membre de la Plataforma Ciutadana en Defensa de les Terres del Sénia.

– Alfons Montserrat Esteller, exalcalde d'Alcanar, en qualitat de testimoni.

Sessió 5. El 28 de gener de 2019 es van tenir les compareixences següents:

– Joan Ferrando Domènech, president de l'Associació d'Afectats pel Projecte Castor.

– Antoni Abad, president de la Cecot.

– Ramon Pérez i Mir, representant del Col·legi Oficial de Geòlegs de Catalunya.

– Joan Escuer, expresident del Col·legi Oficial de Geòlegs de Catalunya.

Sessió 6. L'11 de febrer de 2019 es van tenir les compareixences següents:

– Mònica Guiteras Blaya, membre de l'Observatori del Deute de la Globalització, de l'Aliança contra la Pobresa Energètica, cofundadora del grup Cas Castor i experta en finançament i relació amb el Banc Europeu d'Inversions.

– Maria Campuzano, membre de l'Aliança contra la Pobresa Energètica.

– Ascensió Cirera, advocada.

– David Altadill Felip i Estefania Blanch Llosa, en representació de l'Observatori de l'Ebre.

Sessió 7. L'11 de març de 2019 es van tenir les compareixences següents:

– Llorenç Planagumà Guàrdia, geòleg i coordinador del Centre de Sostenibilitat Territorial.

– Oriol Altisench i Barbeito, degà del Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya.

– Ricard Vizcarra Miquel, president del Col·legi d'Ambientòlegs de Catalunya.

– Aitana de la Varga, jurista i professora de dret administratiu a la Universitat Rovira i Virgili.

Sessió 8. El 25 de març de 2019 es van tenir les compareixences següents:

– Héctor Perea Manera, geòleg i investigador del Consell Superior d'Investigacions Científiques.

– Luis González de Vallejo, catedràtic d'enginyeria geològica de la Universidad Complutense de Madrid.

– José María García Casasnovas, en representació del Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya.

Sessió 9. El 8 d'abril de 2019 es van tenir les compareixences següents:

– David Bondia, jurista, integrant de l'equip tècnic del Castor i professor de dret internacional públic a la Universitat de Barcelona.

– Mariano Marzo Carpio, catedràtic d'estratigrafia de la Universitat de Barcelona.

Sessió 10. El 6 de maig de 2019 es van tenir les compareixences següents:

– Ruben Juanes, enginyer i redactor de l'informe de l'MIT-Harvard sobre el projecte Castor.

– Ernest Urtasun Domènech, eurodiputat.

Sessió 11. El 3 de juny de 2019 es van tenir les compareixences següents:

– Jordi Évole Requena, periodista, i Júlia Badenes i Bibiana Guarch, redactores de l'equip de Salvados.

– Jordi Aurich Taberner, ex-director general de Protecció Civil, en qualitat de testimoni.

– Josep Huguet i Biosca, exconseller d'Innovació, Universitats i Empresa, en qualitat de testimoni.

– Pere Palacín i Farré, director general d'Energia, Seguretat Industrial i Seguretat Minera, en qualitat de testimoni.

– David Fernández, periodista i membre del jurat popular sobre el projecte Castor, en qualitat de testimoni.

Sessió 12. El 17 de juny de 2019 es van tenir les compareixences següents:

– Javier Balada Ortega, exregidor d'Urbanisme de l'Ajuntament de Vinaròs (Baix Maestrat), en qualitat de testimoni.

– Domènec Fontanet i Llàtser, regidor de Foment de l'Activitat Econòmica, Turisme, Comerç i Consum de Vinaròs (Baix Maestrat), en qualitat de testimoni.

– Recaredo del Potro Gómez, president del Consell d'Administració d'Escal UGS, en qualitat de testimoni.

– Florentino Pérez Rodríguez, president del Consell d'Administració d'Actividades de Construcción y Servicios (ACS), en qualitat de testimoni.

– Mariano Suñer, propietari de l'empresa Río Cenia i dels terrenys expropiats per a construir la planta de gas terrestre, en qualitat de testimoni.

– Gonzalo Gortázar Rotaeche, conseller delegat de CaixaBank, en qualitat de testimoni.

Sessió 13. El 15 de juliol de 2019 es van tenir les compareixences següents:

– Antonio Aretxabala, geòleg.

– José Montilla i Aguilera, exministre d'Indústria, Comerç i Turisme, en qualitat de testimoni.

– José Antonio Álvarez, conseller delegat del Banco Santander, en qualitat de testimoni.

José Manuel Soria López, exministre d'Indústria, Energia i Turisme, convocat en qualitat de testimoni, no va comparèixer. Va invocar el criteri del Consell d'Estat en els dictàmens 363/2019 i 406/2017.

Teresa Ribera Rodríguez, ministra de Transició Energètica i Medi Ambient i ex-secretària d'estat de Canvi Climàtic, convocada en qualitat de testimoni, no va comparèixer. Va invocar el criteri del Consell d'Estat en els dictàmens números 34/2003, 643/2012, 194/2013, 992/2013, 175/2015 i 363/2019.

Juan José Durán, director del Departament de Recursos Geològics de l'Institut Geològic i Miner d'Espanya, convocat en qualitat de testimoni, no va comparèixer fent referència al criteri del Consell d'Estat en el dictamen 34/2003 i 852/2012.

Sessió 14. 22 de juliol de 2019

Per a aquesta sessió es va convocar per segona vegada José Manuel Soria López, exministre d'Indústria, Energia i Turisme, que va tornar a comunicar que no assistiria a la compareixença,

Així mateix es va procedir amb Teresa Ribera Rodríguez, ministra de Transició Energètica i Medi Ambient i ex-secretària d'estat de Canvi Climàtic, que va tornar a comunicar que no assistiria a la compareixença.

I amb Juan José Durán, director del Departament de Recursos Geològics de l'Institut Geològic i Miner d'Espanya, que va tornar a comunicar que no assistiria a la compareixença.

També es va acordar cloure la fase de compareixences fixada per la Comissió i començar a redactar les conclusions.

Sessió 15. El 13 de desembre de 2019 es va aprovar el Dictamen de la Comissió.

III. Pla de treball aprovat per la comissió

La Comissió, en la sessió tinguda el 29 d'octubre de 2018, va aprovar el pla de treball.

A) Compareixences aprovades per la Comissió

Testimonis

1. Alfons Montserrat Esteller, exalcalde de l'ajuntament d'Alcanar (del 2006 fins a l'octubre del 2018).

2. Álvaro María Nadal Belda, ministre d'Energia, Turisme i Agenda Digital (període 04/11/2016 a 01/06/2018)

3. Carlos Barat Vinacua, Escal UGS, director general.

4. Recaredo del Potro Gómez, president del Consell d'Administració de la mercantil ESCAL UGS, SL.

5. Florentino Pérez Rodríguez, president del Consell d'Administració d'Actividades de Construcción y Servicios, SA (ACS).

6. Ignasi Nieto Magaldi, ex-secretari general d'Energia (15 de setembre de 2006 al 17 d'abril de 2008).

7. Javier Balada Ortega, alcalde de Vinaròs, 2003-2007, regidor d'Urbanisme de l'Ajuntament de Vinaròs (Castelló), 2007-2011.

8. Joan Clos Mateu, exministre d'Indústria, Comerç i Turisme, (8 de setembre de 2006 al 13 d'abril de 2008).

9. Jordi Romeu, alcalde de Vinaròs, 2007-2011.

10. José Manuel Soria López, ministre d'Indústria, Energia i Turisme (període 22/12/2008 a 15/04/2016).

11. José Montilla Aguilera, ministre d'Indústria (període 28/04/2004 a 08/09/2006).

12. Juan Gabriel Cotino Ferrer, exconseller de Medi Ambient, Aigua, Urbanisme i Habitatge (entre el 31 d'agost de 2009 i el 22 de juny de 2011).

13. Magdalena Álvarez Arza, ministra de Foment del Govern Espanyol entre el 18 d'abril de 2004 i el 7 d'abril de 2009. Vicepresidenta del Banc Europeu d'Inversions (BEI) entre el 2010 i el 2014.

14. Mariano Suñer, propietari de l'empresa Río Cenia i dels terrenys expropiats per a construir la planta de gas terrestre.

15. Miguel Sebastián Gascón, exministre d'Indústria, Comerç i Turisme (entre el 14 d'abril de 2008 i el 22 de desembre de 2011).

16. Teresa Ribera Rodríguez, ministra de Transició Energètica i Medi Ambient, actual ministra del Govern d'Espanya. Quan era secretaria d'estat de canvi climàtic va subscriure la declaració d'impacte ambiental del projecte Castor.

17. Ángel Muñoz Cubillo, subdirector general d'Avaluació d'Impacte Ambiental, 2008-2009.

18. David Fernández, periodista i membre del jurat popular sobre el projecte Castor.

19. Domènec Fontanet i Llàtser, regidor de l'Ajuntament de Vinaròs.

20. Elena Espinosa Mangan, exministra de Medi Ambient i Agricultura entre el 14 d'abril de 2008 i el 20 d'octubre de 2010.

21. Gonzalo Gortázar Rotaeche, CaixaBank, conseller delegat.

22. Jordi Aurich Taberner, director general de Protecció Civil (període 29/01/2013 a 30/01/2015).

23. José Antonio Álvarez, Banc de Santander, conseller delegat.

24. Josep Huguet i Biosca, exconseller d'Indústria de la Generalitat.

25. Josep Piqué Camps, ministre d'Indústria i Energia (període 1996 a 2000).

26. Juan José Durán, Departament d'Investigació i Prospectiva Geocientífica de l'Institut Geològic i Miner d'Espanya, director.

27. Jesús Gómez de las Heras, coordinador de l'informe de l'Institut Geològic i Miner d'Espanya.

28. Marco Aparicio, president de l'Institut Geològic i Miner d'Espanya.

29. María Jesús Rodríguez de Sancho, directora general de Qualitat i Avaluació Ambiental, 2008.

30. Pedro Marin Uribe, ex-secretari general d'Energia.

31. Pere Palacín i Farré, director general d'Energia i Mines de la Generalitat.

32. Rodrigo de Rato y Figaredo, ministre d'Economia (període 06/05/1996 a 17/01/2004).

Experts

1. Aitana de la Varga, jurista, professora a la Universitat Rovira i Virgili.

2. Alfons Pérez, membre de l'Observatori del Deute en la Globalització i cofundador de grup Cas Castor que impulsa la querella sobre el cas a l'Audiència Nacional.

3. Jordi Marsal i Lleberia, investigador, periodista i autor del llibre *Castor: la bombolla bísmica*.

4. Mònica Guiteras Blaya, membre de l'Observatori del Deute de la Globalització, APE (Aliança Contra la Pobresa Energètica), cofundadora del grup Cas Castor que impulsa la querella sobre el cas a l'Audiència Nacional. Experta en els aspectes de finançament, relació amb el BEI, frau als consumidors i pobresa energètica.

5. Maria Campuzano, membre de l'Aliança contra la Pobresa Energètica.

6. Antonio Aretxabala, geòleg, professor de la Universitat de Navarra.

7. Un representant de l'Observatori de l'Ebre.

8. Aranza Ugalde, responsable de la Secció de Sismologia de l'Observatori de l'Ebre des del 1998 fins al 2009.

9. Héctor Perea, geòleg i investigador del CSIC.

10. David Castiñeira, Massachusetts Institute of Technology, enginyer redactor de l'informe MIT-Harvard sobre el projecte Castor encarregat pel Govern Espanyol.

11. Eulàlia Masana Closa, Universitat de Barcelona. Dinàmica de la Terra i de l'oceà. Professora, sismòloga, coneixedora del sistema de falles marines afectades per la plataforma.

12. Josep Giner, doctor en geologia i professor de la Universitat de Barcelona.

13. Llorenç Planagumà Guàrdia, Centre de Sostenibilitat Territorial. Geòleg, autor del «Informe sobre el proyecto Castor de almacenamiento de gas».

14. Luis González de Vallejo, catedràtic d'enginyeria geològica de la Universitat Complutense.

15. Un representant del Col·legi Oficial de Geòlegs de Catalunya.

16. Joan Escuer, president el 2002 del Col·legi Oficial de Geòlegs de Catalunya.

17. Ruben Juanes, redactor de l'informe MIT-Harvard sobre el projecte Castor encarregat pel Govern Espanyol. Massachusetts Institute of Technology. Enginyer.

18. Simona Levi, X-net, cofundadora del grup Cas Castor, membre d'X-net i cofundadora del grup Cas Castor, que impulsa la querella sobre el cas a l'Audiència Nacional. Experta en l'aspecte de corrupció, acció cívica contra la corrupció i amb la intenció de traslladar una proposta de solució juridicopolítica a la situació per part del grup Cas Castor.

19. Xavier Sol, director del Counter Balance, especialista en el finançament del BEI.

20. Elena Gerebizz, especialista en el rol del BEI finançant el projecte Castor.

21. Antoni Abad, president de la patronal CECOT.

22. Asun Cirera, advocada, impulsa la denúncia per ajudes de l'Estat.

23. Emilio Carreño Herrero, director de Red Sísmica Nacional (RSN).

24. Ernest Urtasun Domènech, eurodiputat.

25. Jordi Évole Requena, periodista.

26. Un representant de l'Institut Geològic i Miner d'Espanya (IGME).

27. José Luis Simón, catedràtic de geologia de la Universitat de Saragossa.

28. Un representant de l'Institut Geogràfic Nacional.

29. Leopoldo García Asensio, Institut Geogràfic Nacional (Ministeri de Foment). Director general.

30. Juan Ignacio Ponce Guardiola, diputat de Compromís a les Corts Valencianes.

31. Juan Vicente Cantavella Nadal, Servei de Sismologia de l'IGN. Responsable.

32. Marcel Coderch, president de l'Autoritat Catalana de la Competència.

33. Mariano Marzo Carpio, catedràtic d'estratigrafia de la Universitat de Barcelona.

34. Oriol Altisench Barbeito, Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya. Degà.

35. Ricard Vizcarra Miquel, Col·legi d'Ambientòlegs de Catalunya (COAMB). President.

36. Xavier Goula, responsable de sismologia de l'Institut Geològic de Catalunya.

37. Un representant del Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya.

38. Joan Ferrando, Associació Afectats Plataforma Castor (Aplaca).

39. Cristina Reverter, membre de la Plataforma Ciutadana en Defensa de les Terres del Sénia.

40. Evelio Monfort, membre de la Plataforma en Defensa de les Terres del Sénia.

41. Rafael Ribó Massó, síndic de greuges.

42. Un representant de la consultora URS Corporation.

43. Un representant del Banc Europeu d'Inversions (BEI).

44. David Bondia, jurista, part de l'Equip Tècnic del Castor, professor de dret internacional públic de la Universitat de Barcelona.

B) Documentació demanada per la Comissió

1. Còpia de l'estudi fet per l'Institut Geològic i Miner d'Espanya.

2. Còpia de l'estudi fet per l'Institut Geogràfic Nacional.

3. Còpia de l'estudi fet pel Massachusetts Institute of Technology.

4. Còpia de tota la documentació enviada per la Generalitat de Catalunya amb relació al projecte Castor en tots els tràmits administratius de la concessió, en especial del tràmit d'audiència pública, incloent-hi els tràmits que van portar a la suspensió de la concessió.

5. A ESCAL UGS SL, informes geològics previs sobre la viabilitat tècnica de la construcció de la plataforma Castor.

6. A ESCAL UGS SL, informes previs sobre la viabilitat econòmica de la construcció de la plataforma Castor.

7. Plec de clàusules administratives i plec de prescripcions tècniques referents al contracte del projecte Castor i resolució segons la qual es concedeix al concessionari una indemnització a l'empara de la clàusula de responsabilitat patrimonial de l'Estat.

8. Tots els informes sobre el magatzem de gas Castor encarregats pel Govern Espanyol al Massachusetts Institute of Technology (MIT) i la Universitat de Harvard.

9. IGME 2014 «Informe Geológico sobre la crisis sísmica relacionada con el almacén subterráneo de gas denominado Castor, Castellón noreste de España». Madrid.

10. Documentació rebuda per l'IGME a la qual es fa referència en l'annex IV de l'*Informe Geológico sobre la crisis sísmica relacionada con el almacén subterráneo de gas denominado Castor, Castellón noreste de España*, i que s'anomena «Estudios Geomecánicos, datos de presiones y registro variación G-P-A».

11. Acta de la reunió del Grupo de Seguimiento de la Actividad Sísmica en el Golfo de Valencia del 7 d'octubre de 2013.

12. MBAL *Tank Model for Amposta Field* (Geostock, novembre 2006).

13. *Determination of the Maximum Reservoir Operation Pressure* (Geostock, novembre 2006).

14. *Review of Reservoir Studies & Related Underground Engineering Issues* (Geostock, novembre 2006).

15. *Castor Structure Caprock Strength Estimate* (Escal, març 2006).

16. *Castor Project*, Reservoir Evaluation (Sofregaz, setembre 1998).

17. *Amposta Reservoir: Oil Reserves Study* (DeGolyer&MacNaughton, gener 2006).

18. Document acreditatiu del capital social de la planta marina al moment de la concessió administrativa.

19. Tota la documentació relativa al procediment d'adjudicació del contracte de construcció a ACS.

20. Memòria anual de Watercraft capital publicada l'any 2014.

21. Informe o auditoria en què consti el detall del cost de manteniment en hibernació tant de la plataforma marítima com de la planta terrestre.

22. Incident d'execució presentat pel Parlament a la sentència del Tribunal Constitucional 152/2017, del 21 de desembre (Cas Castor).

IV. Propostes de conclusions presentades pels grups parlamentaris

GRUP PARLAMENTARI DE CATALUNYA EN COMÚ PODEM (REG. 47160)

1. Conclusions

1. Justificació política del projecte: anàlisi crític de l'aposta pels cicles combinats

La justificació política del Projecte Castor va lligada inextricablement a l'aposta per part dels diferents Governs de l'Estat durant la dècada 2000-2010 dels cicles combinats com a energia capaç de garantir el subministrament en una època de creixement constant de la demanda elèctrica.

Espanya, a inicis dels anys dos mil, tenia un model energètic amb evidents carències: una marcada dependència energètica exterior i previsions de manca de potència elèctrica per cobrir futurs augments de la demanda.

D'aquí deriva l'aposta dels successius governs en la construcció de cicles combinats arreu de l'Estat. La primera central de cicle combinat inaugurada a Espanya va ser la central de Sant Roque (Cádiz) que va entrar en funcionament l'any 2002.

A partir d'aleshores, la generació d'energia elèctrica mitjançant centrals tèrmiques de cicle combinat ha tingut una importància creixent dins del *mix* de generació elèctrica a Espanya.

Del 2002 al 2011 es van instal·lar 67 cicles combinats, els quals suposen una potencia instal·lada de 25.353MW i una inversió econòmica estimada en uns tretze mil milions d'euros.

Aquesta aposta pels cicles combinats va ser la que va generar la demanda per a construir infraestructures capaces d'emmagatzemar gas donat que només es tenia capacitat d'emmagatzematge per cobrir la demanda de 5-6 dies màxim.

Així doncs es van iniciar projectes per emmagatzemar gas amb l'objectiu de garantir reserves de gas per a 30 dies tal com estableix la llei.

Ara bé, no seria honest justificar la necessitat del projecte exclusivament sobre una necessitat generada per l'aposta per part dels diferents Governs de l'Estat en els cicles combinats. Així doncs, voldríem començar aquest informe avaluant l'aposta energètica de l'Estat de la qual se'n deriva el projecte Castor.

En conseqüència presentem les següents consideracions:

1. Els cicles combinats no corregeixen sinó que accentuen la dependència energètica d'Espanya respecte a la seva generació elèctrica. Tot i que l'augment de la capacitat d'emmagatzemar gas pugui matisar aquesta dependència (garantint sub-

ministrament i podent minimitzar les fluctuacions en curt del mercat) ho fa sobre un model energètic dependent.

2. Els 13.161 M€ que s'estimen que es van invertir en la construcció de centrals tèrmiques de cicle combinat tenen un cost d'oportunitat. Aquesta aposta ha sigut en detriment, per exemple, de cobrir les previsions energètiques en base a l'augment de la potència instal·lada mitjançant energies renovables.

Subratllem que aquesta aposta hagués contribuït a disminuir la dependència energètica de l'Estat i alhora a garantir una producció energètica sostenible, substituint el consum de combustibles fòssils per energies renovables que no emeten gasos d'efecte hivernacle.

3. L'estat actual de la producció d'energia en base a cicles combinats mostra fins a quin punt era i és injustificada i sobredimensionada l'aposta que s'ha dut a terme en cicles combinats.

Gairebé una quarta part de la potencia instal·lada a Espanya es de centrals de cicle combinat. En l'actualitat resten disponibles 49 centrals, però la gran majoria estan avui infrautilitzades. La seva taxa d'utilització es situa entorn del 13% i descendint gairebé 4 punts respecte l'any 2018.

Certament els cicles combinats poden jugar un paper en la necessària transició energètica, cobrint els cicles de hidraulicitat i eolicitat, especialment en previsió de successius tancaments nuclears.

Però considerem suficientment provat per la evidència actual que l'aposta gasista que va desencadenar la urgència del Projecte Castor era sobredimensionada, no resolia el repte energètic d'Espanya, va suposar un cost d'oportunitat respecte les energies renovables i suposa encara avui un cost als ciutadans i ciutadanes d'arreu del país.

2. Mancances i negligències en la modelització del projecte Castor

La correcta caracterització d'un jaciment és un element clau per al seu disseny i el seu posterior funcionament. Determina la seva capacitat d'emmagatzematge, les pressions límits a les que es pot sotmetre i, remarquem, els riscos sísmics derivats de l'explotació de la planta.

El primer modelatge, el *model estàtic,* és el que permet obtenir una caracterització de l'estructura geològica del terreny. Proporciona dades claus com les distribucions de porositat i permeabilitat o la compressibilitat del terreny.

Aquest model és clau ja que les seves dades s'utilitzen com a *inputs* en l'elaboració de simulacions mitjançant *models de flux i models geomecànics.*

En definitiva, el model estàtic caracteritza els jaciments obtenint com a resultat aquells elements que son estructurals e invariables en el temps sobre el qual els models de flux i geomecànics estudien la resposta d'aquelles característiques que sí poden variar degut a la injecció de fluids o de gasos (com son les pressions o les temperatures del jaciment) i predir paràmetres clau en l'explotació de jaciments (com son les tensions de les roques o la seva deformació).

Per tant l'anàlisi dels models geològics és un element clau a l'hora de dirimir possibles responsabilitats en el disseny i d'avaluar la pròpia viabilitat del projecte. Situem com a elements claus les següents consideracions:

1. Respecte el model estàtic hi ha discrepàncies significatives entre l'empresa Escal UGS i els estudis posteriors duts a terme per altres entitats i experts.

Segons l'informe del MIT-Harvard la porositat mitjana seria del 2,5% mentre que segons l'empresa ESCAL UGS la porositat oscil·laria entre el 16-26%. El MIT-Harvard afegeix a més la necessitat d'haver hagut de realitzar també un model de fractura juntament amb el de porositat.

Aquestes discrepàncies fan irreconciliable les porositats modelades per ESCAL UGS amb les mostrejades en la realitat i influeixen en els posteriors models de flux i geomecànics.

2. En relació al model geomecànic també s'han evidenciat durant la comissió discrepàncies entre els models elaborats per ESCAL UGS i les observacions i els models posteriors.

ESCAL UGS estableix uns marges de seguretat de riscos geomecànics i de fuites molt superior al calculat per l'IGME (Instituto Geológico y Minero de España) en l'informe del 2013.

Així doncs l'empresa ESCAL UGS establia una pressió de fractura de la roca d'entre 253 i 322 bars. El propi Dr. Josep Giner en la seva compareixença rebaixava aquesta pressió a 185 bars utilitzant les pròpies dades aportades per ESCAL UGS.

La disminució de la pressió de fractura afecta a la viabilitat tècnica del projecte donat que redueix els marges operatius al disminuir la diferència entre la pressió natural del magatzem (178 bars) i el màxim de pressió al qual es pot injectar gas.

Cal subratllar també, que el primer terratrèmol de intensitat superior a 3 graus en la escala de Richter té lloc el 24 de setembre de 2014 quan la pressió al magatzem és de 185 bars. És a dir, en la pressió de fractura calculada pel Dr. Giner.

3. Mancances i negligències en el procés d'adjudicació

3.1 El principi de prevenció i la consideració de risc sísmic

Sens dubte els terratrèmols viscuts a les poblacions veïnes han acaparat gran part de l'atenció política i mediàtica del projecte. No son la causa de la fallida de la Plataforma però sí la conseqüència més tangible de les deficiències i negligències del Castor.

Són també part central del patiment i del greuge viscut per la ciutadania arran de les negligències del projecte (juntament amb les possibles indemnitzacions futures amb càrrec al sistema gasístic o als pressupostos generals).

La pregunta central és si era admissible no incloure una avaluació del risc sísmic a l'hora d'autoritzar el projecte i si, amb les dades i els recursos tècnics d'aleshores, hi havia prou coneixement d'aquest risc com per avantposar el principi de precaució a la construcció del projecte.

Sobre aquest punt farem tres consideracions:

1. Antecedents: Abans de la construcció de la Plataforma Castor ja era coneguda la possibilitat de originar episodis de sismicitat induïda per la injecció o extracció de fluids.

Els camps de gas natural de Lacq, en els Pirineus francesos (2.000 terratrèmols en els últims 40 anys), terratrèmols induïts en pous de gas i petroli, també per l'extracció de gas mitjançant la tècnica de fractura hidràulica o el més recent de magnitud 5,6 a Oklahoma fruit de la injecció de gas per al seu emmagatzematge son alguns dels exemples recents sobre episodis de sismicitat induïda.

Sembla evident doncs que donats els precedents no era eludible, almenys de forma injustificada, el risc de generar terratrèmols amb l'entrada en funcionament de la Plataforma Castor.

2. Coneixement cartogràfic: Les falles actives de la zona d'Amposta havien sigut cartografiades ja l'any 1992 pel Dr. Eduard Roca de la Universitat de Barcelona. Era doncs coneguda la presència de falles actives en l'emplaçament del magatzem de gas.

Per tant, calia exigir un estudi de riscos sobre la possibilitat de generar episodis de sismicitat donades les dades ja sabudes sobre el seu emplaçament.

El Dr. Hèctor Perea (compareixent en la pròpia comissió) en la seva tesi doctoral publicada l'any 2006 determina que la falla està afectant els reflectors propers a la superfície. En conclusió, que la falla és una falla activa, que s'ha anat movent en períodes recents i que per tant no es pot descartar que pugui generar terratrèmols.

L'any 2014 l'IGME va cartografiar amb quaranta perfils de refracció la zona més activa de la falla, determinant que la falla activa és de 16 km de longitud i que podria originar terratrèmols de fins a 6,6 graus en la escala Richter.

Per tant, la zona havia sigut estudiada i com han demostrat els informes posteriors era possible caracteritzar les falles de la Conca d'Amposta. Tot projecte que pogués alterar els estats tensionals del sistema hauria doncs d'incloure un anàlisis del risc sísmic que podia originar.

3. Principis de prevenció i de precaució: Tant si és un risc demostrable (prevenció) com si és la pròpia incertesa científica la que alerta dels possibles riscos (precaució) ambdós principis formen part tant del dret internacional i comunitari com del dret espanyol i català.

Ni l'empresa Escal UGS ni l'administració pública van fer cas dels advertiments d'organismes com l'Observatori de l'Ebre o l'Institut Geològic de Catalunya, que exigien un estudi de risc sísmic per a realitzar una activitat reconeguda com a inductora de terratrèmols.

Tampoc l'Administració de l'Estat va exigir, a pesar de les al·legacions presentades en aquest sentit, que s'inclogués un informe de risc sísmic en el propi procés d'adjudicació. El Ministeri d'Industria, Energia i Medi ambient va aprovar el projecte i la declaració d'impacte ambiental sense la consideració d'aquest risc.

Aquesta nul·la aplicació dels principis de prevenció i precaució no només va tenir com a conseqüència la aprovació negligent del projecte, sinó també la seva execució.

No consta que, derivat d'aquest possible risc, s'hagués realitzat correctament la fase de proves injectant gas a molt baixa pressió i estudiant amb el temps suficient la resposta del terreny. Tampoc la implementació de una xarxa de detecció capaç de registrar microsismes i sorolls. Sense aquests instruments i protocols no es podien establir mecanismes de previsió *in situ* sobre la resposta del terreny a les injeccions de gas.

3.2 L'avaluació d'impacte ambiental i la delimitació del projecte

Un dels instruments principals de l'administració per introduir en el procés d'adjudicació els principis rectors del dret ambiental, com el principi de precaució i de prevenció, son les avaluacions d'impacte ambiental.

Sobre el procés d'avaluació fem dues consideracions:

1. Es va subdividir el Projecte Castor en procediments administratius diferenciats per tal d'evitar i limitar els processos d'avaluació ambiental. En contra dels criteris que regeixen aquests tipus d'avaluacions, es va trossejar un projecte unitari per tal de minimitzar els controls ambientals als que havia d'haver-se sotmès.

En el cas del gasoducte, el Tribunal Suprem i l'Audiència Nacional han declarat il·lícit el desmembrament del gasoducte en dos projectes diferents per evitar sotmetre'l al estudi d'impacte ambiental.

2. La Secretaria d'Estat per al Canvi climàtic no va tenir en consideració en la Declaració d'Impacte Ambiental el risc sísmic a pesar de les al·legacions de particulars, de l'Observatori de l'Ebre, la Plataforma Ciutadana de les Terres del Sénia i la pròpia Generalitat de Catalunya.

Els dos darrers punts poden constituir una infracció greu en matèria d'avaluació ambiental tal i com recull el Reial Decret Legislatiu 1/2008.

3.3 Altes irregularitats en el procediment d'adjudicació

Per últim voldríem recollir alguns elements del procediment d'adjudicació que considerem que cal tenir en consideració per a la seva avaluació:

1. Mitjançant una correcció d'errades el Ministeri de Foment va modificar les coordenades marítimes del projecte un any després de la seva publicació per tal d'ubicar-lo exclusivament en aigües pertanyents a la Generalitat Valenciana.

Aquesta correcció es va produir després que la Direcció General de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya efectues les seves consideracions de millora sobre l'estudi d'impacte ambiental del projecte.

Aquesta modificació va ser injustificada i, per tant, no respon a criteris tècnics ni cartogràfics. Sembla evident que respon exclusivament a la voluntat de que el projecte no s'establís en aigües pertanyents a la Generalitat de Catalunya.

2. Se li va atorgar la concessió a ESCAL UGS, una empresa sense cap experiència en projectes similars ni directament ni a través de cap empresa filial. Que contava amb sis treballadors l'any 2007, sense maquinaria ni mitjans tècnics per assumir el projecte. Per últim, qualificada financerament com de risc alt o molt alt.

Així doncs, un projecte al que se'l considera urgent i d'importància estratègica per garantir el subministrament energètic del país recau sense concurrència a una empresa inexperta i sense mitjans tècnics ni humans propis per desenvolupar-la.

3. Tal com evidencia la pròpia Secretaria d'Estat d'Energia en un informe del 2012, la figura del contractant i del contractista és la mateixa: ACS. El que suposa un monopoli extractiu sense concurrència del projecte.

ACS es propietària del 66% d'ESCAL UGS i a la vegada s'autoadjudica sense concurrència d'altres empreses diferents fases de la construcció del Projecte Castor.

Aquest monopoli ha comportat un increment injustificat del marge de benefici industrial del 5% al 17% i un increment dels costos del projecte total sense justificació.

La pròpia Secretaria d'Estat d'Energia diu, en referència a l'adjudicació de la planta terrestre d'operacions: «*No hubo un sistema transparente de adjudicacion ni otras oferta. Fue autoadjudicado sin precio*». Remarca també, en diverses fases del projecte la insuficiència de les justificacions aportades per la empresa, per tal de no realitzar concursos d'adjudicació.

Aquesta auto-adjudicació pot ser la causa dels abusius increments de costos en els que ha incorregut el projecte donat que al ser la pròpia empresa qui es contracta a sí mateixa garantint-se beneficis, a major cost més beneficis per la empresa.

4. L'activitat d'emmagatzematge no ha tingut mai una llicència definitiva per a la seva posada en marxa, havent iniciat l'activitat amb una llicència provisional.

5. Es van ampliar de 10 a 20 anys el càlcul de les amortitzacions del projecte (via Ordre IET/849/2012) i de 5 a 25 anys el període per a renunciar a la concessió injustificadament.

ESCAL UGS va formalitzar la renuncia el 18 de juliol del 2014, sis anys i escaig després de la concessió. Així doncs, quatre anys i vuit mesos després de la concessió, mitjançant una instrucció tècnica es va ampliar el període sense el qual no s'hagués pogut fer la renuncia.

6. Per últim, es va incloure una clàusula que considerem abusiva, per la qual l'Administració pública es compromet a compensar l'extinció anticipada de la concessió fins i tot en el cas que aquesta extinció fos conseqüència d'una actuació dolosa o negligent de l'empresa.

4. Arquitectura financera del projecte Castor

El projecte Castor més enllà dels seus errors i irregularitat en la seva previsió, disseny i concessió presenta un arquitectura financera d'una alta complexitat i amb singularitats pròpies que la fan extremadament diferent de altres projectes de grans infraestructures amb participació o impulsades directament per les administracions públiques.

El projecte Castor (com s'ha mencionat en l'apartat 3.3.6) conté una clàusula inèdita en la seva adjudicació (realitzada el maig del 2018 amb Miguel Sebastian com a Ministre d'Indústria), que permetia a la empresa concessionària ESCAL UGS recuperar la inversió a través d'una indemnització fins i tot en cas de dol o de negligència de la pròpia empresa.

Aquesta clàusula que com va explicar el periodista Jordi Évole en la seva compareixença no existia en altres projectes de construcció de plataformes de Gas, com la de Yela i la de la Gaviota, va ser clau per tal de poder finançar el projecte, i per

tant per fer possible la seva construcció tal com van reconèixer en el seu moment l'exministre d'Industria Joan Clos, Recadero del Proto, president del Consell d'Administració d'ECAL UGS o el mateix Florentino Pérez, president del Consell d'Administració d'ACS en la seva compareixença.

En la seva compareixença el Conseller Delegat del Banc Santander també va explicitar que el fet de que el projecte estigués plenament garantit pel que fa a la seva retribució era un dels elements claus per tal de fer sostenible el finançament bancari en un projecte d'aquestes característiques a interessos raonables que no els fessin inviable.

4.1 Primera fase financera del projecte Castor

La primera fase financera de projecte s'inicia el juliol del 2010, per dur a terme Castor, l'empresa concessionària ESCAL UGS es va finançar a través d'un crèdit sindicat, dirigit per l'entitat bancaria Banesto, filial del Banc Santander.

El 2010 a través d'un «*project finance*» liderat pel Banc Santander ES va estructurar el finançament de 1.184 M€ conjuntament amb Banesto, Bankia Crédit Agricole i Société Générale amb un 12% de participació de cada entitat. Posteriorment es van incorporar al crèdit sindicat 16 entitats financeres més, entre elles l'ICO.

El crèdit incloïa un préstec pont, una línia d'avals i un derivat dels tipus d'interès, operacions comuns en un «*project finance*» segons va expressar el conseller delegat del Banco Santander, el senyor José Antonio Álvarez Álvarez en la seva compareixença en la comissió.

Segons va explicar també el conseller delegat de CaixaBank, el senyor Gónzalo Cortázar, en els informes que disposava el banc només es parlava risc geològic, sense citar específicament el risc sísmic, que quedaria difuminat sota el concepte de risc geològic. Si que fa referència que l'informe tècnic de l'any 2010 que afirmava que s'havia fet un estudi de la ubicació del magatzem de gas i que s'havien fet diversos estudis geològics, incloent els sísmics i situava diversos riscos entra d'altres també la pressió de la injecció del gas en el jaciment de la plataforma Castor.

4.2 Segona fase financera del projecte Castor

La segona fase financera del projecte comença en el moment que aquest deute s'ha de refinançar o en previsió de la necessitat de fer-ho més endavant degut als canvis en el termini de la concessió a través d'una instrucció tècnica mesos després de la primera concessió.

Es produeix l'arribada del BEI, passant d'un finançament declarat de 800 M€ (tot i que realment eren 1184M€, tal com va explicar Gónzalo Cortázar, conseller delegat de la CaixaBank en la seva compareixença) a 1431 M€ tal com va explicar Mónica Guiteras, membre de l'observatori de la globalització del deute en la seva compareixença.

Segons va explicar el President del Consell d'Administració d'ACS, Florentino Pérez, el finançament de les entitats financeres decau quan el Ministre Soria decideix canviar l'amortització del projecte de 10 a 20 anys, produint-se un canvi segons ell mateix en la retribució i per tant el risc que ESCAL UGS fes efectiva la renúncia al projecte.

És aleshores quan es produeixen converses entre el Ministeri i Florentino Pérez per tal de buscar «solucions» a la falta de finançament.

Així l'any 2013, amb Govern del PP i Mariano Rajoy, el projecte Castor es converteix en el primer projecte que va ser finançat per bons de la Unió Europea, a través del «*Project Bond Credit Enhancement*» que tenia com a principal objectiu impulsar grans infraestructures a través del Banc Europeu d'Inversions (BEI). Com va afirmar l'Eurodiputat Ernest Urtasun en la seva compareixença en la comissió d'investigació, el BEI «*és un actor clau de la operació*».

El finançament a través del Banc Europeu d'Inversions permetia un fiançament amb unes condicions molt avantatjoses. El BEI va adquirir 300 M€ del mateix pro-

jecte Castor, com a «*anchor investor*» (inversor principal), i va signar una carta de garantia per valor de 200 M€ que actuava com a assegurança fet que va propiciar que a fos un inversió amb un *rating* molt atractiu per els inversors, amb una qualificació de «BBB+».

El total de la emissió arribava fins els 1.400 M€ en bons a 17 anys a un preu del 5,7%, uns cent punts bàsics sobre el cost de deute sobirà.

L'emissió dels bons con explica l'eurodiputat Ernest Urtasun, es va dur a terme a través d'una empresa creada expressament per a l'emissió i radicada a Luxemburg, bàsicament per través de Luxemburg (degut a les avantatges fiscals properes a un paradís fiscal), anomenada «Watercraft Capital», amb capital 100% holandès, i amb un únic administrador, Harald Tuc. L'emissió dels bons es va dur a terme el 2 d'agost del 2013.

El prospecte elaborat per «Watercraft Capital» regulava les condicions vinculades a l'emissió, i els aspectes financers fonamentals. El coordinador de la transacció va ser el Banc Santander. Els bancs estructuradors van ser Bankia, Natixis, CaixaBank, Societé Générale Corporate & Investment, Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, Santander Global Banking and Markets. Les asseguradores adjunts van ser BNP Paribas, Santander Global Banking & Markets, Bankia, CaixaBank, Crédit Agricole, Natixis, i Société Générale Corporate and Investment Banking. El coordinador adjunt de l'emissió era el Banc Popular.

En l'emissió que va realitzat per Watercraft s'establia clàusules que al nostre entendre eren totalment excepcionals, i que no es té coneixement que s'hagin utilitzat en altres projectes del BEI.

Es va determinar per exemple:

1. Que els bonistes rebrien la seva inversió independentment de l'ús de la infraestructura, garantint gairebé al 100% el cobrament de la seva inversió.

2. Els contractes també fixaven que les obligacions en cas de renuncia per part de l'empresa s'havien de fer efectives en la següent data de pagament.

3. Es va establir també que si el novembre de 2014 la infraestructura no estava operativa, ESCAL UGS es comprometia a que els bonistes cobressin immediatament el principal de la seva inversió.

Tal com va afirmar l'eurodiputat Ernest Urtasun: «*El BEI, un banc públic d'inversions va participar en una operació amb unes condicions sorprenentment beneficioses tant per l'empresa concessionària com per al conjunt dels bonistes, que van ser 29 inversors, incloent-hi bancs i fons de pensions*».

Com va explicar l'eurodiputat, estem davant un esquema financer molt complex especialment si ho comparem amb altres projectes finançats per el BEI, que bàsicament consistien en una ajuda financer directe a una sola empresa.

ESCAL UGS va demanar en el seu moment permís al BEI per tal de renunciar el projecte. El Govern de l'Estat va acceptar la petició de renúncia el 18 de juliol de 2014.

Aquesta renuncia, sis anys després de la concessió, va ser possible gràcies a una instrucció tècnica que va ampliar el període de renúncia de 5 a 25 anys (tal com s'explica en l'apartat 3.3.5).

Més endavant va ser aprovat mitjançant el Reial Decret 13/2014 el termini màxim de 35 dies per tal que ESCAL UGS rebés els 1.350 M€ per part d'Enagas. De fet aquest 35 dies coincideixen exactament amb la clàusula del contracte, abans mencionada, que fixava que després de la renúncia les obligacions s'havien de fer efectives en la següent data de pagament que era precisament el 31 de desembre de 2014.

Degut a que tots els bonistes sèniors van cobrar en el moment estipulat amb el mecanisme establert al Reial Decret Llei, els 200 M€ de la carta de garantia del BEI van quedar cancel·lats el 20 de novembre de 2014.

El 2015 es va produir un pronunciament del Parlament Europeu, concretament el 20 de març de 2015, on en un informe presentat per l'Eurodiputat Ernest Urtasun s'afirmava que:

«[El Parlament Europeu] lamenta el papel del BEI y de la Comisión en el Proyecto Castor, financiado en el marco de la iniciativa de proyectos, cuya evaluación de riesgos no tomo en consideración el riesgo de aumento de la actividad sísmica vinculado a la inyección de gas, pese a la existencia de estudios que alertan claramente de los peligros potenciales de esta operación.

Insta a la Comisión y al BEI a que tomen las medidas necesarias a fin de evitar que los ciudadanos españoles tengan que abonar, bien mediante un déficit público más elevado, bien mediante el aumento de los costes de la energía, los 1.300 millones de euros, en compensaciones por un proyecto procedido de una evaluación desastrosa».

L'informe del mecanisme oficial de queixes del BEI reconeix errors que l'Estat fins ara no ha volgut reconèixer. Com per exemple que el Banc Europeu d'Inversions no va avaluar l'historial d'estrès i el règim de futur d'estrès durant la injecció i la extracció de gas i que «*no se consideró la sismicidad potencialmente inducida como un factor de riesgo durante las evaluaciones técnicas realizadas con anterioridad a los eventos del 2013*».

Aquest és un punt important de la dimensió financera del projecte perquè diferents compareixents tant en qualitat de testimonis com d'experts han explicitat de manera reiterada, començant per el mateix Florentino Pérez, que la clàusula on es va determinat que els bonistes rebrien la seva inversió independentment de l'ús de la infraestructura, garantint gairebé al 100% el cobrament de la seva inversió era fonamental.

Ho era precisament per ser un en un projecte amb risc geològic i sísmic Un risc mai reconegut ni per part l'empresa ESCAL UGS ni per part del Govern de l'Estat que van evitar que els estudis d'impacte ambiental incloguessin el risc sísmic i geològic i van negar de manera reiterada que es pogués produir sismicitat induïda fins i tot quan ja s'estaven produït episodis sísmica per part del mateix Ministre d'Industria, Energia i Turisme.

Quan es produeix la renuncia per part d'ESCAL UGS, el pagament als bonistes només es possible si l'Estat accepta la renuncia abans del 30 de novembre de 2014, data límit per tal que l'empresa posés en marxa la instal·lació segons s'havia estipulat en l'emissió dels bons.

De fet els bonistes sabien que era un escenari possible que el Govern de l'Estat Espanyol no acceptés la petició de ESCAL UGS de renunciar a les instal·lacions Castor al·legant que la promotora no havia cobert totes les seves obligacions.

Com també explica la Mónica Guiteras, membre de l'Observatori de la Globalització del Deute, els dies abans que el govern espanyol prengués la decisió de l'acceptació de la renúncia d'ESCAL UGS els bons havien passat a la qualificació de bo escombraria.

Cal recordar que la indemnització estava condicionada a que la Plataforma Castor estigués realment operativa. Aquest és sens dubte és un dels elements més controvertits, com posteriorment assenyalarem en la execució del projecte.

4.3 Tercera fase financera del projecte Castor

Amb el reial decret llei 13/2014 aprovat el 3 d'octubre de 2014 es posa en marxa la tercera fase de la operació financera. En aquest cas els costos derivats d'aquest real decret llei aniran més enllà dels 1.400 M€ arribant com a mínim als 3.500 M€ que correspondrien a la indemnitzacions inicialment previstes, els interessos a trenta anys, els costos de manteniment de la plataforma mentre es manté en hivernació i el costos del seu possible desmantellament.

El Govern d'Espanya, a través del Real Decret Llei, encarrega a Enagás el manteniment de la instal·lació durant la seva hibernació. Enagas havia de fer-se càrrec per una banda del pagament de la indemnització a ESCAL UGS i per altra banda rebria una retribució per el manteniment i la inversió realitzada que el Govern va establir mitjançant un dret de crèdit del sistema gasista per un valor de 1.350 M€ durant un termini de 30 anys.

El Govern va acordar per tant, que fossin els ciutadans i ciutadanes els qui paguessin la plataforma del Castor a través de la factura del Gas durant 30 anys.

Enagas va posar en marxa un procés competitiu per vendre aquests drets a través de la modalitat de subhasta cega. El 4 d'octubre, només un dia després de l'aprovació del Reial Decret Llei, es produeix l'adjudicació a tres entitat financeres per les següents quantitats: Santander 668 M€, Caixabank 460 M€, i Bankia 202 M€. Els cobraments mensuals per part de les entitats financeres s'inicien l'abril de 2016.

Aquest procediment però va ser anul·lat mitjançant la sentència del Tribunal Constitucional 152/2017 de 21 de desembre, on es va declarar parcialment inconstitucional el Reial Decret Llei, es va anul·lar l'esquema de pagaments, i per tant el dret de cobrament d'aquestes entitats financeres.

El 6 d'abril de 2018 els tres bancs van interposar una reclamació patrimonial davant el Ministeri d'Industria. El termini per a la seva resolució era de 6 mesos però encara no s'ha estimat o desestimat la seva reclamació segons va explicar el Conseller Delegat de CaixaBank, Gonzalo Cortázar, en la seva compareixença en la comissió.

Finalment les tres entitats bancàries van interposar un recurs davant el Tribunal Suprem per tal de recuperar el crèdit bancari per fer front a la indemnització que va rebre ESCAL UGS per fer front al pagament dels bonistes del BEI.

Fa pocs mesos la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) ha reclamat a les entitat financeres el retorn de les quantitats percebudes, principal i interessos, com a conseqüència de la cessió dels dret cobrament fins a la sentència del Tribunal Constitucional.

4.4 La consideració d'ajudes il·legals d'estat

L'informe elaborat per l'eurodiputat Ernest Urtasun aprovat pel Parlament Europeu reclamava a la Comissió Europea que, seguint les recomanacions dels defensor del Poble Europeu, investigués si les actuacions del govern espanyol sobre el finançament del Castor es podrien considerar ajuda estatal prohibida.

La defensora del poble posteriorment, gràcies en part a la tasca feta per el Síndic de Greuges, va reclamar també a la Comissió si aquests procediments podien constituir ajudes d'Estat prohibides.

Al mateix temps, la Comissió Europea va haver de respondre a un requeriment presentat per diverses patronal, amb la CECOT al capdavant, presentada el juliol del 2015 tal com va explicar el seu president Antoni Abad en la seva compareixença.

La Comissió va reclamar informació al Govern Espanyol i va concloure de manera preliminar que les indemnitzacions no constituïen ajuda il·legal d'Estat.

A partir de la sentència del Tribunal Constitucional que anul·lava el mecanisme de pagament diversos eurodiputats van reclamar el gener del 2018 a la Comissària Vestager, responsable de competència, que la Comissió tingués en consideració aquesta sentència en la seva investigació, ja que aportava elements considerats rellevants per tal de decidir la naturalesa d'aquesta indemnització.

La Comissió va tornar a negar que es tractés d'una ajuda il·legal d'estat. És cert que nou la Comissió Europea hauria d'avaluar de nou el cas davant la decisió de la Comisión Nacional del Mercados y Valores (CNMV) d'aturar els pagaments.

Tot i aquesta nova negativa, cal estar molt amatents a la decisió que prengui el govern Espanyol davant la sentència del TC que anul·la el pagament a través de la factura del gas, ja sigui a través d'un nou Reial Decret Llei o decidint incorporar els

pagaments a les entitats financeres que van subscriure el crèdit sindicat amb Enagas en els pressupostos generals de l'Estat.

Cal recordar que si aquesta indemnització fos declarada ajuda il·legal d'estat, l'actor privat, en aquest cas ESCAL UGS, es veuria obligat a retornar els diners a les administracions i per tant les conseqüències financeres del desastre del projecte Castor no recaurien en els ciutadans i ciutadanes de l'Estat Espanyol ja fos a través de la factura del gas o dels pressupostos generals de l'estat finançats a través dels impostos.

5. Execució del Projecte Castor

És evident que durant la execució i la posada en marxa del projecte es van produir errors que van contribuir a provocar la sismicitat induïda i que lògicament tenien el seu origen en els errors del model geològic, el model de flux, en el model geomecànic i també en la manca d'un estudi real sobre el possible risc sísmic del projecte Castor.

El 5 de juliol de 2012 finalitzats els treballs de construcció de la plataforma Castor, la Dependència de l'Àrea d'Industria i Energia de la Subdelegació del Govern a Castelló va emetre l'acte de posada en servei provisional per al conjunt de la instal·lació. Aquest acte a més d'habilitar l'empresa per a la injecció de gas matalàs estableix l'inici de la meritació de la retribució regulada de la instal·lació.

La injecció de gas matalàs estava programada en diverses fases, que de forma gradual, havien de permetre la validació i la posada en marxa de la instal·lació. La primera va tenir lloc entre els dies 14 i 25 de juny del 2013, i la segona entre el 19 i el 23 d'agost del 2013, etapes que van tenir lloc sense incidències significatives.

Durant la tercera fase d'injecció, el mes de setembre de 2013, la xarxa de monitoratge del magatzem va detectar una sèrie d'esdeveniment sísmics amb una evolució caracteritzada per una primera fase amb un comportament sísmic induït on el cessament de la injecció va ser seguit per un decreixement de la l'activitat i una segona fase de sismicitat disparada.

Segons Luis González de Vallejo, catedràtic d'enginyeria geològica de la Universitat Complutense de Madrid, les dates en que es van produir les injeccions eren massa properes en el temps. En conseqüència no es va fer realment una prova de carrega i descarrega que es fa lentament per esperar que les pressions s'estabilitzin (un fet que depèn de la permeabilitat del material i que es variable en cada cas).

A la vegada denuncià que no existien ni els instruments de control i registre necessaris per fer-ho. Segons va detallar en la seva compareixença abans dels terratrèmols es produeixen fractures, que cal registrar amb aparells acústics adients que no estaven instal·lats.

Els terratrèmols s'inicien el 8 de setembre amb hipocentre al sud del Delta de l'Ebre, davant de la Costa de Castelló i Tarragona, si bé fins el 13 de setembre aquests sismes tenien una magnitud molt baixa, inferior a 2 a l'escala de Richter.

El 13 de setembre es produeix un sisme de magnitud de 2,5 i es posa en marxa un protocol operatiu per part de protecció civil. La matinada del 24 l 25 de setembre es produeix un sisme de 3,6 i aquest es percebut pe la població de Sant Carles de la Ràpita. A partir del 29 de setembre els sismes superior a 3 s'incrementen i el 2 d'octubre es registra un sisme de 4,1 que es va percebre àmpliament i que va provocar 129 trucades al telèfon d'emergències de Catalunya, el 112.

Ruben Juanes catedràtic de L'Institut de Tecnologia de Massachusetts i autor de l'estudi «*Coupled Flow and Geomechanical Modeling and Assessment of Induced Seismicity at the Castor Underground Gas Storage Project*» va concloure que els hipocentres del conjunt d'esdeveniments van tenir lloc molt a prop de les zones d'injecció.

Aquests episodis es van estendre en l'espai en gran mesura, seguits d'una seqüència tardana fins hi tot després que s'hagués acabat la injecció, en que els esde-

veniments es van centrar de manera dramàtica en les porcions tectònicament actives de la falla d'Amposta, inclòs el segment tectònicament actiu de la falla així com algunes de les seves ramificacions.

Utilitzant dades del golf de Roses i del Golf de València, ESCAL UGS va determinar que la pressió de factura podria variar entre 253-322 bar. Atès que la pressió d'injecció era de 212 bar, l'empresa va considerar que disposava d'un marge de seguretat de 41-110 bar.

Però tal i com va afirmar el Dr. Josep Giner utilitzant les mateixes dades ofertes per ESCAL UGS i aplicant els mètodes de càlcul estàndard en la indústria, es podia arribar a escenaris menys optimistes en que la roca es podria fracturar a 185-190 bars.

En aquest sentit és destacable que el primer terratrèmol de magnitud superior a 3 es produeix el 24 de setembre quan la pressió al magatzem es de 185 bar.

L'informe del IMGE manifesta que els marges de seguretat geomecànic i de fugues son bastant mes ajustats, gairebé inexistents. Això quedaria demostrat en el fet que la pressió inicial del magatzem era de 178 bar, per tant la pressió mínima a partir de la qual s'havia d'injectar gas perquè pogués entrar al magatzem subterrani, i la pressió quan es produeix el primer terratrèmol de magnitud superior 3 com hem explicat era de 185 bar. Per tant es podrien haver produït com reconeix la mateixa ESCAL UGS sobrepressions de 7,9 bar durant la injecció del gas matalàs.

Partint d'aquesta afirmació del IMGE i que les dades parteixen de la mateixa empresa ESCAL UGS l'auditoria tècnica hauria de determinar si el 2011 podia haver arribat a la mateixa conclusió i que per tant no existia marge de seguretat per injectar gas i tot sabent que el projecte era inviable des d'un punt de vista tècnic es va decidir continuar endavant.

Finalment també és clau poder determinar si la roca segell s'ha fracturat o no, ja que per ara cap dels dos informes dels dos organismes que han tingut accés a les dades de la empresa, el MIT-Harvard i IGME, s'han posicionat sobre aquest aspecte.

Com va afirmar el Síndic de Greuges en la seva compareixença es desconeix encara el cronograma complert de les injeccions de gas amb les seqüencies horàries exactes i els efectes que es produïen.

Per tant encara es fa difícil determinar, com va afirmar Ramon Pérez Mir representant del Col·legi de Geòlegs de Catalunya en la seva compareixença en la comissió d'investigació, si les injeccions es van fer correctament o no i de la millor manera possible o no.

De fet Raül Rovira, assistent jurídic de l'Associació d'Afectats pel Projecte Castor, en la seva compareixença va explicar que representants de la empresa van reconèixer en seu judicial que el *planning* d'injecció va ser modificat per ESCAL UGS per tal d'augmentar el cabal d'injecció i reduir-ne el temps argumentant que tenien marcats uns terminis d'injecció que havien de complir.

Cal tenir present que des del punt de vista de la recessió de la concessió l'article del títol concessional fixa com a condició per compensar la inversió realitzada que les instal·lacions segueixin operatives.

En concret la sentència del Tribunal Suprem de 14 d'octubre de 2013 sobre el títol concessional destaca com recull el Síndic de Greuges en el seu informe de novembre de 2014, que aquest requisit enllaça directament amb el fonament mateix de les compensacions, com indemnització al perjudici derivat de no poder explotar les instal·lacions durant tot el període de vigència de concessió i per tant l'enriquiment correlatiu per part de l'Administració que rescata unes instal·lacions que suposadament pot utilitzar sense haver assumit el cost de la seva construcció.

La operativitat de la plataforma Castor va ser suspesa per la resolució de la Direcció General Polític Energètica i de Mines de 26 de setembre de 2013 i prorrogada per una resolució de 18 de juny de 2014. En el moment d'aprovar el Reial Decret

Llei d'extinció, l'explotació de les instal·lacions i les operacions d'emmagatzematge de gas estaven suspeses.

El propi Reial Decret Llei estableix que les instal·lacions restin en situació d'hivernació a l'espera dels estudis de seguretat necessaris i no descarta el seu possible desmantellament.

Segons el Síndic de Greuges amb aquest fets no es pot considerar que la plataforma Castor estigui operativa, ja que es prohibeix explícitament la injecció o extracció de gas natural del dipòsit subterrani i encara menys es pot garantir que sigui explotable en el futur ja que no es descarta el desmantellament de la planta en funció dels pertinent estudis de seguretat de la plataforma Castor.

6. Conseqüències de la fallida del Projecte Castor

El Govern del PP liderat per Mariano Rajoy, amb José Manuel Soria al capdavant del Ministeri d'Industria, va fixar mitjançant un Reial Decret la indemnització de 1.350 M€ a ESCAL UGS. El pagament, finançat pels bancs Santander, Caixabank i Bankia, havia de generar un deute d'uns 3.500 M€ al sistema gasista.

Aquest deute es preveia sufragar-lo a partir del pagament dels consumidors a través de la factura del gas.

Finalment el Tribunal Constitucional va declarar nul·la la compensació al entendre que no hi havia urgència per a fer-la a través d'un Decret Llei i posteriorment la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència va suspendre el pagament a les entitats financeres a través del sistema gasista (94 milions d'euros durant 30 anys)

A hores d'ara, les tres entitats financeres reclamen els 1.350 milions d'euros prestats i l'empresa ESCAL UGS espera també la resolució del pagament de la indemnització prevista.

Donats els precedents ja mencionats en aquest informe, la primera temptativa de compensació milionària a ESCAL UGS a costa de la factura de gas i la manca d'interès públic que te la plataforma considerem que l'Administració de l'Estat hauria d'explorar les vies judicials corresponents per tal de fer recaure la responsabilitat a ESCAL UGS del tancament de la plataforma sense dret a indemnització.

Certament el Tribunal Suprem s'ha mostrat contrari a considerar l'article 14 del RD 855/2008 de concessió d'explotació de Castor com una clàusula abusiva, però tampoc li reconeix a l'empresa el dret a ser compensat de forma automàtica en cas de finalització anticipada de la concessió.

Aquesta compensació està condicionada al compliment de dues condicions: La operativitat de les instal·lacions i l'absència de dolo o negligència.

La compensació pel valor residual si existeix encara que concorri dolo o negligència, però el Tribunal Suprem tampoc considera que sigui un dret que es produeixi de forma automàtica donat que es necessari, també en aquest cas, que les instal·lacions siguin operatives.

La indemnització anul·lada pel Tribunal Constitucional sobreentenia que l'actuació dolosa o negligent és imputable només a l'Administració i no a ESCAL UGS de la qual no entra a valorar la seva responsabilitat.

Però el propi RD 855/2008 deixa oberta la possibilitat a que la compensació estigui condicionada a responsabilitats de l'empresa concessionària la qual cosa deixa la porta oberta a obrir, per la via judicial, la possibilitat d'establir a ESCAL UGS com a responsable del desmantellament de la plataforma sense dret a indemnització.

Entenem doncs, que l'objectiu de l'Administració ha de ser garantir el dret de la ciutadania a no pagar les conseqüències d'un projecte operativament fallit i merament especulatiu i que, per tant, el paper de l'administració ha de ser explorar la via judicial més adient per fer efectiva aquesta protecció de l'interès general.

7. El necessari desmantellament de la plataforma

El Reial Decret 13/2014 va servir també per posar la Plataforma Castor en hibernació. Això en permet mantenir la utilitat pública i permet que manteniment del

Castor es segueixi pagant a través del sistema gasista, gairebé 16 M€ anuals, que es el mateix preu de manteniment d'un magatzem de gas que si està en funcionament com és el cas del Gaviota.

Un dels debats que està a sobre de la taula es qui hauria d'assumir el cost de desmantellament de la infraestructura. Si es demostrés que l'empresa va actuar de manera clarament negligent el desmantellament l'hauria d'assumir l'empresa. Alguns experts han situat el cos de desmantellament entre 140 M€ i 300 M€ per tal seguim parlant d'una xifra considerable, però evidentment més econòmica a mig termini que mantenir la plataforma Castor en hibernació.

La Plataforma Ciutadana en Defensa de les Terres del Sènia va plantejar en la compareixença en la comissió d'investigació la necessitat del desmantellament de la plataforma.

L'Estat tal com va destacar Ramon Pérez Ruiz, representat del Col·legi Oficial de Geòlegs de Catalunya, no es pot mantenir *sine die* la hibernació de projecte sense saber si realment aquesta infraestructura es operativa.

Precisament, tot semblaria indicar que no es possible tenint present que els marges reals per a injecció de gas son molt estrets o pràcticament inexistent tal com va apuntar l'estudi realitzat pels investigadors del MIT-Harvard.

El propi Rubén Juanes, catedràtic de L'Institut de Tecnologia de Massachusetts, considera que difícilment la infraestructura es podria tornar a utilitzar per emmagatzemar gas.

En primer lloc perquè els esdeveniment succeïts van desestabilitzar de la falla d'Amposta, i per tant consideren que el sistema es més propens a fallar en aquest moment que abans que s'autoritzés la injecció de gas. I, en segon lloc, degut que amb les dades de que disposen és molt difícil definir uns límits de funcionament segurs, ja sigui amb màxima pressió, velocitat màxima o volum màxim.

Alhora tal com va destacar Joan Escuer, expresident del Col·legi Oficial de Geòlegs de Catalunya, el magatzem Castor i el seu projecte d'explotació no està dissenyat per altres usos.

En la seva compareixença a la comissió, Llorenç Planagumà, coordinador del Centre de Sostenibilitat Territorial, va afirmar la necessitat de fer un projecte acurat per tal de desmantellar el projecte fent un anàlisi de riscos i que aquest desmantellament no porti nous problemes.

Finalment semblaria lògic que el BEI, després del erros comesos, hauria de participar en el desmantellament de projecte i aquesta hauria de ser una de les demandes del govern de l'Estat.

8. Conclusions

Del conjunt de les compareixences realitzades durant la Comissió d'Investigació del Projecte Castor i de la informació a la que ha tingut accés, el Grup Parlamentari de Catalunya en Comú - Podem exposa les següents conclusions:

a. En relació a l'aposta pels cicles combinats que van motivar la urgència de la Plataforma Castor:

1. És evident que es va sobredimensionar la necessitat de generació d'energia mitjançant cicles combinats i, en conseqüència, les necessitats del seu emmagatzematge.

Segons un informe de la pròpia Red Eléctrica es podrien desmantellar unes 10 centrals de cicles combinats sense perjudici per a cobrir la demanda.

2. Que aquesta sobredimensió ha tingut costos d'oportunitat a l'hora d'apostar per les energies renovables com a inversió energètica de futur.

3. Que els consumidors d'arreu de l'estat han pagat en els seus rebuts de la llum una recàrrec per donar ajudes a les centrals de gas segons la seva capacitat (i així cobrir les intermitències en la producció d'energies renovables) d'uns 700M€.

Que aquests «*pagaments per capacitat*» s'han dut a terme sobre un potència instal·lada clarament sobredimensionada, assumint la ciutadania els sobrecostos d'aquests pagaments.

A banda d'assumir, òbviament, dels costos derivats d'aquesta aposta. Especialment, pel cas que ens ocupa, els que poden acabar repercutint sobre la ciutadania procedents del Cas Castor i del seu futur desmantellament.

4. Que en conclusió, la urgència del Projecte Castor és motivada per una aposta errònia i sobredimensionada en la producció elèctrica mitjançant cicles combinats.

b. En relació al disseny i modelització del projecte:

5. Que el model estàtic elaborat per l'empresa ESCAL UGS presenta discrepàncies significatives amb els estudis posteriors realitzats per altres entitats i experts.

6. Que el model de flux i el model geomecànic elaborat per l'empresa ESCAL UGS presenta també discrepàncies significatives amb els estudis posteriors.

7. Que aquestes discrepàncies qüestionen seriosament la viabilitat tècnica del projecte i, per tant, la capacitat de que la Plataforma Castor pugui ser operativa en un futur.

8. Que aquestes discrepàncies poden suposar una negligència per part de l'empresa ESCAL UGS doncs sobreestimen els marges de seguretat dels riscos geomecànics i de fuites.

Els càlculs posteriors rebaixen la pressió de fractura de la roca d'entre els 253-322 bars calculats per ESCAL UGS a uns 185 bars.

Remarquem que el primer terratrèmol d'intensitat superior a 3 graus en l'escala de Richter es va produir el 24 de setembre de 2014 quan la pressió al magatzem es va situar a 185 bars.

c. En relació al procés d'adjudicació:

9. Considerem demostrat que donat els antecedents en la inducció de terratrèmols en projectes similars i el coneixement de l'existència d'una falla activa en la zona on s'anava a ubicar la plataforma d'injecció la no consideració del risc sísmic durant l'avaluació del projecte és contraria a dret.

10. Tanmateix és contraria a dret, com ja ha sigut reconegut en sentència ferma, el desmembrament il·lícit del projecte en subprojectes per evitar les avaluacions d'impacte ambiental obligatòries per llei.

11. A banda d'aquestes dues irregularitats, n'hi va haver d'altres durant el procediment d'adjudicació sobre les que l'administració pública hauria de donar resposta.

En son un exemple: El canvi injustificat de la ubicació del projecte via correcció d'errades, la ampliació dels càlculs d'amortització o l'ampliació del període per a renunciar a la concessió (sense la qual ESCAL UGS no hagués pogut presentar la seva renúncia).

12. Es va incloure una clàusula evidentment abusiva i no contemplada en cap altre procediment d'adjudicació segons la qual l'Administració pública es comprometia a compensar l'extinció anticipada de la concessió fins i tot en el cas que fos a conseqüència d'una actuació dolosa o negligent de la pròpia empresa.

13. El procediment d'adjudicació va ser un procediment sense concurrència pública. Adjudicat a ESCAL UGS, una empresa sense experiència en el sector ni capacitat tècnica ni laboral per dur a terme l'obra.

14. ACS, accionista majoritari de ESCAL UGS, es va auto-adjudicar sense concurrència pública diferents operacions de forma injustificada. Aquest sistema d'auto– adjudicacions va permetre no només no abaratir costos sinó incrementar-los en benefici de la pròpia empresa.

d. En relació a l'arquitectura financera del projecte:

15. És evident que es van produir contactes entre el president del Consell d'Administració de ACS i el Ministre de Industria, reconegudes pel primer, com a mí-

nim en dues ocasions. En la primera per aconseguir nou finançament per un projecte concessionat per l'Estat a una empresa privada de les qual s'havien retirar les entitats financeres al canviar les condicions de la retribució.

16. El Conseller Delegat del Banc Santander, el senyor José Antonio Álvarez va reconèixer en la seva compareixença que la seva entitat va ser qui va liderar el finançament del projecte en una primera fase i que era evident que havien fet una avaluació equivocada del risc sísmic i que en cas que hagués coneguda com una probabilitat alta haguessin dit no al projecte.

17. El BEI, un banc públic d'inversions, va participar en una operació amb unes condicions «sorprenentment» beneficioses tant per l'empresa concessionària com per al conjunt dels bonistes.

18. Alhora el BEI no va fer cap mena de seguiment del projecte, a pesar que a través del contracte entre el BEI i Escal UGS, el «*projecte undertakingdeed*», el banc afirmava que faria un seguiment exhaustiu de projecte que òbviament no es va produir, com va reconèixer anys després el mateix BEI.

Cal incidir-hi per tal que inversions en projectes d'aquestes característiques tinguin l'anàlisi de riscos, no només financers, abans de la seva construcció i durant la execució de projecte.

19. El Govern Espanyol va acceptar la renuncia de ESCAL UGS a través del real decret llei 13/2014 activant el pagament dels bonistes del BEI a traves d'un crèdit sindicat contret per ENAGAS quan la plataforma Castor no estava realment operativa com ha quedat acreditat.

e. En relació a l'execució del projecte:

20. No es van fer correctament les proves de càrrega i descarrega necessàries per estudiar la resposta del terreny durant la fase inicial de les injeccions. Les dates en que es van produir les injeccions eren massa properes en el temps.

21. La empresa no va disposar els instruments necessaris durant les primeres injeccions de gas per estudiar acuradament la resposta del terreny (registre i estudi acústic i de la microsismicitat).

e. En relació a les conseqüències de la fallida del Projecte Castor:

22. El Govern del Partit Popular, mitjançant el RDL 13/2014 va voler fer recaure el cobrament de les indemnitzacions a ESCAL UGS (i als inversionistes) sobre el conjunt de la ciutadania a través de la factura del gas.

Aquesta fórmula, a més d'inconstitucional, és deliberadament garantista amb els interessos especulatius d'ACS i les entitats financeres responsables del projecte. I és alhora una desprotecció deliberada de l'interès general i dels drets de la ciutadania.

23. Tal com estableix el Tribunal Suprem, l'empresa no te un dret reconegut a ser recompensada de forma automàtica en cas de finalització anticipada com ha succeït.

Aquesta compensació està condicionada a l'absència de dolo o negligència i a l'operativitat de la Plataforma. Considerem que és impossible afirmar que ni hi ha hagut negligència ni que la planta és operativa.

f. En relació al desmantellament de la Plataforma Castor:

24. Considerem que donat l'estat actual de la Plataforma, i les negligències observades en el seu disseny, cal assumir el desmantellament de la planta per la seva manca d'operativitat i els seus alts costos de manteniment.

Cal doncs avaluar si la planta és operable i si hi ha hagut negligències de l'empresa per tal que aquesta faci front als costos del desmantellament.

Recomanacions i propostes de millora

Del conjunt de les compareixences realitzades durant la Comissió d'Investigació del Projecte Castor i de la informació a la que ha tingut accés, el Grup Parlamentari de Catalunya en Comú - Podem exposa les següents recomanacions:

1. Elaborar una auditoria tècnica del projecte i avaluar la responsabilitat de ESCAL UGS en el disseny i justificació del projecte.

2. Elaborar una auditoria del procediment administratiu i dirimir responsabilitats sobre què va fallar durant aquest per tal que pogués entrar en funcionament un projecte d'aquestes característiques sense informe de risc sísmic i amb les irregularitats observades durant el procediment.

3. Instar a Comissió Europea a avaluar de nou si la indemnització a ESCAL UGS suposa una ajuda il·legal d'Estat, especialment davant la decisió de la Comissió Nacional del Mercat de Valors d'aturar els pagaments a través de la factura del gas.

4. Assumir per via judicial la necessitat de determinar la inoperativitat de la Plataforma Castor degut a les negligències en el disseny i la execució per part de ESCAL UGS.

5. Impulsar, per tal d'evitar els costos de manteniment, el desmantellament de la Plataforma Castor.

6. Instar al BEI, després del erros comesos, a participar en el desmantellament de projecte.

7. La necessitat de la posada en marxa per part del Govern de la Generalitat del Cos d'Ambientòlegs de Catalunya com a una eina fonamental per evitar que es reprodueixin de nou episodis similars.

GRUP PARLAMENTARI DE CIUTADANS (REG. 47248)

1. Introducció i funcionament de la comissió

La comissió de referència (CIPC es constitueix a l'octubre de 2018 i s'aprova el pla de treball consistent en la compareixença d'un grup de testimonis i un altre d'experts juntament amb la petició de diversa documentació.

L'objecte d'aquesta comissió d'investigació és el coneixement, l'estudi i l'anàlisi de tota la informació en relació al Projecte Castor i l'activitat sísmica que va tenir lloc l'any 201 3, la suposada vinculació amb la injecció de gas al dipòsit submarí i la valoració de possibles irregularitats en tot el procés del projecte fins a l'actualitat. En aquest sentit es dona l'oportunitat a tots els testimonis i experts a exposar el seu coneixement i punt de vista sobre el tema, tenint així un ventall d'informació provinent de diferents àmbits, tant de la comunitat científica i acadèmica com de la societat civil i responsables polítics.

El total de les 14 sessions de la CIPC s'han realitzat entre l'octubre de 2018 fins a juliol de 2019.

Cal remarcar que l'article 67 del Reglament del Parlament de Catalunya, sobre Comissions de recerca, en el seu apartat 1 especifica que:

> *El Ple del Parlament, a proposta de dos grups parlamentaris, de la cinquena part dels membres del Parlament, de la Mesa del Parlament, un cop escoltada la Junta de Portaveus, o del Govern, pot acordar la creació duna comissió d'investigació sobre qualsevol assumpte d'interès públic que sigui competència de la Generalitat.*

De fet, es va iniciar la tramitació per tal de crear una comissió de les similars al Congrés dels Diputats, malgrat que no s'ha arribat a desenvolupar per decaïment de la legislatura.

Per tant, i com correspon, Grup Parlamentari de Cs ha centrat el seu pla de treball i la present proposta de conclusions en tot allò relacionat amb l'administració autonòmica catalana i les responsabilitats del propi Parlament de Catalunya pel que fa al control al Govern de la Generalitat.

2. Conclusions

Després de totes les compareixences i l'anàlisi de la documentació aportada a la CIPC s'ha estimat més aclaridor agrupar les conclusions en diferents punts:

2.1. Cronologia del projecte

1. *Setembre 1996.* S'atorga el permís d'investigació del projecte, que té per objecte determinar la seva viabilitat.

2. *Gener de 2004.* Concessió del permís d'investigació de «España Canadá Resources, Inc, Sucursal en España» a favor de «Escal UGS, SL».

3. *Juliol 2004.* Pròrroga del permís d'investigació fins a setembre de 2007.

4. *Març 2008.* Correcció d'errades que modifiquen les coordenades marines del projecte Castor de manera que passen a estar en aigües de la Comunitat Valenciana i no en les catalanes.

5. *Maig 2008.* S'atorga la concessió a Escal UGS,SL per a l'explotació del magatzem subterrani de gas natural, que és l'inici de la fase de explotació.

6. *(sense determinar el mes) 2008.* La Generalitat de Catalunya efectua algunes consideracions en relació a millores de l'estudi d'impacte ambiental tramitat pel Ministeri de Medi Ambient, Medi Rural i Marí.

7. *Octubre 2008.* Declaració d'impacte ambiental del projecte de magatzem subterrani de gas natural Amposta. No té en consideració el risc sísmic.

8. *Gener 2010.* La Subdelegació del Govern a Castelló respon a les al·legacions en relació a l'activitat sísmica de la zona: L'empresa no va apreciar raons per incloure a l'avaluació d'impacte ambiental un estudi de freqüència d'activitat sísmica atès que a la zona l'acceleració sísmica bàsica representa un risc sísmic baix.

9. *Febrer 2010.* La Generalitat Valenciana atorga a Escal UGS, SL l'autorització ambiental integrada de la planta d'operacions en terra per al servei del magatzem estratègic de gas natural Castor de Vinaròs.

10. *Abril 2010.* El Ministeri de Medi Ambient atorga la concessió d'ocupació del domini marítim-terrestre a les instal·lacions marines.

11. *Juny 2010.* La Direcció General de Política Energètica i Mines atorga a Escal UGS, SL l'autorització administrativa i el reconeixement de utilitat pública de les instal·lacions i serveis necessaris per al desenvolupament del magatzem subterrani Castor.

12. *Abril 2013.* La Sala del Contenciós-Administratiu de l'Audiència Nacional anul·la la decisió de no sotmetre a avaluació d'impacte ambiental el projecte de connexió del sistema gasista amb el magatzem subterrani Castor.

13. *Setembre-Octubre 2013.* Es produeixen més de 1 000 moviments sísmics d'intensitat variable, el major de 4,2 graus a l'escala de Richter.

14. *Setembre 2013.* El Ministeri d'lndústria, Energia i Turisme ordena el cessament temporal de tota activitat al magatzem subterrani de gas Castor mentre es demana informació sobre l'activitat sísmica.

15. *Octubre 2013.* La Fiscalia de Castelló obre una investigació d'ofici per clarificar si el projecte Castor és el causant dels sismes.

16. *Octubre 2013.* La Generalitat Valenciana activa el Pla de risc sísmic i la Generalitat de Catalunya declara l'alerta sismològica SISMICAT.

17. *Octubre 2013.* El Tribunal Suprem desestima el recurs presentat pel Govern d'Espanya contra la disposició que preveu indemnitzacions a Escal UGA, SL al cas d'extinció o caducitat de la concessió. El TS reconeix el dret del concessionari de la plataforma Castor condicionat a dos requisits: operativitat de les instal·lacions i absència de dol o negligència. La compensació pel valor residual opera en cas de dol o negligència però no de manera automàtica. A més, és condició necessària que les instal·lacions es puguin explotar.

18. *Octubre 2014.* Reial Decret-llei 1 3/2014 pel qual s'adopten mesures urgents amb relació amb el sistema gasista i la titularitat de centrals nuclears, accepta la re-

núncia de la concessió del magatzem de gas Castor i fixa una indemnització per a la companyia de 3500 milions d'euros que repercutiran sobre els consumidors.

18. *Novembre 2014.* Es publica l'*lnforme del Projecte Castor* del Síndic de Greuges de Catalunya.

19. *Març 2018.* Es publica *Projecte Castor: bases per a una auditoria del Síndic de Greuges de Catalunya.*

2.2. Declaració d'obra d'interès general

Alguns compareixents mostren dubtes en relació amb si va ser correcta la declaració del projecte Castor com a projecte d'interès general. Els compareixents més relacionats amb aspectes energètics i industrials expliquen que, a la data d'activació del projecte, la demanda energètica industrial era creixent i la Unió Europea exigia unes garanties de subministrament energètic de 30 dies pel que fa a les reserves de gas per a la producció d'energia elèctrica amb cicles combinats.

Cal descartar l'opció de magatzems superficials de gas, atès que la capacitat d'emmagatzematge en superfície és d'una escala inferior i clarament insuficient respecte a l'emmagatzemament• en cavitats subterrànies com és el cas del Castor.

En qualsevol cas, de les compareixences s l extreu clarament que la declaració d'obra d'interès general és competència del Govern d'Espanya.

2.3. Relació causa-efecte entre I'activitat del Castor i l'activitat sísmica

Inicialment es plantejaven dubtes en relació amb el fet que els terratrèmols que es van produir a la zona durant els mesos de setembre i octubre de 201 3 tinguessin el seu origen en l'activitat del Castor, concretament la injecció de gas al magatzem subterrani.

Actualment sembla haver-hi un consens majoritari pel que fa a que les injeccions de gas van produir una sismicitat induïda i que va ser l'origen dels moviments sísmics, encara que no existeixen informes tècnics concloents en relació a les causes.

2.4. Aspectes tècnics del projecte, auditoria tècnica

Segons diversos informes tècnics, entre els quals compten els del MIT-Harvard, els de l'lnstituto Geológico Minero de España i informes d'Escal UGS, es reconeixen mancances en la fase d'avaluació geològica, que s'interpreten des d'insuficiències, o falta d'experiència fins a irregularitats o errors, en funció de l'organisme investigador.

No existeix consens tècnic del que realment va ocórrer i les conseqüències, i s'allega la mancança d'un mapa geològic de base. Però el fet que aquest projecte no hagi estat un èxit, no pressuposa que s'hagi de descartar sistemàticament els usos del subsòl, encara que sí que caldrien estudis contundents previs. Es proposa una Taula de Consens Tècnic per tal d'avaluar tècnicament els fets i basar-se exclusivament en informes tècnics publicats i validats per la comunitat científica.

Per aquesta mateixa raó, i en una línia similar, a l'informe del Síndic de Greuges de març de 201 8 es recomana efectuar una auditoria tècnica per tal d'investigar si l'empresa Escal UGS, abans de les injeccions de gas i amb les dades disponibles l'agost i el setembre de 201 3, podia haver previst el que finalment va ocórrer, i si es podien haver pres mesures per tal d'evitar els terratrèmols i, en aquest cas, la raó per la qual no es van prendre, ja que no hi a consens sobre aquest punt.

Les conclusions d'aquesta auditoria permetran valorar les actuacions d'Escal UGS i determinar si va haver-hi negligència, incompetència o dol. Això és clau per establir a qui correspon fer-se càrrec del desmantellament i per determinar si la indemnització realitzada és o no procedent.

Aquesta Auditoria Tècnica o Taula de Consens tècnic és reclamada per més d'un compareixent en relació a les proves de càrrega per validar els models i supòsits teòrics en comparació a les bones practiques que s'estableixen en obres amb risc de sismologia induïda com és el cas dels envasaments o els magatzems de gas subterranis.

En relació a aquesta Taula, donat que les competències de nou recauen en el Govern d'Espanya, es considera que hauria de ser d'àmbit nacional.

2.5. Afectació a la població

Cap dels compareixents poden afirmar que els terratrèmols hagin produït greus danys físics a les persones o al seu patrimoni, ni existeixen proves al respecte.

El que sí que exposen uns compareixents són danys morals per la incertesa i l'alarma que van produir els moviments sísmics, i s'argumenta manca d'informació prèvia a la població en relació als possibles riscs sísmics i la seva intensitat. En aquest sentit es plategen accions judicials de rescabalament pels danys morals patits per part de la població.

Especial rellevància ha tingut l'afectació als consumidors finals del sistema gasista que van començar a pagar amb la factura del gas els costos de la indemnització per la renúncia de la concessió. De nou, de les compareixences s ð extreu clarament que la repercussió de costos del sistema gasista és competència del Govern d l Espanya.

2.6. Desmantellament

Pel que fa al desmantellament de la plataforma, es plantegen un seguit d'interrogants: la necessitat de desmantellament o la possible utilització del magatzem per altres usos, quins riscs poden existir en aquesta operació de desmantellament, quines precaucions calen tenir en compte i qui ha de fer-se'n càrrec.

Davant la disparitat de criteris tècnics en relació a la viabilitat d'aprofitament de les instal·lacions, tan sols un estudi tècnic complert pot determinar-ne les possibilitats reals. No es plantegen problemes tècnics davant el desmantellament.

3. Consideracions finals

Cal tenir present que el projecte Castor és un projecte d'àmbit nacional i que és en el Govern d'Espanya, i en el Congrés dels Diputats on recau la competència i estan representats tots els partits nacionals, és per això que aquest document, més enllà del seu caràcter informatiu i de seguiment, no ha entrat a valorar molt dels aspectes exposats pels compareixents.

De la mateixa manera no s'ha entrat en el detall de tot allò que pogués estar relacionat amb qualsevol tràmit judicial.

GRUP PARLAMENTARI SOCIALISTES I UNITS PER AVANÇAR (REG. 47249)

1. Conclusions

L'emmagatzematge de gas natural projectat enfront de les costes de Castelló pretenia en origen atendre la demanda energètica espanyola de gas natural en cas d'escassetat o cessament de les importacions. El 1996 va ser el ministre Josep Piqué qui va atorgar el primer permís per al projecte Castor mitjançant un Reial Decret signat el 6 de setembre de 1996 publicat en el BOE en data 27-09-1996.

La decisió de construir magatzems de gas, no obeïa a cap interès espuri, era fruit de les necessitats energètiques del país en línia amb la planificació energètica aprovada i seguint les directrius de l'UE.

Recordar que hi havia activitats en aquest àmbit que s'havien liberalitzat per mitjà de de la Llei 54/1997 del sector elèctric, i la Llei 34/1998 del sector d'hidrocarburs, però hi havia activitats que continuaven, i avui continuen, regulades amb els canvis que s'hi han anat incorporant al llarg d'aquests anys, entre ells el del transport de l'energia.

El setembre del 2002 el Govern presidit per José María Aznar, va aprovar la planificació dels sectors de l'electricitat i del gas, desenvolupament de les xarxes de

transport 2002-2011. Aquesta planificació integrava el desenvolupament dels sistemes elèctrics i gasista en l'horitzó temporal del 2002-2011.

El març del 2006 s'aprova pel Consell de Ministres la revisió de la planificació dels sectors de l'electricitat i del gas per al període 2002-2011, i més concretament pel que fa al període 2005-2011.

En aquella revisió es van tenir en compte, a més a més, els efectes d'altres polítiques energètiques aprovades o en fase d'aprovació en aquell moment pel Govern d'Espanya, com l'Estratègia espanyola d'estalvi i eficàcia energètica 2004-2010, el seu Pla d'acció 2005-2007, la revisió del Pla de foment de les energies renovables 2005-2010, el Pla nacional, primer, d'assignació de gasos d'efecte hivernacle per al període 2005-2007 i el seu Pla nacional de reducció d'emissions, fruit, evidentment, de les directives europees després de la supressió de l'acord de Kyoto; el futur Pla de la mineria, que s'acabaria també instrumentant, negociant i acordant en aquest període de temps, que implicava la reducció del carbó nacional i la reducció també de les ajudes a la seva extracció.

Per situar-nos en el context d'aquest moment cal tenir present que el consum d'energia primària a Espanya havia crescut de l'any 90 al 2004 un 54,4 per cent, mentre que el PIB havia crescut un 43,7 per cent. La intensitat energètica, havia augmentat significativament. La demanda d'energia elèctrica havia augmentat un 78,8 per cent també en aquest període, i la del gas un 491 per cent; el petroli i els seus derivats, diguem-ne, només un 48,2 per cent.

Creixia l'economia, creixia el consum energètic, creixia la població –Catalunya havia deixat de ser la Catalunya dels 6 milions, que molts recordem de determinades campanyes–, creixia l'ocupació i altres coses també creixien, que després algunes d'elles esdevindrien letals, com l'endeutament del conjunt d'empreses i famílies del país, la bombolla immobiliària.

En aquest document de planificació es preveia el decrement en el consum de carbó, un consum de petroli inferior al creixement de l'economia, fruit, entre altres coses, dels compromisos europeus que el Govern anava adquirint, fruit de Kyoto, de les directives europees, dels instruments, també, del mateix Govern de l'Estat, dels compromisos amb la societat. Hi havia un increment substancial del consum de biocarburants i un creixement important del consum de gas, la gasificació de molts municipis, però sobretot per la necessitat de gas per al cicle combinat en aquell moment, que hauria de substituir les centrals de fuel i de carbó que avui a Catalunya, ningú recorda, però aquí teníem centrals en aquells moments de fuel i de carbó–, i, per tant, per poder servir de suport a les energies renovables, tenint en compte, que el sol i el vent, entre altres, no són estables, i que en la planificació tampoc havia irromput el debat sobre la necessitat d'emmagatzematge pel que fa a les renovables. A més a més es produïa en aquell període el primer tancament de la primera central nuclear, Zorita.

Es fixava com a objectiu apropar el consum d'electricitat al creixement mitjà anual del PIB per al període de la planificació; la intensitat havia crescut i estava el creixement del consum d'energia molt per sobre del creixement de la mateixa economia. La nostra potència instal·lada al final del 2004 era de 66.784 megawatts; avui és de l'ordre de l'entorn d'uns 104.000 megawatts instal·lats, un 64 per cent més, malgrat que, evidentment, s'han tancat moltes centrals, sense anar més lluny, a Catalunya les centrals de carbó, Cercs o Cubelles, que ja no estan en funcionament.

L'objectiu aleshores era el descens de la intensitat energètica, el consum d'energia final amb relació al PIB, situant-lo del 2 per cent, entre el 2005 i el 2011.

Les energies renovables havien de contribuir el 2011, dèiem, al balanç total amb el 12,5 per cent del total d'energia demandada aquell any, en línia amb el que estava previst en el Pla d'energies renovables 2005-2010. No es comptava que tres anys després, del 2005 al 2008, per ser més exactes, la crisi sistèmica de l'economia destruiria totes les previsions, aquí i en molts altres països.

El gas, representava l'any 2004, cal recordar-ho, el 17,4 per cent del consum total d'energia primària, quan a la Unió Europea representava, de mitjana, a l'entorn del 25 per cent.

La nostra dependència gasística era i és total. En aquells moments el sistema s'abastia en a través del gasoducte del Magrib, d'algunes connexions menors amb França, i alguna connexió amb Portugal, i fonamentalment amb el sistema de regasificadores. S'havien anat desenvolupant infraestructures de gasoductes i estacions de compressió, regasificadores i algun magatzem subterrani, insuficients per atendre la demanda creixent de gas, tant pel que fa al mercat domèstic com també per a l'industrial i per a la generació d'electricitat per mitjà dels cicles combinats que havien de substituir en gran part les centrals de carbó, que calia tancar, fruit dels compromisos internacionals que teníem, les centrals de fuel, i òbviament, també, en previsió de les centrals nuclears, que anirien caducant el seu període també de vida. De l'any 90 a l'any 2004 el consum del gas a Espanya havia augmentat més d'un 400 per cent i les reserves escasses, entre 20 i 25 dies.

La revisió es produeix després d'un llarg període de consultes amb els operadors, altres administracions i amb el conjunt de les comunitats autònomes afectades.

Entre les noves infraestructures previstes recollides en el sector del gas, un centenar llarg, hi figuraven estacions de compressió, gasoductes, regasificadores i magatzems subterranis, un d'ells l'anomenat Castor, també d'altres, avui en funcionament sense els problemes associats en aquest.

En el projecte Castor, l'Estat va donar el 96 una llicència a l'empresa canadenca *Eurogas*, que, a dia d'avui, es diu *Dundee Energy*, perquè fes unes prospeccions i explorés la possibilitat de que un antic jaciment de petroli es convertís en un magatzem. Anys després, *ACS* va entrar a l'accionariat i es va crear *Escal UGS*, de la qual *ACS* tenia un 67 per cent de l'accionariat.

És aquesta empresa l'encarregada de fer tots els estudis i de desenvolupar el projectes de gas subterrani i de la planta regasificadora al municipi de Vinaròs i de sollicitar la Declaració d'Impacte Ambiental.

Declaració d'Impacte Ambiental (DIA), venia avalada per informes tècnics i informava adequadament d'acord amb el millor coneixement científic disponible en aquell moment. Informes posteriors de *Institut Tecnològic de Massachusetts* (MIT), han avalat l'avaluació de riscos que van fer els tècnics del Ministeri en la DIA.

L'expedient que acompanya a la DIA va establir la instal·lació d'un sistema de detecció sismogràfic en temps real per avaluar i corregir qualsevol qüestió que pogués sorgir. En la mesura que la informació geològica i ambiental aconsellava i no va tenir oposició de cap dels agents implicats.

El sistema va funcionar de forma òptima i va oferir dades d'activitats sísmica des d'una setmana abans del tancament del Castor.

Episodis sísmics en els treballs previs d'entrada en funcionament del magatzem en la fase d'injecció del gas matalàs.

Analitzant els diversos testimonis d'experts i documentació aportada, no hi ha consens cientificotècnic sobre si el model dinàmic del projecte era correcte, si es van efectuar totes les avaluacions de risc associat a qualsevol activitat de tipus energètic industrial i quines van ser les causes que van desencadenar els terratrèmols un cop es va començar a injectar el gas matalàs, tot i que l'informe del *Institut Tecnològic de Massachusetts* (MIT), així com el *Instituto Geográfico Nacional* y el *Instituto Geológico y Minero* apunten en aquesta direcció.

Assenyala l'informe del MIT, «ens permet establir les relacions potencials entre les falles regionals, la seqüència de terratrèmols de setembre-octubre de 2013 i les operacions en l'emmagatzematge subterrani Castor». «La injecció de gas desencadenar sismicitat en falles del jaciment i en segments pròxims del sistema de la falla d'Amposta», insisteix l'informe.

No tots els geòlegs coincideixen amb que la falla desestabilitzada sigui l'Amposta.

Caldria analitzar si la injecció de gas matalàs, es va produir a unes pressions i a una velocitat superior a la que el model permetia, qüestió aquesta que no s'ha pogut veure en la comissió atès que la documentació no s'ha facilitat i que hi ha un procés judicial encara obert.

El juliol del 2010, per dur a terme el projecte Castor, *Escal* es va finançar amb un crèdit sindicat dirigit *Banesto*, filial del *Santander*, i va acumular la participació d'un total de dinou entitats financeres, aquest crèdit no es va arribar mai a fer efectiu, perquè el 2013, ja amb Mariano Rajoy al Govern, Castor es converteix en la primera iniciativa finançada pel projecte de bons de la Unió Europea, conegut com a *Project Bond Credit Enhancement*, per impulsar l'avenç d'infraestructures amb el suport del Banc Europeu d'Inversions.

El setembre del 2013 s'atura el projecte pels sismes causats per les injeccions de gas i l'evidència del risc que suposa el projecte. Així s'activen en cadena les diferents clàusules dels contractes firmats amb els inversors que volen recuperar els diners (clàusula induïda per les entitats financeres, segons manifesten en les seves compareixences). Escal va demanar llavors permís al BEI, com a garantista, per renunciar a explotar la concessió. El Govern va presentar, el 18 de juliol del 2014, la petició de renúncia, que queda aprovada amb el Reial Decret 13/2014, i es van establir trenta-cinc dies, que era el màxim, perquè Escal rebés els 1.350 milions d'euros per part d'Enagas.

Així, el Govern Rajoy aprova el *Real Decreto ley 13/2014, de 3 de octubre, por el que se «adoptan medidas urgentes en relación con el sistema gasista y la titularidad de centrales nucleares».*

S'extingeix la concessió, es posen en hibernació les instal·lacions sota la supervisió d'Enagas i es compensa de forma immediata *Escal UGS* amb 1.350 milions d'euros a través d'un crèdit sindicat pel *Banc Santander, CaixaBank i Bankia* al 4,3 per cent a trenta anys, però, alhora, s'estableix que *Enagas* podrà recuperar els diners mitjançant el cobrament d'un recàrrec extraordinari a les factures del gas a la ciutadania.

Va ser bastant sorprenent la forma jurídica que pren aquesta decisió.

Es fa a través d'un Reial Decret Llei, quan la concessió havia sigut estrictament un reial decret; la diferència, és que un reial decret pot ser recorregut per la via del contenciós administratiu, cosa que un reial decret llei obliga a tornar a passar pel Parlament. Això, es va interpretar com que era una manera absoluta de que cap tribunal pogués, bloquejar la indemnització si algú ho recorria per la via del contenciós administratiu. Amb un Reial Decret Llei això ja no era possible.

El grup parlamentari socialista, entre d'altres, també al Parlament de Catalunya va recórrer al Tribunal Constitucional, que va declarar nul el procediment emprat pel Govern d'Espanya.

A destacar en aquest sentit, que es va interposar davant de la Audiència Nacional una demanda que exigia responsabilitat penal per a la indemnització fixada pel cessament de l'activitat del magatzem Castor, la demanda considerava que existia «concert Criminal».

Doncs bé la demanda ha estat desestimada i arxivada, al considerar que els fets no són constitutius d'aparença delictiva i els magistrats exclouen el concert criminal, al considerar que els diversos actes administratius es van adoptar en governs diferents, i descarta que hi hagués una actuació buscada a propòsit per acordar una actuació injusta «no tota revisió de l'actuació administrativa implica un delicte de prevaricació». També considera que no hi ha indicis de sobrecost atès que en el decret que recollia correcció d'errors en el projecte, s'indicava l'existència d'auditories, s'indicava els costos pendents de factures i quantificava la inversió.

És innegable però, el cost emocional no quantificable, que es produeix a les comarques de les Terres de l'Ebre, el Montsià i el Maestrat quan succeeixen els episodis de sismicitat produïts en el moment de la injecció del gas matalàs que porta posteriorment a la hivernació del magatzem castor.

Hivernació que porta a un altre debat, que fer amb el magatzem i com desmantellar la instal·lació.

Per totes aquestes raons el Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, presenta les següents:

2. Recomanacions i propostes de millora

El Parlament de Catalunya considera:

1. Que el Magatzem Castor obeïa a una estratègia energètica planificada a finals dels anys 90 i principi dels 2000, en línia a les previsions energètiques d'Espanya i Catalunya i en línia a les planificacions de la Unió Europea en matèria d'energia i gas.

2. Que els informes encarregats per esbrinar el que va succeir, malgrat no hi ha una posició unívoca dels experts, tot sembla indicar que la sismicitat produïda és induïda i te causa en la injecció del gas matalàs. També indiquen que amb els estàndards de la industria en aquell moment, no es podia preveure el fenomen de sismicitat.

3. Que cal revisar els protocols i les avaluacions ambientals que han de portar a l'aprovació de la Declaració d'impacte ambiental de infraestructures considerades estratègiques i d'interès general, per tal de garantir la seguretat i minimitzar els riscos associats a l'activitat industrial, així com el control posterior en fase d'execució garantint en tot moment la informació, la transparència i la participació pública.

4. Que cal iniciar el desmantellament de la plataforma Castor, començant pel segellat dels pous amb condicions de seguretat que impedeixin un canvi en les pressions dels mateixos i evitar qualsevol mena de risc.

El Parlament de Catalunya insta al Govern de la Generalitat a:

5. Fer les gestions pertinents amb el Govern de l'Estat perquè aquest, en l'àmbit de les seves competències, garanteixi els interessos dels contribuents, pel que fa a la indemnització per la no posada en marxa de la instal·lació i escatir les possibles responsabilitats i negligències de la concessionària.

GRUP PARLAMENTARI REPUBLICÀ (REG. 47253)

Document de conclusions

Índex

1. Introducció
1.1. Antecedents i primeres fases del projecte Castor
a. Primeres evidències de risc sísmic per les activitats petroleres prèvies en la zona
b. Primera llicència administrativa per a la investigació de la viabilitat del projecte Castor
c. Canvi de titularitat del permís d'investigació:
1.2. Inclusió del magatzem de gas al Pla d'Instal·lacions Gasistes Estratègiques
1.3. Alertes de l'impacte ambiental i sísmic
1.4. Informació pública de la concessió en ple agost del 2007
1.5. Modificació arbitrària i interessada dels límits marítims
1.6. Concessió per a l'explotació i projecte constructiu del magatzem del Castor
1.7. Declaració d'impacte ambiental del projecte de connexió
1.8. La llicència d'obres de la planta terrestre
1.9. Execució de l'obra amb sobrecost sense concurrència efectiva ni control administratiu
1.10. El finançament del projecte
1.11. Les proves de posada en funcionament, episodi sísmic i aturada del projecte
1.12. Hibernació del magatzem i indemnització a la concessionària
1.13. La sentència del Tribunal Constitucional del 2017
1.14. Decisió pendent sobre el desmantellament del Castor
1.15. L'assumpció pendent de responsabilitats
2. Conclusions

Introducció

La crisi sísmica de la tardor del 2013 a les Terres de l'Ebre i al Maestrat, i la indemnització de 1.350 milions d'euros a l'empresa concessionària ESCAL UGS, controlada per Florentino Pérez, van ser els principals moments de fulgor mediàtic i d'indignació social davant el considerat com un dels majors escàndols tècnics, econòmics i polítics recents: el projecte Castor.

Però com s'establirà en aquestes conclusions, enmig d'aquests dos moments més coneguts públicament, el projecte gasista ja estava condemnat d'antuvi al fracàs com coincideixen en afirmar la majoria de les persones expertes consultades. Als errors tècnics en totes les fases del projecte, i a l'aplicació d'un inadequat model d'organització empresarial, cal sumar encara més evidències: ni el projecte del magatzem de gas subterrani era necessari per a les necessitats energètiques de l'Estat espanyol, ni el model escollit era l'idoni, atès el risc d'incidències sismològiques a la zona on es va decidir ubicar-lo, i l'avaluació de riscos, que hauria d'haver previst la possibilitat dels moviments sísmics, va ser pràcticament inexistent o totalment ignorada.

Per això, atesa la llarga durada en el temps des dels primers plantejaments del magatzem de gas, fa prop de 25 anys, i la immensitat d'accions, negligències, conductes reprovables, responsabilitats i fets derivats, sumat a la gran quantitat de documentació analitzada i les compareixences que s'han pogut substanciar davant la Comissió d'Investigació i atesa també la complexitat política i jurídica de tot aquest cas, objecte d'investigació, fan que la millor manera de presentar l'avaluació sigui amb una certa lògica cronològica detallada de la seqüencia de fets, que inclogui concrecions sobre la participació individualitzada des de l'inici dels actes preparatoris fins a anar establint l'evident consumació d'un pla il·lícit amb l'obtenció de beneficis irregulars i les diferents responsabilitats de diferents actors que han ocasionat un risc i un perjudici quantificable a l'interès públic.

En el recull que es presenta abans de detallar les conclusions concretes, es fa un repàs per alguns dels episodis més destacats de la complexa història del Castor; des del primer permís d'investigació l'any 1996, les planificacions estratègiques dels ministres Rato i Montilla, els antecedents de risc sísmic a la zona, la primera informació pública de la concessió en ple agost i en un temps record al 2007, la manipulació dels límits marítims entre les províncies de Tarragona i Castelló, les tramitacions sistemàticament irregulars de les diferents llicències i autoritzacions, la concessió definitiva del 2008 i la construcció dels gasoductes, les plataformes «offshore» i la planta terrestre, la inflació galopant i concertada amb l'administració dels costos de construcció, el finançament europeu pioner i alhora garantista per als interessos empresarials, el tràgica intent de posada en funcionament de la planta, els terratrèmols i l'alarma social, l'aturada i la hibernació del projecte, el pas del negacionisme fins a assumir, per part del Govern de l'Estat, la sismicitat induïda, la indemnització il·legítima i procedimentalment irregular suspesa pel TC –arran d'un recurs del Parlament de Catalunya–, amb l'intent fallit de socialitzar les pèrdues que deriva en un foc creuat d'accions legals entre els principals poders econòmics del Regne d'Espanya i els diferents responsables de les polítiques energètiques de l'administració de l'Estat.

A tot això, restem davant d'una història inacabada pendent de resoldre's infinitat de procediments judicials i recursos administratius, pendents sobretot d'esclarir responsables, responsabilitats, causes, i sobretot, pendents de resoldre qui paga la festa d'aquest despropòsit i que se'n fa d'unes instal·lacions «hivernades» que hauran costat als espanyols, i per desgràcia també als catalans, prop de 2.000 milions d'euros.

En acabar aquest repàs, entrarem a concretar i precisar una trentena de conclusions, que van des de constatacions d'irregularitats fetes per l'administració i per la concessionària, reconeixements a la tasca feta per la Plataforma Ciutadana en Defensa de les Terres del Sénia, del Síndic, de CECOT o del grup d'entitats impulsores

del Cas Castor, així com també conclusions que pretenen impulsar iniciatives que permetin aprendre dels prolífics errors acumulats amb el projecte Castor.

1.1. Antecedents i primeres fases del projecte Castor

El projecte pretenia aprofitar l'antic jaciment petrolífer esgotat del camp d'Amposta, situat a 21 quilòmetres de la costa mediterrània, davant de la costa entre Alcanar i Vinaròs. Aquesta estructura geològica en alta mar, segons descriu el propi promotor «està composta per calcàries cretàciques karstificades cobertes per llimbs i argila, proporcionant un total d'1.900 milions de metres cúbics de capacitat d'emmagatzematge de gas, dels quals aproximadament un terç serà gas de coixí i dos terços de gas de treball.»

La voluntat dels promotors era la d'injectar al dipòsit subterrani gas natural provinent de la xarxa estatal de gasoductes a una profunditat de 1.750 metres baix del mar, amb l'objectiu d'ajudar a equilibrar l'oferta i la demanda de gas natural a l'Estat, a més de servir de reserva estratègica. Es divulgava aquest projecte com un element per garantir la seguretat energètica, per diversificar les fonts energètiques i afavorir la importació del gas. Es conceptualitzava com un reservori de gas per proveir pics de demanda, per comprar gas a l'estiu a un preu inferior i vendre'l a l'hivern a un preu més car.

El projecte està format per dues plataformes «offshore». Una és un conjunt de capçals que suporta tretze pous, i l'altre és una plataforma de processament. Aquestes dues plataformes estan enllaçades a les instal·lacions «onshore» de Vinaròs, amb una canonada d'alta pressió d'uns 30 quilòmetres de longitud. La instal·lació «onshore» inclou plantes de compressió, processament i dosificació.

a) Primeres evidències de risc sísmic per les activitats petroleres prèvies en la zona

El 15 de maig de 1995, quan ja s'estava gestant la idea del projecte de magatzem de gas Castor de la ma la societat «Explotación y Desarrollo de Estructuras Naturales» (EDEN), un terratrèmol de 4,8 graus en l'escala Richter va sacsejar la costa catalana. Localitzat al voltant de la plataforma petrolera «Casablanca» de Repsol, davant de la costa de l'Ebre, el sisme va fer que l'aleshores Institut Geològic de Catalunya i l'Observatori de l'Ebre volguessin instal·lar el primer sismògraf submarí de l'Estat espanyol. Per a justificar el projecte, la sismòloga de l'Observatori, va redactar un estudi sobre l'increment de l'activitat sísmica a la zona durant el període de producció d'hidrocarburs per part de Repsol i Shell. Aquest estudi concloïa la necessitat d'avaluar el risc sísmic potencial de les activitats industrials aleshores existents com de les futures.

Tretze anys més tard, enmig d'un procés d'al·legacions i rebuig al projecte Castor que analitzarem aquí, la Plataforma Ciutadana en defensa de les Terres del Sénia va trobar part d'aquest document i el va batejar com l'«informe Shell» comprovant que els seus temors sobre el projecte del magatzem de gas, ja en marxa però que encara no havia iniciat la construcció, eren fonamentats però van ser totalment desatesos per l'administració responsable i fins i tot titllats d'alarmistes per l'empresa promotora, ESCAL UGS i pel seu president, Recaredo del Potro.

b) Primera llicència administrativa per a la investigació de la viabilitat del projecte Castor

En el context de preexistència d'aquesta explotació petroliera duta a terme a l'indret esmentat per la companyia multinacional Shell, i del seu abandó a començaments de la dècada dels 90 per esgotament dels recursos en clau de rendibilitat, es produeix l'atorgament d'un permís d'investigació sol·licitat per l'empresa canadenca Dundee Corporation, majoritàriament participada per la multinacional Underground Gas Storage UPS.

La llicència administrativa es va atorgar durant el setembre de 1996 sense cap incidència per mitjà del RD 2056/96, un decret prospectiu i provisional, és a dir, no

es tractava pas de regular drets i deures futurs entre l'Administració i concessionària, sinó que es tractava exclusivament d'una habilitació temporal per a dur a terme «in situ» els estudis tècnics adients que permetessin als experts determinar si les «coves» ubicades a 1.750 metres de profunditat i a 21 kilòmetres de la costa eren operatives en clau de seguretat i idoneïtat per a servir de futur magatzem de gas. El punt exacte era, doncs, davant del litoral de les Terres de l'Ebre en aigües catalanes just al llindar amb la línia marítima que històricament ha servit de «delimitació intangible» entre Catalunya i el País Valencià.

c) Canvi de titularitat del permís d'investigació

L'Ordre ECO/3805/2003, de 17 de desembre de 2003, va significar tot un revulsiu en l'evolució del projecte, atès que malgrat ser formalment una simple pròrroga i una cessió del permís d'investigació tècnica en favor de la societat ESCAL UGS (llavors propietat de la canadenca Eurogas), que seria presidida per Recaredo del Potro i controlada més endavant (2007) amb un 66% de les accions per Florentino Pérez a través de l'accionista majoritària ACS, el que realment es va produir va ser un gir radical en els objectius i calendaris afegits al canvi de titularitat.

L'any 2004 mitjançant l'Ordre ITC/2631/2004, de 14 de juliol es va prorrogar el període de vigència del permís d'investigació per a un període de tres anys (fins al setembre de 2007). Temporalitat durant la que es determinaria la viabilitat del projecte en la fase d'investigació per donar pas a la fase d'explotació.

1.2. Inclusió del magatzem de gas al Pla d'Instal·lacions Gasistes Estratègiques

Al setembre del 2002, el Ministeri d'Energia dirigit per Rodrigo Rato (PP) havia inclòs el projecte Castor dins de la Planificació dels Sectors de l'Electricitat i Gas, a desenvolupar en l'horitzó temporal del 2002-2011; de manera que havia despertat l'interès pel projecte i els seus hipotètics beneficis futurs.

Seguint la mateixa política que els governs populars, el Consell de Ministres va aprovar el 31 de març de 2006 la revisió de la planificació dels sectors de l'electricitat i del gas per al període 2005-2011 en la qual, sent Ministre d'Indústria, José Montilla, es va tornar a considerar el magatzem subterrani Castor com a urgent i prioritari.

Unes planificacions realitzades en el context de la «bombolla del gas» amb uns creixements del consum energètic molt importants, i amb la justificació geopolítica de la necessitat de reduir la dependència energètica de Rússia, es van impulsar grans infraestructures, per a promoure un combustible fòssil, d'un elevat cost que avui han quedat, o bé en desús, o bé amb un ús molt per sota de l'esperat i que han convertit el sistema gasista en deficitari.

De fet, la intenció dels nous titulars de la concessió pretenia que en cinc anys la plataforma estigués ja construïda i amb capacitat d'entrar en funcionament, com recull l'exposició de motius del projecte presentat a la Direcció General d'Industria i Energia. El seu pla, però, finalment trigà 12 anys a desenvolupar-se per complet. Tot i que la voluntat dels promotors públics (Govern espanyol en mans fins l'any 2011 del PSOE i fins el 2017 en poder del PP) i els empresaris particulars ja esmentats era d'executar el magatzem en el mínim temps possible, el retard en la finalització de la construcció de les instal·lacions marítimes i terrestres previstes, junt amb els dos gasoductes que permetien la connexió amb la planta d'explotació i distribució del gas, va dur a que la seva posada en funcionament no es produí fins al 2013.

1.3. Alertes de l'impacte ambiental i sísmic

Tal i com s'ha pogut establir a la comissió d'investigació amb diferents compareixences de personalitats expertes i tal i com preveien diferents estudis i corroboren informes posteriors, la sismicitat induïda, com la que es va acabar provocant, tant per casos d'injecció com per extracció és un fet conegut que ha provocat centenars

de moviments sísmics al llarg de la història, alguns dels quals de tràgiques conseqüències.

Per destacar alguns casos, és molt conegut el cas de les Muntanyes Rocoses (Denver, Colorado) on una injecció de fluids al subsòl va produir terratrèmols de fins a 4,3 graus. També altres casos prop de Catalunya, a Pau, al Camp de Lacq (França), on es van produir més de dos mil terratrèmols amb intensitats fins als 4,2 graus. Casos més recents, al 2011 a Oklahoma, on la injecció d'aigua salina va produir terratrèmols de fins a 5,7. Tal i com manifesta Luis González de Vallejo (Catedràtic d'Enginyeria Geològica de la Universitat Complutense de Madrid) a la seva compareixença a la Comissió: «la sismicitat induïda, tant per la injecció com per l'extracció de fluids, és un fet conegut i rellevant. Per tant, en cap cas, no és una sorpresa [...]».

Es tracta d'un factor important en projectes d'aquest estil i en cap cas una sorpresa sobrevinguda i per tant hauria d'haver estat modelat en els estudis previs al projecte o durant la fase d'al·legacions en la que es va advertir de la possibilitat dels terratrèmols, i més tenint en compte la ubicació de la falla d'Amposta.

L'Observatori de l'Ebre va efectuar al·legacions ja durant el primer tràmit d'estudi d'impacte ambiental dels primers avantprojectes del Castor, encarregades a la mateixa sismòloga que havia realitzat l'estudi de l'anomenat «Informe Shell». El document, que consta en l'expedient de tramitació del projecte, tornava a advertir sobre la necessitat d'efectuar un estudi de risc sísmic i monitoritzar de forma acurada una activitat «coneguda mundialment com a inductora de terratrèmols», tal i com totes les compareixences tècniques han corroborat a la comissió d'investigació sota el concepte «sismicitat induïda» per la injecció de gas.

L'empresa va rebutjar de forma sistemàtica i reiterada –tal i com consta, fins i tot, en els documents d'Avaluació d'Impacte Ambiental– la necessitat d'estudiar aquesta possibilitat basant-se en una concepció geològica del magatzem i un modelatge incorrecte, tal i com s'ha manifestat pels diferents experts. Un altre fet corroborat pels experts en les sessions de comissió és l'error flagrant de partir d'aquest model simplista i no d'un model més complert que plantegés fractures i falles com la realitat existent.

Aquest primer període immediatament previ a la materialització física del projecte, és important perquè permet estendre retroactivament les responsabilitats polítiques i jurídiques en l'etapa en la que el Govern espanyol i els grups empresarials amb concessions atorgades o futures ja es posaven il·lícitament d'acord per a eludir els obstacles plenament ajustats a dret que diferents institucions catalanes podien posar al projecte, des de l'ajuntament d'Alcanar fins a la Generalitat. Aquest concert de voluntats (entre el Govern espanyol i les empreses per dur a terme el seu pla amb finalitats especulatives i de frau al consumidor) és, a més, una conseqüència clara i ineludible dels efectes derogatoris de la Sentència 152/2017, dictada pel Tribunal Constitucional, com s'exposarà més endavant.

A nivell d'estudis destaca també la tesi elaborada per Hèctor Perea, del Departament de Geofísica i Geodinàmica adscrit a la Universitat de Barcelona, feta pública al març de 2006, tractada a la Comissió amb el seu redactor, que analitza i avalua els riscos associats a les falles actives de la zona marítima entre Catalunya i el País Valencià. Una de les conclusions més rellevants de la tesi, que duu per títol «Falles actives i perillositat sísmica al marge nord-occidental del solc d'Amposta i Castelló», és l'advertiment que els terratrèmols que podia registrar la zona podien arribar als 7 graus, molt superior a la mitjana de de 3,2 graus detectada en els 50 anys anteriors.

Les al·legacions i els estudis eren, doncs, prou alarmants com per a ser ignorades, cosa que va fer el Ministeri en aprovar sense ni tant sols fer-ne esment la Ordre ITC/3995, de 29 de desembre de 2008, reguladora del sistema de retribució dels magatzems subterranis de gas natural. En l'esmentada Ordre Ministerial només es fa una breu referència al dictamen emès per l'Institut Geològic Miner (IGME) pel

que les característiques del magatzem subterrani eren aptes per a encabir sense risc el gas natural i l'estructura de la roca permetia suportar la pressió afegida per la injecció i extracció acumulades. Com veurem més endavant, els informes encarregats a experts i publicats l'any 2014 contradiuen frontalment aquelles previsions del IGME (organisme estatal dirigit en aquella època per Jesús Gómez de las Heras, alt funcionari posteriorment jutjat per l'enfonsament de les mines d'Aznalcóllar).

1.4. Informació pública de la concessió en ple agost del 2007

El 2 d'agost del 2007, en plenes vacances d'estiu, la Subdelegació del Govern de Castelló publica al BOE l'anunci oficial en que sotmetia a informació pública durant 20 dies la concessió a ESCAL UGS per a l'explotació d'un magatzem de gas natural submarí davant la costa de Castelló; vulnerant totalment alguns dels principis del dret administratiu d'objectivitat, publicitat, igualtat i concurrència; i sense respectar tampoc els principis generals del dret ambiental en un procediment administratiu que hauria de tenir especial precaució i prevenció en aquest aspecte. Amb només un termini de 20 dies, en ple mes d'agost, amb dates inhàbils i de vacances, dificultant l'obtenció i l'anàlisi de la informació que deixava sense garanties de participació ciutadana. La majoria de la documentació, a més, era en anglès, dificultant així encara més la comprensió de l'expedient.

Malgrat les dificultats, tant l'ajuntament d'Alcanar com la ciutadania que ja es començava a organitzar, i una vintena més de persones físiques i jurídiques, entre les quals GEPEC, Esquerra Republicana de Catalunya, el Bloc de Vinaròs i alguns particulars afectats com el compareixent Mariano Suñer, van poder presentar-hi les primeres al·legacions.

El 2 de setembre de 2007 es produeix ja la primera mobilització de 5.000 persones a Alcanar. En aquell moment, la principal queixa era la proximitat de la planta terrestre al nucli urbà d'Alcanar, inicialment projectada a tan sols 1 kilòmetre. La denúncia dels moviments socials durant el període 2008-2013 va anar creixent focalitzant-se en la manca d'informació i participació, en els riscos sísmics i en les irregularitats de les diferents tramitacions administratives del projecte.

1.5. Modificació arbitrària i interessada dels límits marítims

En el BOE de 5 de març de 2008, mitjançant una breu i senzilla correcció d'errors i sense procediment administratiu previ, el Ministeri de Foment va modificar, de forma completament irregular, el RD 638/2007 de 18 de maig pel que es regulen les capitanies marítimes i els districtes marítims, canviant les coordenades marines del projecte Castor, ja que part d'aquestes coordenades estaven situades en aigües de Catalunya i van passar així a aigües valencianes.

El Govern de la Generalitat i el Parlament, així com diversos ajuntaments de les Terres de l'Ebre havien iniciat accions per oposar-se i per exigir una tramitació transparent i amb garanties tècniques i ambientals que com a mínim, suposessin prendre mesures cautelars. Sense cap procediment previ ni garanties el Ministeri de Foment va canviar barroerament els límits impossibilitant algunes accions d'oposició de les institucions catalanes i definint unes coordenades sense cap sentit tècnic ni geogràfic, amb una fórmula arbitrària i contrària a dret, sense expedient administratiu que impossibilitava un tràmit d'audiència.

1.6. Concessió per a l'explotació i projecte constructiu del magatzem del Castor

Arribats a l'atorgament de la concessió de construcció de la plataforma marina i ulterior explotació, concedida pel RD 855/2008, de 16 de maig, prèvia autorització de la Comissió de Medi Ambient de les Corts Valencianes a qui la modificació de límits marítims atorgava la plena competència, el BOE de 17 de setembre de 2008 va publicar l'anunci d'informació pública del projecte constructiu amb declaració d'infraestructura d'interès públic, i atorgament dels corresponents beneficis fiscals.

Tant l'Ajuntament d'Alcanar com la Direcció General de Política de Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya hi van presentar al·legacions, oposant-se frontalment a l'inici de les obres i exigint un estudi d'impacte ambiental integrat molt més complet, a l'efecte de garantir la mínima afecció al medi natural proper i als veïns potencialment afectats per aquest projecte, i amb l'objectiu d'adoptar mesures correctores i preventives per intentar minimitzar els impactes que aquest projecte pogués causar a l'entorn. En les consideracions jurídiques d'aquesta oposició, es feia referència explícita a la manca d'un informe pericial geològic específic que avalués el risc de moviments sísmics, perill real del que ja havia advertit el treball acadèmic de la Universitat de Barcelona. S'hi van afegir la Plataforma Ciutadana en defensa de les Terres del Sénia i l'Observatori de l'Ebre. Els portaveus de la Plataforma, fins i tot, van aconseguir traslladar la inquietud que els havia generat el contingut dels diferents informes o estudis històrics directament als representants de la pròpia empresa promotora, ESCAL UGS, en el marc dels contactes que van establir immediatament. El seu president, Recaredo del Potro, i altres representants de l'empresa concessionària els van titllar d'«alarmistes» negant de forma taxativa que existís cap perill sísmic. Una advertència que ja es va ignorar de manera encara més formal, amb el primer tràmit d'estudi d'impacte ambiental del projecte.

En data 7 de gener de 2010, però, la Subdelegació del Govern a Castelló dona resposta (a través de l'empresa ESCAL UGS) a les al·legacions presentades per la Plataforma Ciutadana en Defensa de les Terres del Sénia, amb relació a l'activitat sísmica de la zona. L'empresa no va apreciar raons per incloure a l'estudi d'impacte ambiental un estudi de freqüència de l'activitat sísmica, atès que, d'acord amb la Norma de construcció sismoresistent (NCS-02), tant les instal·lacions del magatzem subterrani com el traçat del gasoducte s'ubiquen dins una zona de la península en la qual l'acceleració sísmica bàsica representa un risc sísmic baix.

Amb el canvi de Govern, anys després, sorprèn la reacció sobtada del Ministeri en quan a l'aprovació per via d'urgència de l'Ordre de 17 d'abril del 2012 declarativa de lesivitat de l'incís final de l'últim paràgraf de l'article 14 del RD 855/2008, que escau recordar era el títol habilitant de la concessió, i que regulava el règim indemnitzatori en cas d'aturada del projecte. El Consell de Ministres la va ratificar en data 11 de maig i va ordenar al Servei Jurídic de l'Advocacia de l'Estat que interposés un recurs contenciós administratiu ordinari davant la Sala 3ª del Tribunal Suprem, en petició d'anul·lació d'aquella norma.

Aquesta inesperada iniciativa governamental obeïa a que el nou Govern del Partit Popular va voler cobrir-se les esquenes en cas de reclamació econòmica i de responsabilitats polítiques futures si el projecte fracassava, atès que fins l'any 2011 totes les decisions les havia pres l'anterior Executiu sota direcció del PSOE. Es tractaria doncs d'una mesura d'autoprotecció en benefici propi, no pas protegint la seguretat pública ni del medi ambient ja que el projecte continuava endavant amb tots els seus riscos però l'única mesura de precaució havia estat denunciar la clàusula indemnitzatòria. També es pot qualificar la decisió com a simple acte de negligència per no haver intervingut, davant les sospites de fracàs del projecte, de forma més eficient, és a dir ordenant la suspensió temporal del projecte i paralitzant les proves d'injecció de gas en el magatzem fins a gaudir d'un complet estudi sismològic, com l'any 2015 després de la crisi sísmica.

1.7. Declaració d'impacte ambiental del projecte de connexió

La Secretària d'Estat per al Canvi Climàtic, Teresa Ribera Rodríguez havia ordenat la publicació de la Resolució de 23 d'octubre de 2009 (BOE 272 d'11 de novembre), on s'atorgava el vistiplau a l'execució de la infraestructura gasista subterrània amb la declaració d'impacte ambiental del projecte magatzem subterrani de gas, amb falta d'atenció al risc sísmic. Aquesta resolució va ser posteriorment completada per la de 7 de juny de 2010 (BOE de 15 de juny) a fi i efecte d'incloure en la

llicència d'obres i declaració d'utilitat pública de totes les infraestructures terrestres necessàries per a connectar el magatzem marítim de gas amb els gasoductes que l'havien de transportar fins la planta de distribució a la xarxa.

Un mes més tard, el mateix ministeri, en data 23 de novembre, va resoldre no sotmetre al procediment d'avaluació d'impacte ambiental al projecte de connexió de gas amb el magatzem. Una resolució, que, com veurem, va ser declarada nul·la uns anys més tard.

Ambdues resolucions tenen en comú que la seva finalitat era no sotmetre el projecte i l'activitat d'ESCAL UGS als controls necessaris i previstos, evitant i desatenent un gran volum d'al·legacions abocades per diferents administracions locals.

El 15 d'abril de 2013, la sentència de l'Audiència Nacional (Sala Contenciosa Administrativa) va estimar el recurs interposat per Río Cenia, SA, per la qual s'anul·la la Resolució de la Secretaria d'Estat de Canvi Climàtic del Ministeri de Medi Ambient i Medi Rural i Marí, de 23 de novembre de 2009, sobre la decisió de no sotmetre a avaluació d'impacte ambiental el projecte de connexió del sistema gasista amb l'emmagatzematge subterrani.

El 10 de juny de 2015 el Tribunal Suprem avalava la sentència dictada per l'Audiència Nacional del 15 d'abril, que anul·lava la resolució de la Secretaria d'Estat de Canvi Climàtic, de 23 de novembre de 2009, per considerar que el gasoducte era un «element inescindible i indissociable del magatzem», el qual no es podia fraccionar, i desmembrar, per eludir l'avaluació d'impacte ambiental en el seu conjunt, com es va fer contravenint la pròpia legislació estatal.

1.8. La llicència d'obres de la planta terrestre

En clau de la política local, el projecte va gaudir en tot moment del suport de l'Ajuntament de Vinaròs. Clars exemples en són la tramitació de la llicència d'obres de la planta terrestre, ubicada en terreny agrícola, en sol·licitud del tràmit un 23 de desembre de 2009 i fent-se efectiva en Junta de Govern extraordinària el dia 28 de desembre a les vuit del matí, només cinc dies més tard comptant jornades festives. Al gener del 2015, el jutjat contenciós administratiu número 2 de Castelló va resoldre la demanda interposada per l'empresa «Río Cenia», declarant nul·la la llicència municipal ja que els terrenys en la que es va construir la planta no eren urbanitzables.

Eren habituals i conegudes les visites de Recaredo del Potro a la localitat explicant les bondats del projecte i participant en activitats populars. L'empresa ESCAL UGS va finançar viatges a Bermeo a responsables polítics i veïns i veïnes de la població, amb l'excusa de visitar una instal·lació similar (Magatzem Gaviota); malgrat, com s'ha demostrat, les característiques geològiques d'un i altre projecte no tenen res a veure.

El criteri i voluntat de l'ajuntament, sens dubte, eren influïts pels importants ingressos econòmics que significaria l'atorgament de les llicències urbanístiques necessàries en relació als terrenys ubicats dins del terme municipal i els impostos vinculats. També arribaven les recomanacions continuades que el, en l'època de planificació del Castor, Secretari d'Estat, Ignasi Nieto (PSC) traslladava als responsables municipals.

1.9. Execució de l'obra amb sobrecost sense concurrència efectiva ni control administratiu

Un fet objectiu que demostra la connivència de l'empresa concessionària ESCAL UGS, participada amb un 66% per ACS, amb el holding constructor del magatzem, titularitat de Florentino Pérez, i per tant, el concert previ de voluntats, rau en que tant les obres de la plataforma marítima com les de les instal·lacions terrestres van ser adjudicades a ACS i a UTEs del mateix holding. No cal dir, que aquestes adjudicacions es van fer pel Ministeri amb una concurrència efectiva extremadament

restrictiva, i amb requisits de màxima limitació, la qual cosa ens permet afegir una nova irregularitat al cas.

Queda clar que ESCAL UGS va esdevenir un instrument dirigit i controlat per ACS i la seva xarxa empresarial i d'interessos econòmics. El president del consell d'administració d'ESCAL UGS, Recaredo del Potro, era persona de confiança d'ACS en l'àmbit energètic com demostra el fet que també ostentava la vicepresidència de la societat INVEXTA ENERGY, filial d'ACS.

Prèviament, com s'ha comentat, entre 2007 i 2008 ja es detecten anomalies que podrien ser indicis d'una intenció de recavar un altíssim benefici empresarial de la construcció de la infraestructura, de la seva explotació i la materialització del finançament sense risc per l'empresa, i a través de mecanismes contractuals irregulars. Al ser una activitat regulada dins el sistema gasista, a la vegada en un mercat regulat en part, es podien donar les condicions que permetrien aquest objectiu de benefici il·lícit en el cas de connivència per part dels poders públics.

Per a aconseguir-ho va ser necessària la concertació dels principals responsables de les polítiques energètiques i d'infraestructures del Govern espanyol que va facilitar cada un dels actes administratius per a que fos possible, prenent decisions, com s'ha demostrat, que es poden considerar irregulars, arbitràries, injustes i amb risc per la seguretat i la salut pública, prioritzant l'interès particular de les empreses participants i contràries a l'interès general.

Els requisits per a l'adjudicació de l'obra tenien altes limitacions per a la concurrència efectiva, amb només ACS com a empresa prequalificada i implicava tenir un volum anual superior a 4.000 milions d'euros. Posteriorment es van produir subcontractes per obres específiques, com ara la de la planta de terra de les instal·lacions a UTE Cobra-Sener o altres a Dragados Offshore, que també pertanyia a ACS, inflant el marge de benefici industrial en molts casos, del 5% estipulat per contracte al 17% sense justificacions, tal i com més tard s'establiria en una auditoria referida a la memòria del RDL 13/2014 pel que el Castor quedaria en hibernació i es pagaria la indemnització a l'empresa constructora.

Destaca el fet que la pròpia Comissió Nacional d'Energia (CNE) assegurés que no hi va haver un sistema transparent d'adjudicació, ni altres ofertes, i ho qualifica d'«autoadjudicació» sense preu fixat. L'empresa que havia de definir i explotar el projecte (ESCAL UGS) hauria preparat un concurs a mida perquè s'adjudiqués la construcció de la planta a ACS. En tots els casos la figura del contractista (ESCAL UGS) i del contractat (ACS o UTE Cobra-Sener) coincideixen, una realitat que en els informes d'Indústria i Energia es descriu com «un conflicte d'interessos» o un «incentiu pervers» que no contribueix a optimitzar els costos, ja que «com més alta sigui la inversió en el projecte més gran serà la retribució assignada al promotor». Aquesta dinàmica provoca que els preus s'acabin fixant unilateralment.

En aquesta època, el contracte d'obra fou supervisat per la Comissió Nacional de l'Energia (CNE) que va realitzar un «Informe de supervisió sobre la forma de contractació de les principals partides d'inversió en l'emmagatzematge subterrani Castor durant el primer semestre de 2009». La seva tasca, ni era però una auditoria ni un control estricte del projecte d'obra, senzillament registrava els costos de la instal·lació i realitzava informes puntuals. En el dit informe i respecte al procediment de contractació la CNE observa:

«Al no haber existido más que una empresa precalificada el proceso de concurrencia efectiva no tuvo lugar. [...] Desde el punto de vista económico, dado que no hubo concurrencia suficiente de ofertas no es posible valorar la adecuación económica del coste de los servicios contratados con ACS. [...]. Este método de facturación basado en porcentajes no incentiva a ACS a la reducción de costes del proyecto, ya que, a mayor coste del proyecto, mayor es su beneficio.»

ENAGAS, el gestor tècnic de la xarxa d'infraestructures i magatzems gasistes tenia l'obligació d'adquirir el 33% d'ESCAL UGS quan es posés en marxa el magat-

zem. El representant d'ENAGAS, en aquesta època ja feia un any que havia deixat d'assistir als consells d'ESCAL UGS perquè «discrepava de les decisions adoptades per l'empresa».

Fins i tot el Ministeri d'Indústria, encara amb Miguel Sebastian, va limitar per decret el cost de la planta a 1.272 milions després d'aquests incontrolats augments de preu de les partides, cost que finalment es va acabar superant amb escreix.

Tal i com també es recull en la querella ciutadana «Cas Castor» en els esmentats informes de la CNE de 2012 també es critica ja obertament la planificació gasista dels anys anteriors: *«Los actuales modelos retributivos de las instalaciones de transporte, regasificación y almacenamiento subterráneo [...] generan incentivos a los promotores a construir estas instalaciones cuando la retribución es suficientemente atractiva incluso aunque no sean necesarias por errores de la planificación y, de otro lado, se trasladan a la Administración y por ende al consumidor final los riesgos derivados de la incertidumbre en la evolución de la demanda de gas y por tanto de los ingresos».*

La CNE també va criticar durant aquesta època que entressin instal·lacions en funcionament que no eren necessàries i que provocarien augments significatius de les tarifes, en velades al·lusions al magatzem Castor, sobre el que ja havia mostrat en diferents comunicacions la seva preocupació.

El grup ACS, de Florentino Pérez, actuava de comissionista del Castor i inflava el benefici industrial del 5% al 17%; tant és així, que la Comissió Nacional ho va advertir clarament a través d'informes com el de l'any 2012 on denunciava que no s'havien seguit en el Castor procediments concurrencials, que garantissin els principis bàsics de publicitat i concurrència. Al BOE número 2, de 2 de gener de 2007 (*Anuncio de Precalificación para la realización de un contrato de ingeniería, suministro y construcción (EPC), en la modalidad «llave en mano», para la construcción y puesta en operación comercial de un almacenamiento subterráneo de gas natural [...])* ja determinava qui tenia les de guanyar *«Habida cuenta de la necesidad objetiva de reducir el número de candidatos hasta un nivel que garantice el equilibrio entre el procedimiento de licitación y los medios necesarios para llevarlo a cabo, no se garantiza que todos los solicitantes que reúnan las condiciones mínimas establecidas a continuación y cumplan con los criterios de selección establecidos por la entidad contratante resulten seleccionados para presentar ofertas [...]»*

S'observa en aquest punt que els càlculs que van servir per a les fases inicials suposaven només una inversió de 250 milions (2003) que teòricament havia de ser molt més barat que 14 esferes de gas liquat i una regasificadora: 1.650 milions. Malauradament, el cost final, doncs, va ser de l'ordre que el cost d'un projecte molt més fiable i conegut; sense que ningú ho impedís en cap moment.

Les obres públiques sovint presenten un decalatge entre el valor del pressupost inicial i el cost final, atès que es tracta d'infraestructures complexes on les incidències no previstes gairebé són inevitables. Tanmateix, l'experiència consolidada en el sector admet un marge de sobrecost entre el 15 i el 30%, tot i que inclús les diferents legislacions i reglaments per la contractació pública tenen topalls màxims molt inferiors per obligar a revisions acurades del projecte i limitar el descontrol econòmic de l'obra. Una repercussió final de més de 50% del cost del projecte original, com va ser aquest cas, comportaria almenys una revisió detallada del projecte i una nova adjudicació, i no una revisió constant de preus, partides i costos, com va ser. Tot plegat fa aflorar una presumpció legal d'estafa qualificada, en afectar a béns de titularitat pública. De fet, com comentarem, la factura indemnitzatòria pagada per l'Estat espanyol l'any 2014 va ser fins i tot superior, uns 1.350 milions en total, amb la sorpresa que el valor net de la inversió (criteri indemnitzatori previst en el RDL 13/2014) va ser fixat per una auditoria privada encarregada per la pròpia empresa concessionària, valor econòmic que el Govern espanyol, presidit per Mariano Rajoy,

ni tant sols va contrastar, i menys encara discutir o rebutjar. Ans al contrari, el va fer efectiu en el curt termini de 35 dies.

1.10. El finançament del projecte

Cal fer esment arribats en aquest punt a un reial decret que gairebé va passar inadvertit en aquell moment, malgrat la seva posterior transcendència econòmica. Es tracta del RD 1383/2011, de 7 d'octubre, que modificava un dels apartats del títol habilitant de la concessió, el RD 855/2008, en el sentit d'ampliar el marge de la inversió en el projecte Castor de 750 a 1.273 milions d'euros, és a dir, mig miler de milions més que el previst en la planificació del sector energètic. Aquesta ampliació del marge d'inversió per decret va tenir una doble conseqüència jurídica i econòmica a tenir en compte i és que va servir per la participació del Banc Europeu d'Inversions (BEI).

La construcció del projecte es va executar mitjançant un crèdit sindicat per 19 entitats financeres, coordinat i estructurat per Banesto (filial del Banc de Santander) al juliol de 2010 per 1.285 milions d'euros a pagar en 7 anys. Van participar també de l'operació el propi Banc de Santander, Bankia, Crédit Agricole i Société Générale. El tipus d'interès es va fixar en Euribor més 300 punts bàsics.

L'entitat financera comunitària (Banc Europeu d'Inversions), al 2013, amb l'exministra socialista Magdalena Álvarez com a vicepresidenta, va aprovar el primer «project bond» perquè ESCAL UGS refinancés la inversió a un interès del 5,76, participació que va ser clau per a la materialització d'un projecte que el Govern socialista espanyol havia classificat anys abans amb la més alta prioritat com a «projecte d'interès europeu». Es va refinançar el crèdit sindicat mitjançant la Iniciativa de Bons de Projectes (Project Bond Iniciative), amb l'emissió d'eurobons adreçada a inversors institucionals per valor de 1.434 milions d'euros passant a un període de amortització de 21,5 anys. En aquesta operació un grup de set entitats financeres espanyoles i franceses (Bankia, Natixis, CaixaBank, Société Générale Corporate & Investment, Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, Santander Global Banking & Markets) liderades en aquest cas pel Banc Santander, es van encarregar d'estructurar el bo i comercialitzar-lo al mercat institucional. Els assegurados adjunts van ser BNP Paribas, Santander Global Banking and Markets, Bankia, CaixaBank, Crédit Agricole, Natixis i Société Générale Corporate and Investment Banking. El coordinador adjunt de l'emissió era el Banc Popular.

El BEI va assumir el paper d'inversor principal i va adquirir 300 milions de l'emissió de bons del tram de deute subordinat, de major risc, augmentant així la qualificació creditícia dels bons (triple B per Standard&Poor's i triple B+ per Fitch) i va habilitar una línia de liquiditat de 200 milions addicionals per garantir l'operació.

Per a l'emissió d'aquests bons els responsables d'ESCAL UGS i d'ACS van crear a l'efecte una societat mercantil Watercraft Capital SA amb domicili social a Luxemburg amb l'única finalitat d'obtenir beneficis fiscals.

Com ha transcendit per l'impacte que va tenir posteriorment, el BEI va incloure en l'emissió dels eurobons una clàusula en el contracte segons la qual, si el magatzem de gas submarí no entrava en funcionament abans del 30 de novembre de 2014, se li havia de retornar l'import total de la inversió. Una operació blindada i extremadament beneficiosa tant per a la concessionària com per als bonistes.

El finançament impulsat pel BEI poc coherent quan des de la UE ja es destacava la importància de la inversió en infraestructures per assolir els objectius de la UE en matèria de clima i energia definits en el marc «20-20-20» i la transició cap a una economia baixa en carboni per al 2050, quan és evident que el Projecte Castor porta a la perpetuació d'un model energètic basat en combustibles fòssils que s'allunya fins i tot de la pròpia estratègia de la UE «20-20-20», ja que s'estan destinant gran part dels pressupostos a instal·lacions gasistes.

Per tant, es pot afirmar amb una base sòlida que es van executar la major part de les obres i instal·lacions sense que l'empresa concessionària privada arrisqués cap capital ni els seus accionistes fessin cap aportació. A més, la legislació espanyola d'hidrocarburs exigeix que la societat mercantil que vulgui ser designada adjudicatària de qualsevol infraestructura pública, es presenti a concurs amb una plica on ofereix en dipòsit un important percentatge del cost total de la inversió, garantia dinerària que no li serà retornada fins la finalització satisfactòria de l'execució del projecte. La prevenció de garantia econòmica és òbvia atès que aquest tipus d'obres sempre gaudeixen de subvencions, bonificacions i beneficis tributaris; en conseqüència, escau assegurar la finalització dins del termini previst i sense deficiències.

En aquest context i empès per les esmentades ajudes financeres, el desenvolupament de les obres tant en el sector marítim com terrestre va executar-se sense més incidències durant tot l'any 2012 i primer trimestre del 2013.

1.11. Les proves de posada en funcionament, episodi sísmic i aturada del projecte

El dia 8 d'abril es va produir un primer avís de moviments sísmics (3,5 graus a l'escala de Richter) detectat per l'equip de Sismografia de l'Observatori de l'Ebre. Malgrat que, aquest terratrèmol d'intensitat lleu-moderada va ser immediatament comunicat al Ministeri d'Indústria i Energia, ningú va adoptar la més mínima precaució.

Al contrari, la concessionària va decidir el següent 12 d'abril començar sense dilacions les proves d'injecció de gas «matalàs» en l'interior del magatzem Castor, tot i ser conscients que no disposava de cap estudi geològic favorable entorn de l'esmentat risc de moviments sísmics.

Pel que s'ha pogut corroborar en les compareixences, no només es va plantejar un model geomecànic incorrecte en els estudis per al projecte, sinó que també per a la injecció inicial del gas en la que, a principis de setembre de 2013 es va incrementar sobtadament el cabal d'injecció que es va convertir en el desencadenant dels sismes i de l'aturada durant la fase de proves i quan només s'havia omplert poc més d'un 5% dels 1.900 milions de metres cúbics que el magatzem preveia teòricament.

A l'Observatori de l'Ebre (CSIC-Universitat Ramon Llull) se li va encomanar la monitorització sísmica a les proximitats del magatzem geològic de gas Castor dintre del programa de vigilància i control del propi projecte. Per dur a terme aquesta tasca, l'Observatori va dissenyar una xarxa de sensors sísmics amb la qual es realitza un seguiment continu de l'activitat sísmica a la zona d'interès amb anterioritat a l'activitat industrial. La xarxa de l'Observatori va detectar una major freqüència de sismes al voltant del magatzem Castor des del 5 de setembre de 2013 arribant a un miler de terratrèmols el 10 de setembre. L'anàlisi d'aquestes dades va fer plantejar de seguida que era un cas de sismicitat anticipada deguda a la injecció del gas. En les compareixences, des de l'Observatori, es va detallar com a partir del dia 5 de setembre, progressivament, fins al dia 10 augmentava el nombre de sismes registrats i sense cap comunicació prèvia amb ESCAL UGS. Sorprenentment, ells mateixos van haver de prendre la iniciativa de consultar-ho i confirmar que s'estava injectant gas a més pressió des de feia cinc dies, amb unes tasques previstes per ESCAL UGS des del 5 de setembre al 15, i no comunicades al mateix Observatori.

Per tot plegat, entre els dies 5 i 13 de setembre de 2013 es van produir milers de terratrèmols a la zona, de diferents intensitats, registrant oscil·lacions entre 2,3 i 4,2 graus a l'escala Richter, incloses les rèpliques.

El Ministeri d'Indústria i Energia va reaccionar al cap d'uns dies, tot ordenant la «hibernació» del projecte i l'aturada temporal de tota activitat a la plataforma marina, llevat de les tasques de manteniment imprescindibles. Simultàniament, va encarregar un dictamen urgent a l'Institut Geològic i Miner Espanyol (IGME) amb l'objectiu que aclarís en el termini màxim de 30 dies les causes concretes dels múltiples sismes. Sobta especialment l'encàrrec d'aquest dictamen a l'IGME, ja que

aquest mateix Institut era el qui havia realitzat l'informe l'any 2008 on afirmava que el magatzem era apte per a la funció d'emmagatzematge i que no hi havia risc sísmic. Durant la Comissió d'Investigació, Juan José Duran, director del Departament de Recursos Geològics d'aquest Institut, no va comparèixer malgrat la petició dels integrants, així com tampoc no es va aportar cap document dels sol·licitats al propi IGME.

La suspensió temporal d'activitats va donar pas a una sèrie d'accions de signe oposat per part de tots els afectats.

D'una banda, el Ministeri d'Indústria al front del qual ja es trobava José Manuel Soria, va insistir que el moviment de les plaques tectòniques tenia un origen natural, si bé admetia que la injecció del gas matalàs en el magatzem subterrani podia haver actuat com a causa desencadenant. En qualsevol cas, la posició oficial del Govern espanyol seguia essent que el projecte només estava temporalment paralitzat, que la intenció era reiniciar l'explotació en fase de proves tant bon punt els informes encarregats a l'IGME i altres experts fossin concloents en ordre a la seguretat, i que ja estava pendent de dictar-se sentència en el recurs interposat davant la Sala Contenciosa Administrativa del Tribunal Suprem, on es demanava la declaració de lesivitat per a l'interès públic de la clàusula 14 del RD 855/2008 que garantia a la concessionària el cobrament de la inversió neta efectuada, fos quin fos el motiu de l'extinció de la concessió.

De l'altra, tant la Fiscalia de Medi Ambient de la província de Tarragona com l'entitat cívica Ecologistes en Acció van presentar una denuncia judicial contra els màxims responsables de l'empresa ESCAL UGS per presumpte delicte contra el medi ambient, amb petició de mesures cautelars urgents consistents en la prohibició de noves injeccions de gas en el magatzem subterrani.

1.12. Hibernació del magatzem i indemnització a la concessionària

En aquest punt, resulta indiciària la voluntat de «blindar» l'enriquiment il·lícit d'ACS amb l'aprovació prèvia el 27 de desembre per part del ministre José Manuel Soria de 2012 de l'Ordre IET/2805/2012 per la que es modificava l'Ordre ITC/3995/2006, de 29 de desembre, per la que s'estableix la retribució dels magatzems subterranis de gas natural. Aquesta ordre va permetre l'ampliació de 5 a 25 anys del període durant el qual les concessionàries podien renunciar a la concessió. Aquesta ampliació afectava a tots els magatzems de l'Estat, però va ser especialment convenient a ESCAL UGS. Just en aquell moment la concessió feia 4 anys i vuit mesos que havia estat adjudicada, i per tant, sense aquesta arbitrària i extensa ampliació, la renúncia d'ESCAL UGS del juny de 2014 hauria estat impossible, perquè hagués estat fora del termini permès.

En data 14 d'octubre de 2013 es va fer pública la sentència del Tribunal Suprem. La Sala va desestimar la petició de nul·litat de l'article 14 del Reial Decret impugnat, en considerar que la hipotètica lesivitat del contingut del paràgraf primer quedava resolta per la clàusula compensatòria prevista en l'incís final, és a dir, no apreciava contradicció sinó complementarietat entre ambdues disposicions: *«Lo anterior* (recuperació de la inversió en cas de caducitat o extinció de la concessió) *no será de aplicación en caso de dolo o negligencia imputable a la empresa concesionaria, en cuyo caso la compensación se limitará al valor residual de las instalaciones, sin perjuicio de otras responsabilidades de la empresa concesionaria.»*

Malgrat l'ampli marge de maniobra que interpretava el Tribunal Suprem en relació a l'article 14 de la concessió i malgrat les informacions contingudes en la pròpia memòria relatives a l'informe de supervisió de la CNE o de les auditories, el ministre d'Indústria, Energia i Turisme, José Manuel Soria va aprovar el RDL 13/2014, de 3 d'octubre segons el qual s'accepta la renúncia de la concessió atorgada a l'empresa ESCAL UGS, anunciada el 25 de juny del 2014. Aquest RDL declara el magatzem Castor en situació legal d'hibernació (concepte jurídic indeterminat fins llavors in-

existent en la terminologia administrativa) i acorda compensar la inversió d'ESCAL UGS per un valor de 1.461.420.000 euros, import al qual cal descomptar la retribució provisional ja abonada de 111.691.360 euros, i per tant reconeixent un import a favor de ESCAL UGS d'1.350.729.000 euros.

Semblava incoherent que es pogués mantenir l'obligació de pagament automàtic i gairebé immediat (un mes de termini) d'una indemnització de 1.350 milions d'euros, i alhora preveure que en cas de dol o negligència contrastada de l'empresa concessionària aquella indemnització hauria de ser minorada o fins i tot íntegrament reintegrada igualment per l'Administració de l'Estat.

Aquí cal tenir en compte que la planta es trobava en període de proves, per tant no-operativa. L'operativitat de la planta era un dels requisits per fer efectiva la indemnització, tal i com indicava el RD de concessió 855/2008, cosa que va ser ignorada al acceptar la renúncia, i com estableix la Llei d'hidrocarburs de 1998 en el seu article 34 sobre els termes de l'extinció de la concessió. De fet mai va tenir una llicència definitiva per a la posada en marxa, només una autorització provisional, per tant no es podia considerar que la planta hagués estat en operativitat i en conseqüència no podia ser acceptada la renúncia ni assumir la indemnització. A més, tot i que en aquestes instal·lacions ni s'extreu, ni s'injecta gas natural per a l'emmagatzematge es manté la utilitat pública i per tant la imputació dels costos i ingressos del sistema gasista.

Destacar que, la decisió per part del Govern de l'Estat de dur a terme aquest procediment mitjançant un reial decret llei, quan la concessió va ser atorgada per un reial decret, evidenciava possiblement la voluntat de l'administració espanyola d'evitar que el seu contingut fos recorregut per la via del contenciós administratiu i es pugues bloquejar la indemnització via judicial. Emprant la formula jurídica del reial decret llei s'obligava a qui ho volgués recórrer a emprar la via del Tribunal Constitucional, molt més lenta, complexa i restrictiva.

Tornant als riscos per als inversors, el mateix prospecte d'emissió de bons de la societat «Watercraft Capital SA» reconeixia diversos riscos per a la concessionària del projecte Castor i per als bonistes. Riscos que mai es van produir atès l'injustificat tracte de favor de les institucions. En primer lloc el prospecte recordava que la renúncia de la concessionària podia no ser acceptada pel Govern espanyol, per motius d'interès públic o fins i tot ser sotmesa a determinades condicions, com el requeriment de determinades tasques a la concessionària. En segon lloc, el prospecte també fa esment a que el dret a compensació si la concessió acabava, la quantitat podia variar segons les circumstàncies en que la concessió finalitzés, i que en cap cas es garantitzava que es poguessin cobrir la totalitat de les obligacions amb els bonistes.

Cap d'aquests escenaris de risc per a la concessionària i els bonistes contemplats com a plausibles en el prospecte va acabar materialitzat en les decisions preses pel ministre José Manuel Soria en el RD 13/2014. Al contrari, aquest decret va apressar el pagament ja que una de les condicions de l'emissió de bons a complir per part de la concessionària era el compliment d'una data límit per a l'inici de l'operació: el 30 de novembre de 2014. En cas contrari la concessionària havia d'avançar el pagament de la totalitat dels trams de deute acordats.

És evident, doncs, que coneixedor d'aquesta circumstància el ministre, actuant d'esquenes a l'interès públic, va provocar que ACS cobrés la milionària quantitat fins i tot amb anterioritat a la data límit prevista en el prospecte dels bons.

Les urgències en el pagament es van dur a terme desatenent les comprovacions que la pròpia sentència del Tribunal Suprem de 14 d'octubre de 2013 recomanava, i fent cas omís de totes les veus autoritzades que reclamaven no es fes el pagament automàtic de la compensació a l'empresa concessionària fins que es gaudís dels informes objectius necessaris per a determinar si estàvem o no davant d'un cas de «negligència greu o frau intencionat».

Malauradament, el deute i les pèrdues, doncs, han estat socialitzats, a càrrec d'ENAGAS es retornarien als bancs (al 4,27% d'interès) i es repercuteixen a la factura del gas dels usuaris durant 30 anys, per la qual cosa el deute total podria ascendir finalment a 4.700 milions d'euros.

El RDL 13/2014 imposava a Enagás Transporte, SAU, l'obligació de pagament a ESCAL UGS dels 1.350 milions, alhora que li atribuïa la titularitat d'un dret de cobrament per part del sistema gasista que havia de compensar el pagament de la indemnització. Traslladant el deute a ENAGAS, l'Estat s'estalviava haver d'incrementar el seu deute públic, que en aquella època superava en molt els límits imposats per Europa.

ENAGAS començaria a cobrar de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència a partir de la primera liquidació del sistema gasista corresponent a la facturació mensual per peatges d'accés i cànons meritats des de l'1 de gener de 2016 durant 30 anys. En cadascun d'aquests 30 anys, ENAGAS seria remunerada per un import fix més una taxa de retribució financera.

Per dur a terme el finançament d'aquest import, el 4 d'octubre de 2014, ENAGAS va optar per un procés obert de subhasta on les entitats financeres interessades podien adquirir aquests drets de cobrament contra el sistema gasista amb uns elevats interessos del 4,27%. D'aquesta manera, ENAGAS va revendre els drets de cobrament a les entitats adjudicatàries: Banc de Santander amb 688 milions, Caixabank amb 460 milions i Bankia amb 202 milions (un total de 1.350 milions).

Per altra banda, el decret deixava el magatzem en un indefinit i «innovador» estat d'hibernació, amb un manteniment anual necessari de l'ordre de 15 milions d'euros, facturats per ENAGAS, empresa encarregada pel RDL de l'administració i manteniment de les instal·lacions hivernades des de la paralització del projecte, com a gestor tècnic del sistema gasista espanyol i amb un 5% de participació estatal. En un nou despropòsit, la memòria del RDL 13/2014 justifica l'estat d'hibernació del magatzem així: *«la actual coyuntura de la demanda de gas no requiere de la incorporación de dicha infraestructura al sistema gasista, al menos en un horizonte de medio plazo».*

Anualment, el Ministeri ha anat aprovant les ordres per les que s'estableixen els costos provisionals de manteniment i operativitat derivades de les obligacions indicades a l'article 3.2 del RDL 13/2014. Al 2014 es va pagar a ENAGAS a costa dels sistema gasista 1.592.873 €, i per a cadascun dels exercicis entre el 2015 i el 2018 es van pagar 15.718.229 € (un total de 64.465.789 €).

1.13. La sentència del Tribunal Constitucional del 2017

El Parlament de Catalunya, a instàncies del Grup Parlamentari d'ERC, va aprovar interposar un recurs d'inconstitucionalitat davant el Tribunal Constitucional contra el RDL 13/2014. Recurs que també va ser interposat pel Govern català i per més de 50 diputats del PSOE al Congrés. El 22 de desembre de 2017, com a resposta als recursos presentats, el TC va emetre sentència que declarava nuls i inconstitucionals els articles 4 a 6, així com l'article 2.2, la disposició addicional primera i la disposició transitòria primera del RDL 13/2014.

Malgrat que amb la sentència s'anul·lava la indemnització per considerar que no es van donar les raons d'audiència adduïdes per aprovar aquesta mesura, ni aquest reial decret llei excepcional, no es va frenar la publicació al BOE dels cànons i peatges del magatzem de gas, tot carregant aquests sobrecostos damunt dels consumidors, fins les sentències posteriors del Tribunal Suprem del novembre de 2018.

Posteriorment, i davant d'aquest fet, al maig del 2018, el Parlament català va presentar un incident d'execució davant del TC perquè fes efectiva la sentència sobre el Castor, sol·licitant un requeriment al Govern espanyol perquè «compleixi i apliqui» les mesures de responsabilitat patrimonial en base a la nul·litat del RDL que va fixar-ne la indemnització.

Els tres bancs adjudicataris dels drets de cobrament van començar a recuperar la inversió a l'abril del 2016, ingressant 6,7 milions mensuals, però aquests cobraments van ser interromputs per la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència al 31 de gener del 2018 després de la sentència del Tribunal Constitucional. Per tant, havien cobrat abans de la sentència tan sols 141 milions.

El 6 d'abril de 2018, els tres bancs afectats van interposar una reclamació de responsabilitat patrimonial davant el Ministeri d'Indústria. El termini de resolució de la reclamació era de sis mesos, i al no haver-se resolt, el 21 de desembre de 2018, els tres bancs van interposar un recurs davant el Tribunal Suprem, sol·licitant el reconeixement del dret a la indemnització.

Arran de la sentència del Tribunal Constitucional, la patronal catalana CECOT va presentar recursos davant del Tribunal Suprem contra diverses de les mesures de l'Estat adreçades a carregar al sistema gasista els costos de manteniment del Castor i l'amortització de la indemnització.

El 7 de novembre de 2018, la Sala del Contenciós-Administratiu del Tribunal Suprem va estimar el recurs de CECOT contra l'Ordre IET/2445/2014 de 19 de desembre pel que s'establien el peatges i cànons associats a l'accés de tercers a les instal·lacions gasistes, obligant al Govern espanyol a tornar 18 milions d'euros als consumidors de gas corresponents als cànons del 2014 i 2015. El 29 de novembre de 2018, la mateixa Sala torna a fallar a favor de CECOT contra l'Ordre IET/2736/2015, de 17 de desembre, esperant-se iguals resolucions per a les ordres del 2017 i del 2018.

Com a conseqüències d'aquestes dues sentències del Suprem, el Ministeri de Transició Ecològica va decidir recular i finalment va deixar fora de l'ordre anual de peatges i canons del sistema gasista per al 2019 els drets de cobrament d'ENAGAS que ja havien estat paralitzats per la CNMC a primers del 2018.

Arran d'aquesta decisió, ENAGAS va presentar el passat 27 de desembre de 2018 una reclamació de responsabilitat patrimonial contra l'Estat com a legislador en la que sol·licita la devolució dels costos per les seves tasques de manteniment i seguretat del magatzem subterrani de gas Castor, estimades en uns 65 milions des del 2014 quan se li va encomanar les tasques de manteniment i seguretat de les instal·lacions.

La segona sentència del Suprem que falla a favor de CECOT, a més a més, obliga a retornar la primera quota anual de 80,6 milions de retorn del crèdit de 1.350 milions, així com l'import en concepte de costos de manteniment per part d'ESCAL UGS entre el 3 d'octubre i el 30 de novembre de 2014 per 4,5 milions.

El passat 5 de juliol de 2019, el ple del Consell de la CNMC en complement de les sentències va aprovar vàries resolucions exigint el reintegrament al sistema de liquidacions del sector del gas natural de 209.721.751 euros per part d'ESCAL UGS, 34.553.812 euros per part d'ENAGAS, així com el corresponen al principal més interessos que les tres entitats financeres havien percebut com a conseqüència de la cessió dels drets de cobrament fins a la data de la sentència del TC: 22.671.278 euros (BANKIA), 51.472.393,34 euros (CAIXABANK), 76.998.185 euros (Banc de Santander).

1.14. Decisió pendent sobre el desmantellament del Castor

Després de l'aturada del projecte, el RDL 13/2014 decreta al seu primer article que el Consell de Ministres podrà posar fi a la hibernació, prèvia valoració dels corresponents estudis tècnics. A tal fi, el Ministeri d'Energia, Turisme i Agenda Digital va encarregar un informe a un equip de set professors del Massachusetts Institute of Technology (MIT) i de la Universitat de Harvard en les disciplines de geomecànica, sismologia i geologia estructural. Els treballs van començar a l'octubre del 2015 però no van ser presentats pel Ministeri fins al 3 de maig de 2017. El dictamen postmortem liderat pels professors Ruben Juanes i John H. Shaw alertava que la posta en marxa del magatzem desestabilitzaria encara més la falla d'Amposta amb sismes de

fins a 6,8 graus Richter. Corroborant, doncs, la relació entre la injecció de gas i els terratrèmols. Aquests estudis elaborats van situar un llindar de seguretat de pressió un 50% superior al calculat pel projecte per a ser considerat viable, dada que demostra en sí mateixa la negligència dels titulars de la concessió i dels seus supervisors.

El Ministeri, a partir de les conclusions de l'informe, va decidir no tornar a posar en funcionament el projecte Castor, i va anunciar el mateix 3 de maig de 2017 que estudiaria què fer amb la infraestructura. Després de més de 2 anys des de l'anunci, i després de 6 anys des de l'aturada del projecte, no hi ha cap decisió presa mentre que, com hem vist, el cost de mantenir les instal·lacions en hibernació es troben ja sobre els 65 milions d'euros, alhora que desmantellar-les en costarien també desenes de milions. Després de la sentència del TC, tan els Governs de Rajoy com de Sánchez, estan aplicant la tàctica del silenci administratiu esperant a que es pronuncien els jutges mentre la factura va pujant i la litigiositat creuada entre els actors afectats, Banc de Santander, Caixabank, Bankia, CNMC, ENAGÁS, ESCAL UGS, ACS, usuaris del sistema gasista afectats i ministeri arriba ja a extrems insostenibles.

Mentre, ENAGAS ha deixat de cobrar per dur a terme el manteniment i la vigilància de les instal·lacions, trobant-nos una situació preocupant davant la manca de recursos econòmics necessaris per dur a terme la correcta supervisió, operació i control de les instal·lacions que garantissin la seguretat per a les persones i el medi ambient.

1.15. L'assumpció pendent de responsabilitats

Des de múltiples instàncies, a partir dels moviments sísmics del setembre i octubre de 2013, s'activen molts mecanismes per exigir l'esclariment de les causes i de les responsabilitats sobre un projecte que costarà a l'erari públic milers de milions, que ha provocat centenars de terratrèmols, que està farcit de decisions i tràmits que es poden considerar irregulars, arbitràries, injustes i amb risc per la seguretat i la salut pública, prioritzant l'interès particular de les empreses participants i contràries a l'interès general.

En detallem algunes d'aquestes iniciatives encaminades a l'esclariment de les causes i responsabilitats per estricte ordre cronològic:

– Arran dels moviments sísmics, al mes de setembre de 2014 la Plataforma en Defensa de les Terres del Sénia va lliurar al Síndic de Greuges més de 500 queixes en les quals s'assenyala la importància d'exigir responsabilitats a les administracions. Informes del Síndic de Greuges, ja des del novembre de 2014, reclamaven indemnització a les persones afectades, dictàmens independents a través de l'execució d'una auditoria tècnica, desmantellament del Castor, depuració de responsabilitats, entre d'altres, i sol·licitava a la Defensora del Poble Europeu que reclamés a la Comissió Europea la investigació d'ofici de l'actuació de l'Estat espanyol, en concret en el RD 13/2014 com un ajut d'estat prohibit pel Tractat fundacional de la Unió Europea.

– El Parlament de Catalunya, a instàncies del Grup Parlamentari d'ERC, va aprovar, primer sol·licitar el 12 de novembre de 2014 un dictamen previ al Consell de Garanties Estatutàries, i després, interposar un recurs d'inconstitucionalitat davant el Tribunal Constitucional contra el RDL 13/2014. Recurs que també va ser interposat pel Govern català i per més de 50 diputats del PSOE al Congrés, provocant la sentència del TC que declarava nuls i inconstitucionals alguns articles del RDL 13/2014, i que ha estat clau per al desenvolupament del projecte.

– A 26 de gener de 2015 es van incoar diligències prèvies per part del Jutjat d'Instrucció número 4 de Vinaròs, a denúncia de la Fiscalia de Medi Ambient, contra 18 persones físiques, tot i que més endavant es va ampliar a dues persones més, per presumpta prevaricació mediambiental i delictes contra el medi ambient en la tramitació de la concessió d'explotació del projecte Castor. Entre els investigats es troben càrrecs polítics i tècnics de l'administració de l'Estat, de l'IGME i vuit dels

màxims directius d'ESCAL UGS. La causa va ser declarada complexa, ha estat sotmesa a diverses pròrrogues i ja han estat 4 els jutges que han passat per la causa. Des de diferents instàncies, s'ha reclamant mesures de reforç per completar i accelerar la investigació i la sentència.

– El 20 de març de 2015, el Ple del Parlament Europeu es pronuncià de forma crítica al paper del BEI i de la Comissió Europea en el projecte, els quals van haver de donar també explicacions en reiterades ocasions davant de la Comissió d'Afers Econòmics i Monetaris del Parlament Europeu. El Parlament Europeu es pronuncia en els següents termes: *«Lamenta el paper del BEI i de la comissió en el projecte Castor amb una avaluació de riscos que no va prendre en consideració el risc d'augment de l'activitat sísmica vinculada a la injecció de gas, tot i l'existència d'estudis que alertaven clarament dels perills potencials de l'operació. Insta a la comissió i al BEI a que prenguin mesures a fi d'evitar que els ciutadans espanyols tinguin que abonar, bé mitjançant un dèficit públic més elevat, bé mitjançant l'augment dels costos de l'energia, 1.300 milions d'euros en compensacions. Demana a la comissió que segueixi les recomanacions del defensor del poble europeu i investigui si les decisions del Govern espanyol sobre Castor poden considerar-se ajudes d'estat.»*

– Al 2 de juliol del 2015, diverses entitats industrials i empresarials (CECOT, Consell Intertèxtil Espanyol, Centre Metal·lúrgic) van presentar una denúncia de caràcter administratiu davant la Comissió Europea (CE) per ajuts d'estat en contra del pagament dels 1.350 milions d'euros d'indemnització pel magatzem Castor per alterar la competitivitat. Aquesta mesura era entesa pels denunciants com un avantatge per a una empresa privada en concret al rebre aquesta una indemnització malgrat que la construcció de la infraestructura va ser fallida. S'entén aquesta com una mesura selectiva al gaudir d'un entramat jurídic diferent a altres concessions similars, que limitava la possibilitat d'entrar altres operadors en el sector i que no estava justificada per l'interès general. Després d'una llarga investigació, el 13 de gener de 2017, la Comissió Europea concloïa de forma preliminar que no es donaven suficients bases o raons per continuar amb una investigació.

– El 28 de juny de 2017, 39 senadors de diferents grups polítics van demanar al Senat la creació d'una Comissió d'Investigació sobre el Castor. El Ple del Senat va rebutjar-ne la creació de la Comissió amb els vots contraris del PP. Altres intents de constituir una comissió d'investigació va ser també frustrats en diverses ocasions.

– El 6 de juny de 2018, a proposta dels grups parlamentaris d'ERC, Junts per Catalunya, Catalunya en Comú i la CUP, el Ple del Parlament de Catalunya va aprovar la creació d'una comissió d'investigació que ha vingut treballant des de l'11 d'octubre de 2018 fins a l'octubre del 2019.

– El 25 de setembre de 2018, a petició del grup parlamentari de Podemos es va aprovar per pràctica unanimitat la creació d'una comissió d'investigació sobre el Castor al Congrés de Diputats. Malauradament, no es va activar fins al 22 de febrer de 2019, deu dies abans de la dissolució de la Cambra parlamentària.

– La querella criminal, presentada davant l'Audiència Nacional el 27 de febrer de 2018 contra tots els ministres implicats i diferents representants de l'empresa promotora, va ser promoguda per la xarxa X-Net, l'Observatori del Deute i la Globalització i l'Institut de Drets Humans de Catalunya, i va ser el fruit de les conclusions del judici popular celebrat el 17 de juny de 2017. La querella pels delictes de prevaricació, frau a l'administració pública i malversació de fons públics va ser desestimada per l'Audiència Nacional, així com també va ser rebutjat el 30 de gener de 2019 el recurs d'empara davant del Tribunal Constitucional per la vulneració del dret fonamental a la tutela judicial efectiva, fet que permetrà en el futur que la querella es pugui traslladar a instàncies europees.

– Finalment recollirem amb cert detall per la seva rellevància l'informe del Síndic de Greuges de març de 2018, «Projecte Castor: bases per a una auditoria». L'informe ha estat participat pel Col·legi Oficial de Geòlegs de Catalunya, pel Col·legi

d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya i pel Col·legi d'Ambientòlegs de Catalunya i compta amb la seva conformitat i suport tècnic.

L'informe posa de manifest les deficiències del projecte Castor «*en l'elaboració dels models de flux, dels models geomecànics i de l'anàlisi sísmica*«[...] *«es pot concloure que hi ha prou indicis, en totes i cadascuna de les fases d'avaluació geològica sobre la qual es fonamenta el projecte, d'irregularitats, insuficiències, errors i contradiccions que s'haurien d'investigar en una auditoria tècnica». «L'auditoria tècnica hauria d'investigar tots els informes elaborats per a ESCAL UGS abans de la injecció de gas per estimar si amb les dades disponibles l'agost-setembre de 2013 es podia haver previst el que finalment va ocórrer, si es podien haver pres mesures per evitar els terratrèmols i, si aquest fos el cas, per què no es van executar aquestes mesures.» «*[...] *per dilucidar si el Projecte Castor es podia considerar un projecte geològic tècnicament i econòmicament viable i robust o bé s'havia de qualificar com a especulació pseudocientífica*.»

L'informe del Síndic conclou:

«De l'estudi dels informes a què s'ha tingut accés, se'n desprèn que hi ha prou indicis que els terratrèmols de setembre-octubre de 2013 originats als voltants de la plataforma Castor són el resultat final de la seqüència de decisions empresarials i tècniques preses per ESCAL UGS:

– Iniciar un projecte altament especulatiu des del punt de vista geològic i basat en unes previsions de recuperació de petroli impossibles de materialitzar,

– Elaborar un model geològic del magatzem amb uns paràmetres extraordinaris sense una base objectiva comprovable,

– Estimar unes pressions de fractura de la roca segell superoptimistes quan les dades apuntaven a escenaris molt més conservadors, que han estat confirmats en injectar gas.»

I acaba amb una explicació tècnica coincident amb la majoria d'informes emesos al respecte: «La injecció de cabals excessius de gas per a un magatzem amb paràmetres molt més modestos del que va estimar ESCAL UGS van desembocar en el desenvolupament de sobrepressions excessives. Aquestes sobrepressions van poder fracturar la roca segell i donar lloc a fuites de gas i petroli, que en entrar a la falla d'Amposta van causar-ne la desestabilització i el moviment. El moviment de la falla d'Amposta, al final de la seqüència d'esdeveniments descrita, és el que desencadena la sèrie de terratrèmols els últims dies de setembre i primers d'octubre de 2013.»

2. Conclusions

Conclusió 1

Denunciem que per a dur a terme el projecte Castor va ser necessària la concertació i la connivència dels principals responsables de les polítiques energètiques i d'infraestructures del Govern espanyol del període 2000-2014 que va facilitar cada un dels actes administratius per a que fos possible, prenent decisions que es poden considerar irregulars, arbitràries, injustes i amb risc per la seguretat i la salut pública, prioritzant l'interès particular de les empreses participants i contràries a l'interès general.

Conclusió 2

Constatem que, tal i com recull el Síndic de Greuges, l'afectació causada pel projecte Castor als ciutadans dels municipis veïns és inqüestionable, i no només des del punt de vista de la inseguretat i sensació de perill real derivada dels terratrèmols patits als mesos de setembre i octubre de 2013, amb sismes d'intensitat de fins a 4,2 de l'escala Richter, i dels danys materials que ha comportat en alguns casos, sinó també dels anys d'angoixa i preocupació dels ciutadans de les Terres del Sénia en

veure que s'estava tramitant un projecte sobre el qual hi havia la certesa, basada en informes tècnics, de risc sísmic.

Conclusió 3

Requerim al Govern de l'Estat que es donin resposta i s'atenguin als danys materials i morals dels veïns i institucions públiques afectades. També al Govern de la Generalitat que presti un servei d'assessorament i de suport als afectats perquè s'acompanyin les reclamacions que es troben en curs.

Conclusió 4

Constatem que del contingut de les compareixences dels experts en geologia i dels informes tècnics aportats, no hi ha cap dubte que els moviments sísmics ocorreguts durant el 2013 al Maestrat i a les Terres de l'Ebre van ser provocats per la injecció de gas al magatzem subterrani Castor.

Conclusió 5

Constatem que l'empresa concessionària ESCAL UGS i el conjunt de l'administració de l'Estat van fer cas omís de tots els advertiments i antecedents de risc sismològic induït a l'entorn de la falla tectònica Amposta.

Conclusió 6

Instem al Govern de l'Estat espanyol a emprendre les mesures necessàries per tal de recuperar les indemnitzacions i costos que es van pagar indegudament a l'empresa promotora del projecte Castor, ESCAL UGS.

Conclusió 7

Considerem que l'administració de l'Estat i els respectius governs que han participat en la tramitació del projecte Castor han vulnerat els principis del dret administratiu d'objectivitat, publicitat, igualtat i concurrència. Les adjudicacions han estat fetes amb una concurrència efectiva extremadament restrictiva.

Conclusió 8

De la mateixa manera, considerem que també han estat expressament vulnerats per part de l'administració de l'Estat i els respectius governs els principis de participació pública i de facilitar l'accés a la informació. Han estat sistemàtiques les limitacions a la participació de les administracions catalanes, ajuntaments i al propi Govern de Catalunya, arribant-se a manipular els límits marítims, així com ha estat norma la manca d'acceptació de la participació dels moviments socials i ciutadans durant tota la tramitació.

Conclusió 9

Constatem que els costos previstos per al projecte (250 milions d'euros al 2003) es van incrementar exponencialment amb el temps, i l'administració de l'Estat no va aplicar mecanismes de control eficients, aplicant per altra banda mètodes retributius i sistemes d'auditoria de costos per a les instal·lacions de transport, regasificació i emmagatzematge subterrani que ni són eficients ni incentiven el control i l'optimització de costos.

Conclusió 10

Constatem que, tal i com afirmava la Comissió Nacional d'Energia (CNE), la manca de concurrència efectiva per al desenvolupament del projecte feia inviable valorar l'adequació econòmica del cost dels serveis subcontractats a ACS o a altres empreses del propi grup.

Conclusió 11

Denunciem que ESCAL UGS va preparar un concurs a mida perquè s'adjudiqués la construcció de la planta a ACS. La CNE destaca que no hi va haver un sistema transparent d'adjudicació, ni altres ofertes, i ho qualifica d'«autoadjudicació» sense

preu fixat. ESCAL UGS va esdevenir un instrument dirigit i controlat per ACS i la seva xarxa empresarial i d'interessos econòmics.

Conclusió 12

Denunciem que va ser el mateix Govern de l'Estat qui mitjançant el RD 1383/2011, de 7 d'octubre, que modificava un dels apartats del títol habilitant de la concessió, el RD 855/2008, va ampliar el marge de la inversió en el projecte Castor de 750 a 1.273 milions d'euros.

Conclusió 13

Reprovem la manca de rigor, de recursos tècnics, de transparència i de defensa de l'interès general de les autoritats dels ministeris competents en matèria d'indústria, d'energia i de medi ambient de l'Estat espanyol en el decurs del desenvolupament del projecte Castor.

Conclusió 14

Constatem que els informes emesos amb caràcter previ per part de l'Institut Geològic i Miner (IGME) van ser incapaços de detectar les greus deficiències tècniques dels estudis i projectes presentats per l'empresa promotora ESCAL UGS.

Conclusió 15

Reprovem també la manca de capacitació tècnica i rigor, de responsabilitat social i ambiental de l'empresa concessionària ESCAL UGS.

Conclusió 16

Constatem que el paper del Banc Europeu d'Inversions ha estat clau per tal de poder finançar en projecte Castor, i que els seus mecanismes d'avaluació de riscos van resultar del tot incompetents. El BEI va aprovar el finançament d'un projecte tècnicament insostenible, impulsat per un empresa sense experiència en el sector, i que s'allunya dels objectius ambientals de la pròpia Unió Europea. La «Project Bond Iniciative» desenvolupada per la Comissió Europea i el BEI, que serví per finançar el projecte Castor, no entra a valorar les clàusules de les concessions, sent aquestes responsabilitat dels estats membres.

Conclusió 17

Denunciem que ESCAL UGS i ACS desenvolupen un projecte de gran risc tècnic sense assumir pràcticament riscos de caràcter econòmic ni aportacions econòmiques (contràriament al que determina la legislació espanyola d'hidrocarburs) com a conseqüència de la cobertura del BEI, mitjançant l'emissió dels «project bonds», en primera instància, i del RDL 13/2014, posteriorment, traslladant el deute i les pèrdues a ENAGAS i a la factura del gas dels usuaris durant 30 anys.

Conclusió 18

Reconeixem la tasca de defensa dels interessos públics i de la ciutadania per part de l'ajuntament d'Alcanar, de la Plataforma Ciutadana en Defensa de les Terres del Sénia i dels promotors de la querella ciutadana «Cas Castor».

Conclusió 19

Mostrem el reconeixement i donem suport a l'Informe emès pel Síndic de Greuges el març del 2018 i les seves conclusions, així com també creiem necessària la seva petició de dur a terme una auditoria tècnica que permeti esbrinar l'abast dels dèficits detectats en la construcció de les instal·lacions del magatzem de gas i reclamar-ne les possibles responsabilitats, determinant si ens trobem davant d'un cas de dol o negligència, o de mala fe - si l'empresa ja hagués estat conscient de la inviabilitat tècnica del projecte amb anterioritat als terratrèmols.

Conclusió 20

Reprovem la no assistència a la Comissió d'Investigació del Projecte Castor al Parlament de Catalunya d'alguns del màxims responsables de l'administració de l'Estat, durant el mandat dels quals es va desenvolupar el projecte Castor.

Conclusió 21

Considerem pertinent impulsar les modificacions legislatives que permetin la participació amb plenitud de drets de les administracions públiques en les tramitacions administratives quan l'impacte ambiental i social de l'actuació afecti al territori del qual n'és competent, tot i no estar ubicada en el seu territori d'actuació.

Conclusió 22

Requerim al Govern de Catalunya que procedeixi a reclamar al Govern espanyol que es deixi sense efectes la correcció d'errades del Reial decret 638/2007, de 18 de maig, de les capitanies marítimes i els districtes marítims, publicada al BOE del 5 de març de 2008 pel Ministeri de Foment.

Una correcció d'errades que a efectes pràctics duia a terme un canvi competencial sobre la plataforma marítima del projecte Castor entre la Generalitat valenciana i la catalana, alhora que restringia la capacitat de participació en la tramitació del projecte d'aquesta darrera.

Conclusió 23

Considerem que cal dur a terme una revisió crítica dels mecanismes de planificació dels sectors de l'electricitat i del gas que van portar a realitzar durant la dècada del 2000 previsions molt allunyades de la realitat i dels objectius ambientals aprovats per les diferents instàncies internacionals. No té cap sentit continuar invertint en promoure el consum de combustibles fòssils quan les mesures de lluita contra el canvi climàtic ens obliguen a avançar decididament cap a les energies renovables.

Conclusió 24

Constatem que les polítiques impulsades per part dels diferents governs espanyols d'impuls de grans infraestructures gasistes d'un elevat cost, que avui han quedat infrautilitzades, han convertit el sistema gasista espanyol en deficitari i car per al consumidor. De fet, el propi RD 13/2014 justifica l'estat d'hibernació del magatzem Castor en el fet que *«l'actual conjuntura de la demanda de gas no requereix de la incorporació d'aquesta infraestructura al sistema gasista».*

Conclusió 25

Considerem que la informació pública del 2 d'agost de 2007 de la concessió a ESCAL UGS per a *«l'explotació d'un magatzem de gas natural submarí davant la costa de Castelló»* per part de la Subdelegació del Govern a Castelló va vulnerar volgudament els drets de participació i de transparència propis per a un tràmit d'aquesta complexitat.

Conclusió 26

Reprovem que l'ordre, de 27 de desembre de 2012 aprovada pel Ministre José Manuel Soria que modificava els mecanismes de la retribució dels magatzems subterranis de gas natural ampliant el període de renuncia a la concessió de cinc a vint-i-cinc anys, fos aprovada ad-hoc perquè ESCAL UGS pogués optar a la renúncia i a la posterior indemnització.

Conclusió 27

Considerem que la Secretaria d'Estat del Canvi Climàtic del Ministeri de Medi Ambient i Medi Rural i Marí va actuar de mala fe fragmentant la tramitació del gasoducte de connexió del sistema gasista amb la planta marítima del Castor amb la finalitat d'evitar l'avaluació d'impacte ambiental (23 de novembre de 2009), tramitació que tan l'Audiència Nacional com el Tribunal Suprem van anul·lar.

Conclusió 28

Considerem altament preocupant que la llicència municipal d'obres de la planta terrestre fos atorgada per l'Ajuntament de Vinaròs només 5 dies després de la seva sol·licitud, un 28 de desembre de 2009. Llicència que fou declarada nul·la al gener del 2015 pel jutjat contenciós administratiu número 2 de Castelló, ja que els terrenys en la que es va construir la planta no eren urbanitzables.

Conclusió 29

Denunciem el cúmul de despropòsits que se'n deriven de l'aprovació i aplicació del RDL 13/2014, de 3 de octubre, pel que s'adopten mesures urgents en relació amb el sistema gasista i la titularitat de centrals nuclears.

La decisió per part del Govern de l'Estat de dur a terme aquest procediment mitjançant un reial decret llei, quan la concessió va ser atorgada per un reial decret, evidenciava possiblement la voluntat de l'administració espanyola d'evitar que el seu contingut fos recorregut per la via del contenciós administratiu i es pugues bloquejar la indemnització via judicial.

En primer lloc, el Govern de l'Estat va pagar abans de disposar dels informes objectius necessaris per a determinar si estàvem o no davant d'un cas de «negligència greu o frau intencionat».

En segon lloc, el càlcul del valor net de la inversió (criteri indemnitzatori previst en el RDL 13/2014) va ser fixat per una auditoria privada encarregada per la pròpia empresa concessionària, valor que el Govern no va contrastar suficientment.

En el moment de publicar-se al BOE l'ordre de pagament, no es complien cap dels dos requisits que el RD 855/2008, de 16 de maig, exigia. Quan l'empresa ESCAL UGS presenta la renuncia, que probablement no hauria d'haver estat mai acceptada, les instal·lacions ni estaven operatives ni l'explotació comercial havia començat encara.

Per altre costat, el Govern de l'Estat, en el reial decret llei, fixa el termini de pagament en funció dels interessos de l'empresa concessionària, evitant superar el 30 de novembre de 2014, data fixada en les condicions de l'emissió dels bons. Urgència que, la sentència del Tribunal Constitucional de 22 de desembre de 2017, va considerar com a injustificada.

Les urgències en el pagament es van dur a terme desatenent les comprovacions que la pròpia sentència del Tribunal Suprem de 14 d'octubre de 2013 recomanava, i fent cas omís de totes les veus autoritzades que reclamaven no es fes el pagament automàtic de la compensació a l'empresa concessionària fins que es gaudís dels informes objectius necessaris per a determinar si estàvem o no davant d'un cas de «negligència greu o frau intencionat».

Conclusió 30

Denunciem l'extrema gravetat del fet que ni el Consell General del Poder Judicial ni el Ministeri de Justícia hagin dotat a l'oficina judicial del Jutjat d'Instrucció número 4 de Vinaròs dels recursos humans i tècnics adients per a poder avançar de forma urgent i definitiva en la conclusió del procediment penal en curs. Un procediment que des de primers del 2015 investiga a 18 persones per presumpta prevaricació mediambiental i delictes contra el medi ambient.

Conclusió 31

Considerem que el Govern espanyol ha de fer efectiu el desmantellament de les instal·lacions del Castor garantint la seguretat mediambiental i ciutadana així com també amb la màxima transparència en tots els tràmits per dur-lo a terme. El cost del desmantellament del Castor en cap cas s'ha de fer en diners públics, havent-se d'assumir per part d'ESCAL UGS com a constructora i explotadora del magatzem de gas i responsable principal d'aquest projecte fallit.

Conclusió 32

Denunciem la manca de recursos econòmics per dur a terme la correcta supervisió, operació i control de les instal·lacions hivernades que garantissin la seguretat per a les persones i el medi ambient, des de que la CNMC va deixar de pagar a ENAGAS per aquestes tasques.

Conclusió 33

Considerem la necessitat de desenvolupar un seguiment de les conclusions d'aquesta Comissió d'Investigació, tan a nivell del Govern de Catalunya, com a nivell parlamentari, pel mateix Síndic de Greuges, o per altres administracions locals afectades directament pel futur del projecte.

GRUP PARLAMENTARI DE JUNTS PER CATALUNYA (REG. 47254)

Conclusions de la Comissió d'Investigació sobre el Projecte Castor del Grup Parlamentari de JxCat

1. Introducció

La creació de la Comissió d'Investigació sobre el Projecte Castor va ser sol·licitada per diferents grups parlamentaris i aprovada per tots per tal de posar llum a diferents qüestions que planen sobre aquesta infraestructura de gas que hi ha installada a terra i a mar a uns 20 kilòmetres de la costa de Vinaròs i que va reconvertir un antic jaciment petrolífer en un magatzem de gas. Convé aclarir si hi ha hagut males pràctiques al voltant de Castor i la implicació de diferents agents públics i privats. Retre comptes amb els diferents grups parlamentaris i intentar esbrinar per què aquest projecte va fracassar tan prematurament era un objectiu i és per això que des del grup parlamentari de Junts per Catalunya, interessat en mantenir la màxima transparència en el sistema, i alhora preocupat perquè les possibles males pràctiques embruten, vam donar suport a la iniciativa des del primer moment.

El setembre i octubre de 2013, coincidint amb la primera gran injecció de gas, es van produir centenars de terratrèmols el més gran dels quals fou de magnitud 4.3 de l'escala de Richter. Aquests fets van produir molta alarma social en la població que patí aquests terratrèmols, donada la manca total d'informació que es tenia sobre les activitats en les plantes marítima i terrestre d'aquesta instal·lació.

La problemàtica dels magatzems tipus Castor és molt complexa però no per això poc coneguda. Des dels anys seixanta la injecció de fluids i gasos ha provocat terratrèmols en diverses instal·lacions terrestres i marines de tot el món. La sismicitat induïda no és un problema nou que apareix al magatzem Castor, sinó que són molts els casos coneguts anteriorment. A més, tampoc la magnitud dels terratrèmols que es produïren al setembre de 2013 és excepcional. En d'altres casos foren semblants o fins i tot es superà arribant a valors de magnitud de més de 5. En conseqüència, no es pot considerar com un fet excepcional i sorprenent.

Un resum cronològic de les dates principals podria ser el següent: el 1996 es dona una llicència a l'empresa *Eurogas* per determinar mitjançant unes prospeccions si un antic camp petrolífer podria ser idoni com a magatzem de gas. Posteriorment, l'empresa ACS es fa càrrec d'un 67% de les accions i crea Escal UGS per fer-se càrrec del projecte. Aquesta empresa va demanar amb data 31 de gener de 2006 la concessió d'explotació del Castor i el 16 de maig de 2008 el govern estatal li atorgà la concessió. El 23 d'octubre de 2009 la *Secretaria d'Estado para el Cambio Climático* formula la declaració d'impacte ambiental i el 7 de juny de 2010 la *Dirección General de Política Energética y Minas* atorgà l'autorització administrativa i reconeixement de la titularitat pública de les instal·lacions i serveis necessaris per al desenvolupament del projecte. El 5 de juliol de 2012 la *Subdelegación del Gobierno*

a Castelló va emetre l'acta de posada en servei provisional i va habilitar la injecció de gas al Castor. La injecció de gas va començar el 14 de juny de 2013.

Per tal de dur a terme el projecte, Escal es va finançar amb un crèdit amb la participació de dinou entitats financeres, però, finalment, el 2013, és un projecte de bons de la Unió Europea qui ho finança amb el suport del *European Investment Bank*, emesa per *Watercraft* amb la participació de vint-i-nou inversors i essent el Banc Santander el coordinador de l'operació. El fet potser més destacable és que als inversors se'ls garanteix el cobrament de les seves inversions amb un interès d'uns cent punts bàsics sobre el cost del deute sobirà en aquell moment. En conseqüència, ni la concessionària ni els inversors assumien cap risc atès que tenien les seves inversions assegurades.

Després dels terratrèmols, el 18 de juliol de 2014, l'empresa *Escal UGS* va presentar un escrit al *Ministerio de Industria, Energia y Turismo* en el qual es comunicava la seva decisió d'exercir el dret de renúncia de la concessió. El 4 d'octubre de 2014 el govern espanyol aprova el *Real Decret Ley* 13/2014 en el qual s'aprova la petició de renúncia presentada per *Escal UGS*, s'hiverna la instal·lació i es paga de forma immediata a *Escal UGS* els 1350.729 milions d'euros d'indemnització amb un crèdit sindicat pel Banco Santander, CaixaBank i Bankia a un interès del 4.3% a 30 anys. Estava previst que el cobrament del crèdit es realitzés mitjançant un recàrrec a les factures del gas. A finals de 2017 el Tribunal Constitucional va suspendre aquest mecanisme de pagament i la *Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia* va decidir que s'aturessin els pagaments.

El Govern de la Generalitat de Catalunya va acordar el 7 d'octubre de 2014 promoure totes aquelles accions jurídiques per a defensar els interessos dels ciutadans de Catalunya. La data més rellevant en aquest sentit és la interposició d'un recurs d'inconstitucionalitat contra el *Real Decreto Ley* 13/204 que va tenir una resolució favorable el 22 de desembre de 2017. Aquesta resolució va comportar que al mes de gener de 2018 la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, tal com ja hem esmentat, cancel·lés els pagaments destinats al cobrament de la indemnització. A més, de les diverses impugnacions realitzades tres d'elles, les de 2015, 2016 i 2017, ja han estat favorables i han suposat un estalvi de 215 milions d'euros per als usuaris del gas.

La síntesi d'aquest projecte és que ha estat un fracàs polític, empresarial, econòmic i social, que ha comportat uns costos de 1350.729 milions d'euros, riscos medi ambientals i inseguretat a les persones.

Hi ha indicis molt clars que es prengueren decisions equivocades basades en dades incompletes i contradictòries tal com quedarà reflectit en aquestes conclusions.

Les consideracions que es fan en els següents apartats deriven de les exposicions dels diferents compareixents i de diverses publicacions, especialment de l'informe realitzat per professors de l'MIT i Harvard l'abril de 2017 i l'informe del síndic de greuges de març de 2018.

2. Desenvolupament de les sessions

Constituïda el dia 11 d'octubre de 2019, la comissió Castor s'ha desenvolupat en un total de 14 sessions on han comparegut 40 persones proposades pels diferents grups parlamentaris.

Contràriament a la voluntat dels grups, i després de dos intents amb la convocatòria de dues sessions, no van comparèixer finalment José Manuel Soria López, exministre d'Indústria, Energia i Turisme; Teresa Ribera Rodríguez, ministra de Transició Energètica i Medi Ambient i ex-secretària d'estat de Canvi Climàtic, i Juan José Durán, director del Departament de Recursos Geològics de l'Institut Geològic Miner d'Espanya. Les incompareixences de Soria i Ribera, exministres, posen de relleu la irresponsabilitat dels alts càrrecs de l'estat a l'hora de donar explicacions sobre aquest projecte gasista. Tal com han esdevingut les sessions i després d'escol-

tar testimonis i experts, es pot apuntar la connivència i la complicitat dels governs del Partit Popular (PP) i del Partit Socialista Obrer Espanyol (PSOE) en aquest projecte fallit. L'administració havia de garantir que tot es fes correctament i el desenvolupament de tot plegat ha demostrat que precisament l'administració, liderada per aquestes dues forces polítiques, no ho va fer. Ningú ha assumit responsabilitats, ni tan sols les d'acudir a comparèixer quan el Parlament de Catalunya ho sol·licita formalment i això és un indici clar d'opacitat i de no cooperació institucional.

Alguns dels compareixents hi ha assistit com a experts i altres com a testimonis i tots han aportat a la comissió dades que ens han permès conèixer detalls relacionats amb la temàtica. Així doncs, hem escoltat perfils tècnics, perfils polítics i perfils socials que han posat de relleu diferents aspectes interessants sobre el projecte Castor, entre els quals hi ha hagut algunes veus interessants del territori de les Terres del Sénia que van patir (i pateixen) en primera instància les conseqüències d'aquest despropòsit. Vegem-ne la relació final, per ordre:

Josep Giner, doctor en geologia i professor de la Universitat de Barcelona / Jordi Marsal, investigador, periodista i autor del llibre Castor: la bombolla sísmica / Alfons Pérez, membre de l'Observatori del Deute en la Globalització i cofundador del grup Cas Castor / Rafel Ribó, síndic de greuges / Cristina Reverter, membre de la Plataforma Ciutadana en Defensa de les Terres del Sénia / Juan Evelio Monfort, membre de la Plataforma Ciutadana en Defensa de les Terres del Sénia / Alfons Montserrat, exalcalde d'Alcanar, en qualitat de testimoni / Joan Ferrando, president de l'Associació d'Afectats pel Projecte Castor / Antoni Abad, president de la Cecot / Ramon Pérez, representant del Col·legi Oficial de Geòlegs de Catalunya / Joan Escuer, expresident del Col·legi Oficial de Geòlegs de Catalunya / Mònica Guiteras, membre de l'Observatori del Deute de la Globalització, de l'Aliança contra la Pobresa Energètica, cofundadora del grup Cas Castor i experta en finança-ment i relació amb el Banc Europeu d'Inversions / Maria Campuzano, membre de l'Aliança contra la Pobresa Energètica / Asun Cirera, advocada / David Altadill, Observatori de l'Ebre / Estefania Blanch, Observatori de l'Ebre / Llorenç Planagumà, geòleg i coordinador del Centre de Sostenibilitat Territorial / Oriol Altisench, degà del Col·legi d'Enginyers de Camins / Ricard Vizcarra, president del Col·legi d'Ambientòlegs de Catalunya / Aitana de la Varga, jurista i professora de dret administratiu a la Universitat Rovira i Virgili / Héctor Perea, geòleg i investigador del Consell Superior d'Investigacions Científiques / Luís González de Vallejo, catedràtic d'enginyeria geològica de la Universidad Complu-tense de Madrid / José Maria Garcia, Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya / David Bondia, jurista, integrant de l'equip tècnic del Castor i professor de dret internacional públic a la Universitat de Barcelona / Mariano Marzo, catedràtic d'estratigrafia de la Universitat de Barcelona / Ruben Juanes, enginyer i redactor de l'informe del MIT-Harvard sobre el projecte Castor / Ernest Urtasun, eurodiputat / Jordi Évole, periodista / Jordi Aurich, ex-director ge– neral de Protecció Civil / Josep Huguet, exconseller d'Innovació, Universitats i Empresa / Pere Palacín, director general d'Energia, Seguretat Industrial i Seguretat Minera / David Fernández, periodista i membre del jurat popular sobre el projecte Castor / Javier Balada, exregidor d'Urbanisme de l'Ajuntament de Vinaròs (Baix Maestrat) / Domènec Fontanet, regidor de Foment de l'Activitat Econòmica, Turisme, Comerç i Consum de Vinaròs (Baix Maestrat) / Recaredo del Potro, president del Consell d'Administració d'Escal UGS / Florentino Pérez, president del Consell d'Administració d'Actividades de Construcción y Servicios (ACS) / Mariano Suñer, propietari de l'empresa Río Cenia i dels terrenys expropiats per a construir la planta de gas terrestre / Gonzalo Gortázar, conseller delegat de CaixaBank / Antonio Aretxabala, geòleg / José Montilla, exministre d'Indústria, Comerç i Turisme / José Antonio Álvarez, conseller delegat del Banco Santander

3. Idoneïtat de l'emplaçament i construcció del magatzem

En molts indrets del món s'han construït més de sis-cents magatzems subterranis similars al del Castor i els problemes ocasionats no han estat mai de l'amplitud del que hem analitzat en aquesta comissió. Creiem que la qüestió fonamental està en la idoneïtat concreta del magatzem de Castor, especialment en el seu emplaçament i en la necessitat de tenir una infraestructura d'aquest tipus, no pas en el fet de ser un magatzem subterrani.

En el context econòmic-energètic de la fi del segle xx es pot considerar que la construcció d'un magatzem subterrani de gas natural era una iniciativa raonable i justificada tal com demostren els més de 600 magatzems existents a tot el món que ja hem esmentat. Als anys 90 del segle passat, quan es va sol·licitar el permís d'investigació del projecte Castor, les plantes de cogeneració tenien un paper important en el model energètic i d'aquí la necessitat de disposar d'un volum suficient de gas de reserva. Instal·lacions subterrànies com la Castor permeten tenir una més gran independència energètica i tenir un temps de resposta suficient davant de possibles agitacions polítiques que provoquessin que el flux de gas que prové dels països proveïdors disminuís o, fins i tot, es parés.

Tanmateix, quan les injeccions de gas van tenir lloc aquestes raons ja no eren convincents. El principal motiu és que la Unió Europea ja havia decidit que les energies renovables a mig termini havien de compartir el mercat amb les fòssils i substituir-les a llarg termini. Una altra raó és que el consum de gas no seguí les prediccions que es realitzaren i disminuí notablement.

Com ja s'ha comentat, l'emmagatzematge de gas en magatzems subterranis no és contraproduent en si mateix. La qüestió fonamental consisteix en si la localització és l'adequada o no ho és tal com han confirmat diferents experts en les seves compareixences.

En conseqüència, no és encertat pensar que l'error fou l'ús del subsol per activitats empresarials. Amb el coneixement científic adequat es pot determinar si, amb les eines, les infraestructures i el personal indicats el risc és assumible o no ho és. Moltes altres iniciatives com aquesta s'han realitzat a tot el planeta i no hi ha hagut conseqüències negatives.

Cal afegir que en aquest cas concret de l'emplaçament del Castor, diverses entitats catalanes de prestigi, com ara l'Observatori de l'Ebre i el Col·legi d'Ambientòlegs de Catalunya per citar-ne només dues, ja van alertar de possibles problemes sísmics.

Els punts més rellevants que qüestionen l'emplaçament del magatzem Castor són els següents:

3.1 Aquest dipòsit està construït damunt la falla d'Amposta, una falla molt probablement activa segons l'opinió de diversos experts. Aquest fet el fa especialment diferent als altres magatzems similars.

3.2 Tots els indicis fan pensar que quan es va prendre la decisió de construir el magatzem Castor no es disposava de suficient informació, sobretot geològica.

3.3 L'any 1989 Shell va deixar d'explotar el pou petrolífer i l'any 1995, quan Eurogas es fa càrrec del projecte Castor, s'avaluava que quedaven uns 35 milions de barrils en el camp d'Amposta. Posteriorment, l'any 2005 es comprovà que aquesta quantitat era fictícia i que en el millor dels casos en restava una setena part. Aquest fet era una alerta que el coneixement que es tenia del magatzem era molt escàs i en algun aspecte fins i tot erroni.

3.4 Respecte a la geometria del magatzem existeixen molts de dubtes que l'empresa en tingués un coneixement ja no exhaustiu sinó fins i tot correcte. El gas s'ha de moure en les cavitats entre les roques i, per tant, les dimensions d'aquestes cavitats són essencials per a determinar diversos paràmetres de funcionament. Hi ha moltes evidències per a concloure que es cometeren errors significatius en la con-

cepció geomètrica del magatzem tal com afirmen els experts de l'MIT en el seu informe.

4. Alteracions i anomalies administratives

4.1 L'any 2008 la Direcció General de Polítiques Ambientals de la Generalitat de Catalunya va fer diverses consideracions en relació a l'estudi d'impacte ambiental del projecte Castor que havia presentat el ministeri. Aquest mateix any les competències que Catalunya té en medi ambient no pogueren aplicar-se atès que el magatzem, mitjançant una correcció d'errors que modificà els límits marítims, passà d'estar de territori català a territori castellonenc.

4.2 Tot i que l'Observatori de l'Ebre i d'altres organitzacions van manifestar, tant en la fase del projecte com en la d'al·legacions, que hi havia risc de terratrèmols, les diferents instàncies de l'estat, ministeris competents i el *Instituto Geológico y Minero de España*, van donar el seu vistiplau favorable a les diverses fases del projecte i a la declaració ambiental atorgada per la *Secretaria de Estado para el Cambio Climático* de 2009, sense que es tingui constància que es tingués en compte el risc sísmic. Les primeres declaracions després dels primers terratrèmols per part dels responsables d'Escal UGS i d'altres institucions mostren que, efectivament, no es tenia en compte la possibilitat de la sismicitat induïda, en contrast –com ja hem comentat– amb moltes referències bibliogràfiques.

4.3 L'encàrrec que es va fer a l'MIT el 2014 es podia haver realitzat abans. Es podrien haver conegut tots els resultats d'aquest estudi amb anterioritat al 2013, abans de fer les injeccions de gas.

4.4 A instàncies de la denúncia presentada per la Plataforma de les Terres del Sènia al *European Investment Bank*, el mecanisme de reclamació intern del Banc Europeu d'Inversions fa constar que no es van avaluar l'historial d'estrès i el règim d'estrès futur durant la injecció i l'extracció de gas, ni es va considerar la sismicitat potencialment induïda com un factor de risc durant les avaluacions tècniques realitzades amb anterioritat als successos de 2013. És a dir, els terratrèmols.

4.5 El projecte es va dividir en subprojectes. Si no hagués estat així s'hagués hagut de sotmetre a avaluació ambiental en la seva globalitat.

5. Mancances tècniques del projecte

Un model es pot entendre com una abstracció d'un fenomen o procés per tenir-ne una representació al més fidedigne possible, amb l'objectiu de controlar-lo i fer– ne prediccions. Per tal que la idealització del fenomen sigui al més adient possible cal que les hipòtesis que es facin es corresponguin al més versemblant possible amb la realitat. Són diverses les mancances que diferents experts han coincidit a enumerar en la definició del model geològic que serveix de base per al model dinàmic del projecte. Hi ha motius per pensar que les dades que va presentar *Escal UGS* no s'ajusten a la realitat i haurien d'haver estat calibrades. A més, aquest magatzem havia estat un pou petrolífer de la companyia Shell i, per tant, a priori es tenia molta informació disponible sobre la seva estructura geològica. La tècnica que es feu servir ha estat àmpliament utilitzada en molts d'altres magatzems d'arreu del món. Conseqüentment, l'empresa tenia a la seva disposició l'experiència de molts altres casos com el seu. La següent és una relació de les principals mancances tècniques que tenia el projecte:

5.1 Segons diverses fonts, la fase d'injecció comença el juny de 2013 amb uns valors propers als límits teòrics donats pel model, posant en qüestió que hi hagués una real fase d'experimentació. Si s'hagués disposat d'una xarxa sísmica submarina per enregistrar de forma precisa els micro-terratrèmols que es poguessin produir s'hauria pogut injectar gas començant per valors molt més baixos i controlar quina era la resposta del terreny. Aquesta tecnologia existia al 2013, i no es va implementar.

5.2 Manca de coneixement geològic de la zona on s'ha construït el magatzem Castor tal com han assenyalat diferents experts durant els treballs de la comissió,

en particular, els responsables del Col·legi de Geòlegs de Catalunya. Aquest fet és molt rellevant donat que el coneixement geològic és la base dels models implementats posteriorment.

5.3 No es va desplegar una xarxa sísmica al fons marí en contraposició a l'opinió de molts experts.

5.4 No es coneix quina fou la valoració que realitzà l'empresa sobre el risc geològic, però sí que es pot afirmar que, en el cas que en fes alguna, no fou l'adequada donades les conseqüències que patí el territori.

5.5 No es té constància que en el projecte es considerés la possibilitat de l'existència de falles que poguessin afectar el magatzem i en conseqüència de risc de terratrèmols la qual cosa conduí a la utilització d'un model geomecànic excessivament senzill.

5.6 El desacord entre les dades de l'empresa i les d'altres experts com del MIT o de l'IGME respecte a la determinació de la pressió de fractura de la roca són molt considerables. És de principal importància la determinació d'aquest valor atès que és el límit superior de la pressió operativa del gas.

5.7 Respecte la porositat, el desacord també és molt notori atès que en les dades on hi ha menys discordança aquesta representa un 66% del valor donat per l'empresa.

5.8 No consta que es fessin assajos *in situ*.

6. Conclusions

6.1 Molt probablement, els terratrèmols foren la conseqüència d'una molt mala planificació empresarial, complementada amb irregularitats de tot tipus. En conseqüència, el tancament del Castor no és producte dels terratrèmols sinó de les decisions mal preses, deficiències i possibles negligències tant en l'àmbit empresarial com en el polític.

6.2 No es produïren danys materials perceptibles però sí una gran alarma social producte en part de la no informació que es donà a la població. Consegüentment, sí que és possible considerar que hi hagueren danys morals, tal com han constatat la Plataforma en Defensa de les Terres del Sénia i APLACA (Associació d'Afectats per la Plataforma Castor) que han liderat la defensa dels interessos com a poble.

6.3 No hi ha dubtes, més enllà de la pròpia incertesa inherent a aquest tipus de fenòmens, que hi ha una relació directa causa-efecte entre les injeccions de gas i els terratrèmols que tingueren lloc a les terres del Sènia i de l'Ebre. Aquest nexe ha estat publicat en diverses publicacions científiques. Si l'empresa, tal com ha fet en diverses ocasions, no està d'acord amb aquesta tesi hauria de publicar els seus propis arguments.

6.4 El senyor Recaredo del Potro Gómez, president del consell d'administració d'Escal UGS, va afirmar el 17 de juny de 2019 en aquesta comissió d'investigació, i cito textualment de l'acta: «durante más de diez años Escal estudió, hizo todos los estudios, trabajos e investigaciones, por un monto de 40 miliones de euros, para asegurarse de que el proyecto se hacía con plenas garantías de viabilidad técnica y económica». Un cop descrites les deficiències tècniques d'aquest projecte, donades les conseqüències econòmiques del mateix i les paraules anteriorment exposades el grau de contradicció és molt gran i caldria un examen molt a fons i molt professional per tal de conèixer què va succeir.

6.5 Per la relació d'esdeveniments tant administratius com tècnics és plausible pensar que l'empresa coneixia el risc sísmic a què estava sotmès el projecte però no el va tenir en compte.

6.6 Tot indica que la recerca científica realitzada abans de les injeccions de gas no fou ni exhaustiva ni rigorosa, en particular, respecte la sismicitat induïda.

6.7 En un escenari com el d'un magatzem on no es pot tenir accés directe, els riscos no es poden descartar sense proves experimentals.

6.8 Atès que la incertesa és inherent a la predicció de terratrèmols és de la màxima importància avaluar el risc sísmic. No es té constància que es realitzés aquesta avaluació.

6.9 Hi ha dubtes que el cronometratge de les injeccions de gas fos l'apropiat.

6.10 Les empreses inversores no assumiren cap risc empresarial atès que tenien garantit el seu capital.

6.11 En el seu informe, els professors de l'MIT, fan una sèrie de recomanacions per si s'hagués de recomençar l'activitat del magatzem. Naturalment, es poden interpretar com a actuacions també recomanables que s'haurien d'haver fet abans de les injeccions de finals d'estiu de 2013. En primer lloc, el desplegament d'una xarxa d'estacions sísmiques en el fons marí més proper a la plataforma, increment gradual de les injeccions de gas en diverses fases, amb una anàlisi específica de la sismicitat, pressió del jaciment i recalibració del model geomecànic després de cada fase. En segon lloc, la posada en marxa d'un protocol d'accions a prendre en el cas que es registri sismicitat o que la sismicitat s'incrementi durant la injecció. Totes aquestes mesures es pogueren prendre abans de les injeccions i no es feu.

6.12 Hi ha indicis molt convincents per pensar que es va actuar amb incompetència i negligència.

6.13 Hi ha forts indicis que fan pensar en la possibilitat que hi hagué ocultació de dades i falsejament o manipulació en el procediment d'avaluació del projecte.

6.14 Es constata desídia i indolència en els diversos governs del PSOE i del PP respecte al seguiment d'aquest projecte.

7. Recomanacions

7.1 Generals

7.1.1 Ampliar i aprofundir la recerca, i en particular la geològica a tot el territori, per tal de disminuir al màxim possible la probabilitat que successos similars al que ha tractat aquesta comissió d'investigació es puguin repetir. El futur pot fer necessaris altres usos del territori, en particular del subsol, que facin necessaris un coneixement molt més exhaustiu.

7.1.2 Ampliar i millorar l'avaluació de les polítiques públiques en tots els àmbits però especialment en temes medi ambientals.

7.1.3 Canviar les normatives presents de manera que incorporin el coneixement científic i tècnic actual.

7.1.4 Informar la població de forma transparent i exhaustiva en futures iniciatives que puguin comportar riscos materials i per les persones.

7.1.5 Determinar si l'administració de l'estat va estudiar si els informes de l'empresa eren verídics, o bé, simplement, es va limitar a fer un justificant de recepció d'aquests documents.

7.1.6 Instar el govern de l'estat a prendre totes aquelles iniciatives necessàries per tal que el pagament de la indemnització no recaigui ni en els usuaris del gas ni en el conjunt de tota la ciutadania.

7.1.7 Instar el govern de l'estat a establir les responsabilitats, si escau, de les administracions públiques en la concessió i seguiment del projecte Castor.

7.1.8 Instar el Govern de l'estat a realitzar una auditoria tècnica per determinar les possibles responsabilitats de l'empresa Escal UGS en el fracàs del magatzem Castor.

7.1.9 Instar les administracions públiques a assumir les seves responsabilitats d'adequar les seves normatives als canvis socials i tècnics que es produeixen a la nostra societat.

7.1.10 Instar la Unió Europea a investigar la responsabilitat del Banc d'Inversions Europeu en el seguiment del projecte del magatzem Castor.

7.1.11 Instar la Unió Europea a re-avaluar el cas atès que en el moment en què es realitzà l'avaluació no s'havia fet pública la sentència del Tribunal Constitucional anul·lant diversos articles del *Real Decreto Ley 13/2014*.

7.2 Auditoria tècnica

Proposem la creació d'una auditoria tècnica reconeguda internacionalment i independent de qualsevol dels actors implicats en la construcció del magatzem Castor.

Aquesta auditoria hauria de tenir per finalitat la de passar dels molt forts indicis de tota mena d'irregularitats, mancances i contrasentits que s'han detectat a afirmacions que encara que no siguin categòriques, donat el caràcter del tema que s'estudia, sí que tinguin una incertesa prou reduïda com per ser acceptades molt majoritàriament.

Els seus components haurien de ser organitzacions o professionals de molt reconeguda vàlua en la construcció de plantes similars a la del Castor així com destacats científics i membres dels diversos col·legis professionals de Catalunya implicats en la qüestió: geòlegs, ambientòlegs, enginyers de camins, canals i ports i qualsevol altre que es consideri oportú.

Els objectius mínims d'aquesta auditoria, ampliables a tot allò que cregués convenient la comissió encarregada, haurien de ser els següents:

7.2.1 Realitzar una investigació molt més aprofundida que l'actual, tant superficialment com en profunditat, sobre l'estructura geològica de l'entorn del magatzem i comparar-la amb la que va utilitzar l'empresa. Aquesta recerca comportaria la revisió del model geològic que va emprar l'empresa Escal UGS per a realitzar el seu projecte de magatzem.

7.2.2 Determinar si l'empresa Escal UGS va dur a terme una anàlisi sísmica i, en cas afirmatiu, revisar-la.

7.2.3 Determinar si abans de les injeccions de gas de 2013 es coneixia que la falla d'Amposta molt probablement era activa.

7.2.4 Revisar i validar en la seva globalitat els models de flux i geomecànic utilitzats per l'empresa Escal UGS.

7.2.5 Validar totes les dades aportades per l'empresa Escal UGS amb les dels experts que les han posat en dubte.

7.2.6 Avaluar el risc sísmic a partir de les dades disponibles abans de les injeccions de gas. Reavaluar-lo amb les dades obtingudes a partir de l'auditoria tècnica.

7.2.7 Tenir accés a totes les dades, arxius i informes que va fer l'empresa Escal UGS abans de la injecció de gas.

7.2.8 Tenir accés a totes les dades, arxius i informes, així com informacions de qualsevol tipus internes de l'empresa, com per exemple telefòniques i correus electrònics, que es van produir entre la plataforma terrestre i la plataforma marítima durant el període en què van estar en funcionament.

7.3 Desmantellament

Proposem el desmantellament del magatzem Castor per dos motius principals.

En primer lloc, i és la raó més rellevant, segons diversos experts però sobretot d'acord amb l'informe de l'MIT-Harvard existeixen riscos elevats si es reprenen les operacions. Com ja hem comentat, la gran majoria d'experts entenen que aquest estudi és el més aprofundit i seriós que s'ha fet fins ara. Per una banda, aquest riscos provenen perquè tot indica que la falla d'Amposta s'ha desestabilitzat i, per tant, el sistema és més propens a fallar ara que no pas al 2013, i, per altra banda, perquè en aquest cas és molt difícil definir uns límits de funcionament segurs.

En segon lloc, per motius econòmics donat que els costos de mantenir la instal·lació hivernada són molt elevats.

En resum, el govern de l'estat hauria de prendre la decisió de desmantellar les instal·lacions del projecte Castor atès que els riscos de recomençar l'activitat del magatzem no són assumibles ni econòmicament, ni ambientalment ni pels riscos personals que poden patir les poblacions costaneres properes al magatzem.

Conclusions

Oportunitat d'un magatzem de gas

Espanya és un país importador de la pràctica totalitat del gas natural que consumeix. El volum d'importació és a l'entorn del 97%-99% segons els jaciments operatius en cada moment. Però en qualsevol cas resulta evident la forta dependència del mercat exterior.

Històricament el principal origen de les importacions de gas ha estat Algèria que en l'actualitat aporta més d'un 48% de les importacions. Però a principis de l'actual segle el volum d'importació va arribar a l'entorn del 60%. Aquestes importacions és realitzaven íntegrament en vaixells, fins a la construcció dels gasoductes, primer, Duran-Farell (Tarifa) i, després, Medgaz (Almeria) que a la actualitat aporten el 58% de les importacions, no només per al consum propi, si no també com aportació a Europa.

La forta dependència del mercat exterior, i particularment d'una zona geopolíticament inestable, juntament amb la escassa capacitat de reserves pròpies per a fer front a eventualitats, va fer necessari garantir la disponibilitat d'uns mínims per no deixar desatesa la demanda en períodes d'escassetat, per aquest motius alguns camps de gas ja esgotats han estat reconvertits en magatzems estratègics de gas, és el cas dels camps de Gaviota (País Basc), Serrablo (Aragó) i Poseidón (Andalucia) o més recent el de Yela (Castella-La Manxa).

És en aquest marc en el que des de 1996 s'atorguen permisos d'investigació sobre el jaciment d'Amposta, per tal determinar la viabilitat d'extreure part del petroli que hi queda, o bé donar-li un altre ús, entre ells el de magatzem de gas.

A la Planificación de los Sectores de Electricidad y Gas 2002-2011 (setembre 2002) i com a previsió d'expansió de les infraestructures gasistes apareix la possibilitat de la viabilitat del projecte Castor com a magatzem si bé de forma molt indiciaria, atesa la manca de maduresa dels estudis sense que en aquell moment fora possible determinar les característiques dels emplaçaments marins ni terrestres, i és considera com a instal·lació per a estudi i investigació.

Al maig de 2005 el Govern de la Generalitat pren en consideració el Pla de l'Energia de Catalunya 2006-2015, en el que es considera «molt urgent i important» disposar a nivell peninsular d'emmagatzematges subterranis estratègics i de cobertura de pics de demanda per millorar la garantia i la seguretat del sistema gasístic i s'apunten com a instal·lacions que hauria de donar servei a la demanda catalana els projectes en estudi de Reus i Amposta.

El març de 2006 s'aprova una revisió de la Planificación de los Sectores de Electricidad y Gas 2005-2011 en la que ja s'expressen dades concretes del magatzem de gas Castor i de la seva utilitat per oferir major seguretat per a l'abastament i flexibilitat en l'operació del sistema gasista assignant-li el caràcter d'urgent.

A l'octubre de 2012, el Govern de la Generalitat aprova el Pla de l'energia i canvi climàtic 2012-2020 que ja el descriu el projecte Castor amb les seves característiques tècniques més rellevants, atès que, durant el període d'elaboració del Pla, la infraestructura es troba molt avançada per a preveure'n la entrada en servei de forma gairebé immediata.

Polèmica en la concessió

Particularment polèmica va ser el Reial Decret 855/2008 pel que es va atorgar la concessió d'explotació del magatzem, ja que en el seu art. 14 incloïa un paràgraf que preveia una compensació, encara que limitada al valor residuals de les instal·lacions, pel cas que es produís l'extinció de la concessió en cas de «dol o negligència» imputable al concessionari.

Doncs bé, una de les primeres decisions preses pel nou govern espanyol sorgit de les eleccions del 20 de novembre de 2011, va ser declarar aquell paràgraf lesiu per

a l'interès públic (Ordre del Ministre d'Indústria, Energia i Turisme de 17 d'abril de 2012), i en va interposar un recurs contenciós administratiu davant el TS instant la seva nul·litat (10 de juliol de 2012).

La STS 4911/2013 de 14 d'octubre resol que el paràgraf qüestionat és ajustat a dret atès que les instal·lacions reverteixen a l'Estat, i que el mateix paràgraf estableix la reserva «sense perjudici d'altres responsabilitats de l'empresa concessionària.»

La compensació que més endavant s'acordarà abonar un cop resolta la concessió, serà coherent amb l'estat de la instal·lació, que serà el d'hivernació, i per tant es realitzarà pel valor net de la inversió, sense perjudici de les responsabilitats que, en el futur, se li poguessin exigir a la concessionària.

L'activitat sísmica

La tecnologia de injecció de gas en magatzem naturals submarins consisteix en injectar el gas a una pressió més elevada que la natural existent al magatzem per desplaçar l'aigua i el petroli presents. Hi ha un segon condicionant i és que la pressió d'injecció no sigui tan gran com per superar la resistències de les roques que actuen com a segell del magatzem.

És aquest segon nivell de pressió el que resulta crític, atès que si es supera la resistència de les roques es pot induir activitat sísmica. És a dir, la possible activitat sísmica no esdevé per la normal injecció de gas, sinó per superar el nivell de pressió crítica que venç la resistència de la roca segell.

A l'octubre de 2005 se sotmet a exposició pública el primer projecte d'explotació del magatzem al que l'Observatori de l'Ebre hi presenta al·legacions en relació a la oportunitat de la realització d'un anàlisi de risc sísmic. Aquesta al·legació no va ser considerada, molt probablement degut a què, en establir el límit superior de la pressió d'injecció per sota del límit de trencament de les roques segell, no es considerava que pogués induir activitat sísmica.

El juny de 2013 comencen les injeccions de gas, en primer lloc, el que actua de matalàs, durant tres fases: al juny, a l'agost i entre el 2 i el 16 de setembre. El 5 de setembre es registra el primer sisme, aturant-se la injecció de gas el 16 de setembre, però no va ser fins el 24 de setembre quan va tenir lloc el primer sisme percebut per la població. Els sismes es van anar reproduint fins al 4 d'octubre. En total, 15 van ser el sismes que van poder ser percebuts per la població, 3 dels quals de magnitud 4, i el més important de magnitud 4,2.

La Dirección General de Política Energética y Minas encomana sengles informes al Instituto Geológico y Minero de España i al Instituto Geográfico Nacional.

L'informe del Instituto Geográfico Nacional de 13 de desembre de 2013 apunta com a causa dels sismes la injecció de gas, apuntant a una falla no cartografiada com el origen dels sismes, un cop descartada la falla d'Amposta.

L'informe del Instituto Geológico y Minero de España, que no es coneixeria fins l'abril de 2014, també apunta a la injecció de gas com a causant dels sismes, però identifica una nova falla, que denomina Castor, com a origen dels sismes.

Un cop Enagas, assumeix la responsabilitat del projecte encomana un nou informe a professors del Massachusetts Institute of Technology i de Harvard University, els quals reiteren la relació directa entre les injeccions de gas i els sismes, apuntant a ramificacions de la falla d'Amposta com a origen dels mateixos.

Resolució de la concessió

El juliol de 2014, un cop coneguts els informes del Instituto Geológico y Minero de España i del Instituto Geográfico Nacional, la concessionària, ESCAL UGS, S.L. renuncia a la concessió, la qual es materialitza amb el RDL 13/2014 de 3 d'octubre.

El 26 de setembre, la Dirección General de Política Energética y Minas va resoldre suspendre temporalment de tota activitat en el magatzem mentre s'elaboren els informes encomanats en relació a l'activitat sísmica detectada. Aquesta suspensió va ser prorrogada el 18 de juny de 2014.

El RDL 13/2014 contempla en primer lloc la hivernació de les instal·lacions, com a continuació de les suspensions anteriors, i es justifica per tal de disposar del temps suficient per a realitzar els estudis que foren necessaris i que permetés que en una determinat moment es pogués reemprendre l'activitat a la instal·lació o bé decidir-ne el seu desmantellament.

El RDL contempla també la extinció de la concessió amb les reserves oportunes per les responsabilitats «per vicis i defectes en la construcció o bé per accions o omissions de qualsevol tipus durant el període de vigència de la concessió» que es pogués exigir a la fins aquell moment, concessionària, assignant l'administració de les instal·lacions a ENAGAS TRANSPORTE, S.A.U.

Continua el RDL amb el reconeixement del valor net de la inversió que caldrà abonar a ESCAL UGS, S.L., coherent amb l'estat d'hivernació amb què queda la instal·lació, així com la repercussió sobre el sistema gasístic a través de drets de cobrament a favor de ENAGAS, durant un període de 30 anys.

La controvèrsia d'aquest RDL comportarà la presentació de tres recursos d'inconstitucionalitat presentats pel Parlament de Catalunya, pel Govern de la Generalitat de Catalunya i per més de cinquanta diputats del Grup Parlamentari Socialista del Congrés, que es resoldria amb la sentència 152/2017 de 21 de desembre de 2017, que estima parcialment els recursos i declara inconstitucionals els articles 4 a 6, i el 2.2 que són els que fan referència al reconeixement de inversions, els drets de cobrament amb càrrec al sistema gasístic i al pagament de costos de manteniment i operativitat també amb càrrec al sistema gasístic. Cal tenir en compte que la sentència en cap cas qüestiona la correcció o incorrecció dels preceptes anul·lats, si no que considera que no està justificada la via del Real Decret Llei per no quedar acreditada la existència d'una situació d'extraordinària i urgent necessitat.

Paral·lelament, la patronal CECOT va recórrer al Tribunal Suprem les Ordres IET/2445/2014, IET/2736/2015 que entre d'altres estableixen els peatges i cànons de manteniment de les instal·lacions del Castor per als exercicis 2015 i 2016, que va resoldre el 7 i el 29 de novembre de 2018 en les sentències 1598/2018 i 1693/2018 anul·lant les disposicions que se sustentaven en els articles del RDL declarats inconstitucionals.

Resten pendents de resoldre els recursos presentats a les ordres de 2017 i 2018.

Estat actual

En l'actualitat, el Govern d'Espanya té pendents decisions en relació al propi magatzem ja que l'estat d'hivernació és transitori fins a poder determinar si el magatzem de gas pot ser operatiu, o bé s'ha de procedir al seu desmantellament. Però caldrà també prendre decisions en relació als pagaments atesa la situació actual en la que ENAGAS, com a beneficiari dels drets de cobrament es va finançar a través del Banc Santander S.A., Caixabank S.A., i Bankia per poder fer front al pagament a ESCAL USG, S.L. i tots ells han demandat a l'Estat per responsabilitat patrimonial.

Conclusions finals

L'article 59.6 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya estableix la possibilitat de que el Parlament creï comissions d'investigació sobre qualsevol assumpte de rellevància pública que sigui d'interès de la Generalitat. Aquesta previsió estatutària es completada per l'article 67.1 del Reglament del Parlament de Catalunya que materialitza aquesta possibilitat sobre qualsevol assumpte d'interès públic que sigui competència de la Generalitat.

Així, aquest subgrup parlamentari entén que les conclusions de la Comissió d'Investigació han d'anar adreçades en relació a competències de la Generalitat, i que en el desenvolupament d'aquest cas, la Generalitat no hi ha intervingut, i per tant no considerem oportú proposar conclusions sobre les actuacions d'altres administracions, en aquest cas principalment del Govern d'España.

SUBGRUP PARLAMENTARI DE LA CANDIDATURA D'UNITAT POPULAR - CRIDA CONSTITUENT (REG. 47257)

1. Antecedents

– 31 de gener del 2006: L'empresa ESCAL UGS sol·licita la concessió d'explotació d'un emmagatzematge subterrani de gas natural denominat Castor.

– 16 de maig del 2008: s'atorga la concessió d'explotació de l'emmagatzematge subterrani d'hidrocarburs a l'empresa ESCAL UGS.

– 23 d'octubre del 2009: es dicta resolució de la Secretaria d'Estat del Canvi Climàtic per la qual es formula una declaració d'impacte ambiental per al projecte.

– 7 de juny del 2010: es dicta resolució de la Direcció General de Política Energètica i Mines per la qual s'atorga autorització administrativa i reconeixement de la titularitat pública de les instal·lacions i serveis necessaris per el desenvolupament del projecte.

– 5 de juliol del 2012: finalitzats els treballs de construcció, la Dependència de l'Àrea d'Indústria i Energia de la Subdelegació del Govern de Castelló emet l'acta de posada en servei provisional per al conjunt de l'emmagatzematge.

– 31 d'octubre del 2012: ESCAL UGS sol·licita l'inici dels tràmits per a la inclusió del magatzem en el règim retributiu del sistema gasístic.

– 14 de juny de 2013: inici de la injecció de gas matalàs, programada en diverses fases, i que, de forma gradual, havia de permetre la validació i posada en marxa de la instal·lació. La primera injecció es va allargar entre els dies 14 i 25 de juny del 2013 i la segona entre el 19 i 23 d'agost del 2013. Aquestes primeres etapes van tenir lloc sense incidències.

– Setembre de 2013: Durant la tercera injecció, la xarxa sismogràfica del monitoratge del magatzem detecta una sèrie d'esdeveniments sísmics, amb una evolució caracteritzada per una primera fase amb un comportament sísmic induït, on el cessament de la injecció va ser seguit, ràpidament, per un decreixement de l'activitat, i una segona fase de sismicitat disparada.

– 18 de juliol del 2014: ESCAL UGS presenta al Registre del Ministeri d'Indústria, Energia i Turisme un escrit en el qual comunica la seva decisió d'exercir el dret a renúncia de la concessió.

– 4 d'octubre del 2014: es publica el Real Decreto Ley 13/2014, de 3 d'octubre, pel qual s'adopten mesures urgents amb relació al sistema gasista i la titularitat de centrals nuclears. En aquest Decret-llei s'establia la hivernació de la instal·lació, l'extinció de la concessió del Castor, l'assignació a l'Administració de les instal·lacions, el reconeixement d'inversions i costos a ESCAL UGS, els drets de cobrament amb càrrega al sistema gasista i el pagament dels costos a ENEGAS TRANSPORTE SAU.

– 30 de desembre del 2014: la Generalitat interposa el recurs d'inconstitucionalitat contra el RDL 13/2014.

– Desembre del 2017: el Tribunal Constitucional redacta una sentència en la que declara inconstitucional el RDL 13/2014.

2. Context

«Malauradament, ara per ara, aquest projecte és l'emblema més representatiu de l'especulació pura i dura, dels negocis espuris entre l'Administració pública i el sector privat, més procliu a afavorir els interessos de les grans empreses de l'IBEX 35 que a defensar els drets dels ciutadans» «Ha estat una instal·lació gasística desastrosa, sobredimensionada, mal feta, mal concebuda i mal dissenyada, que ha tingut des del primer dia tota la maquinària de l'Estat al seu favor des del moment en que la van declarar com un projecte estratègic prioritari i urgent» «els números són clars: més de mil terratrèmols, 4.700 milions d'euros de forat de deute públic, un gasoducte terrestre anul·lat per Sentència judicial, una planta terrestre anul·lada per Sentència judicial, un escalèxtric de formigó que agullona en el nostre paisatge i que suposa una barrera artificial sense precedents, uns costos de manteniment de

18 milions d'euros l'any, i milions i milions de diners llançats al fons del mar, més de tretze mil pàgines de sumari judicial per presumptes delictes de prevaricació ambiental contra el medi ambient i els recursos naturals».

Cristina Reverter Cid, membre de la Plataforma Ciutadana en defensa de les Terres del Sénia.

«El Castor són terratrèmols, són els negocis de les grans infraestructures, són els superpoders de persones amb noms i cognoms com en Florentino Pérez. També és la promoció d'un model energètic fòssil basat en el gas natural, també és el deute il·legítim concret en contra de les necessitats de les persones i de la població i també són esquemes de finançament on els actors financers tenen molta rellevància».

Alfons Pérez, membre de l'Observatori del Deute en la Globalització.

«Lo que els ciutadans dèiem i fèiem en espais reivindicatius no es va atendre. Així, va passar que els riscos van esdevenir catàstrofes».

Joan Ferrando, president de l'Associació d'Afectats pel Projecte Castor.

3. Conclusions

Un cop escoltades totes les compareixences i analitzada la informació que se'ns ha facilitat, estarem les següents conclusions, en relació a diferents àmbits:

3.1. Responsabilitats de l'Administració

3.1.1. Administració de l'Estat

a. L'administració no supervisa el Projecte Castor i assumeix de forma acrítica tota les asseveracions i la documentació aportada per l'empresa.

b. El funcionari de l'IGME que va donar l'aprovació a l'informe d'Escal UGS és el mateix que dona l'aprovació al cas de Boliden, la bassa de llots que va contaminar el coto de Doñana. Va declarar com a investigat en tots dos casos, però l'organisme ni tan sols li va arribar obrir un expedient (ara està jubilat)

c. Álvaro Nadal, ex ministre d'Energia de l'anterior Govern del Partit Popular va manifestar en seu parlamentària «Era un proyecto demasiado grande, demasiado caro y que encima tenía un error de diseño tan grave que provocó todos los problemas que provocó»

d. La Sindicatura de greuges de Catalunya va elaborar un informe extens el novembre de l'any 2014 que denunciava les irregularitats al voltant del reial decret 13/2014 i va proposar al Defensor del Pueblo d'Espanya que presentés un recurs d'inconstitucionalitat qui va considerar que no hi havia elements suficients com per haver de fer-ho, de la mateixa manera, la sindicatura, va recomanar-ho al Parlament de Catalunya que tampoc ho va fer i a tots els defensors autonòmics, i només va rebre resposta del defensor de Navarra, que va mostrar la seva coincidència amb les tesis de la sindicatura.

Sobre el procediment administratiu,

Prèvia

«Volia recordar els principis generals del dret administratiu, que és principalment servir a l'interès general; també actuar amb objectivitat, publicitat, igualtat i concurrència, amb transparència; facilitar l'accés a la informació, la participació pública. I també anomenar els principis del dret ambiental, que també, doncs, s'han de tenir en compte sempre que es duen a terme procediments administratius i decisions que tenen el seu efecte, com és el principi de precaució, el principi de prevenció, el principi de qui contamina paga, i el principi del desenvolupament sostenible, així com la pretensió de tenir una protecció elevada del medi ambient».

Sobre la justícia social i ambiental, Aitana de la Varga, jurista i professora de dret administratiu de la Universitat Rovira i Virgili.

e. Canvi sobtat de competència autonòmica: L'administració de l'estat sense cap justificació tècnica canvia els límits marítims mitjançant la correcció d'errors d'un Reial Decret. En concret, canvia un angle de 135 a 123, de tal manera que amb aquest canvi l'àrea de la concessió i la plataforma marítima del Castor cau al País Valencià i no al Principat de Catalunya.

f. EL procediment administratiu contravé la llei 27/2006 que es basa en tres pilars fonamentals: l'accés a la informació ambiental, la participació pública i l'accés a la justícia, així com el protocol de Kyoto que ja era vigent en el moment en el que es va aprovar el pla del 2002-2011, en el que el castor es va categoritzar com una infraestructura estratègica.

g. El tràmit d'informació pública de la sol·licitud de concessió de l'explotació i la llista de propietaris afectats es fa pública al BOE un 3 d'agost del 2007.

h. Malgrat el Reial Decret 855/2008 és impugnat, el Tribunal Suprem ho denega per manca de legitimació.

i. Es fa un sol tràmit d'informació pública per tots els procediments que hi ha - per la utilització administrativa i el reconeixement de la utilitat pública dels projectes d'instal·lacions de l'emmagatzematge subterrani del gas natural Castor i les seves instal·lacions auxiliars a la província de Castelló; també el seu estudi d'impacte ambiental; també de la concessió de domini públic maritimoterrestre per les instal·lacions marines, i l'autorització ambiental integrada de la planta d'operacions en terra de l'emmagatzematge subterrani de gas natural - Per tot plegat, es donen vint dies per fer al·legacions, termini absolutament insuficient per analitzar la documentació amb la calma i l'oportunitat deguda, garantint la participació real i efectiva.

j. Gasoducte: l'empresa va partir el gasoducte i no el va tractar com una unitat, sinó que el va trossejar. Aquest trossejament va donar com a resultat que les resolucions corresponents consideressin que no s'havia de sotmetre a l'estudi d'impacte ambiental i a la corresponent declaració d'impacte ambiental. Hi ha una Sentència del Tribunal Suprem ferma, de l'any 2015 que diu que el gasoducte és il·legal perquè s'hauria d'haver sotmès a avaluació d'impacte ambiental i no es va fer, malgrat i això el gasoducte segueix intacte i les veïnes afectades pels drets reals derivats de la infraestructura no han estat restituïdes.

k. Planta marítima: No es va estudiar el risc sísmic, malgrat els moviments socials i la Generalitat van presentar al·legacions per requerir aquest estudi i van recalcar que era necessari fer aquest anàlisi. L'Administració pública va traslladar-ho a l'empresa ESCAL UGS i aquesta va fer cas omís, de fet, l'empresa ni tan sols justifica perquè no es realitza aquest estudi.

l. Plataforma terrestre: es va fer en sòl no urbanitzable (veure apartat de responsabilitats de l'administració local)

m. l'empresa estava qualificada amb un risc alt a l'informe financer que acompanyava l'expedient administratiu: no havia realitzat mai cap activitat d'emmagatzematge de gas en un magatzem d'hidrocarburs. Tampoc havia exercit aquesta activitat a través de cap altra empresa filial o externa. No tenia cap soci amb una participació superior al 25 per cent del capital social que hagués exercit l'activitat d'emmagatzematge. No disposava de maquinària, material ni equips tècnics, propis o cedits, per explorar un magatzem d'aquesta envergadura. De fet, l'any 2005 només tenia un treballador; l'any 2006 en tenia dos, i l'any 2007, quan tot això es va dimensionar, en tenia sis.

n. ACS, la societat accionista majoritària d'aquest conjunt d'empreses, ha anat autoadjudicant-se contractes d'obres a les seves pròpies empreses, aquesta pràctica ha provocat un augment injustificat del marge de benefici industrial, que en molts casos ha anat del 5% al 17%. En un informe de la Secretaria d'Estat d'Energia, de l'any 2012, es posa de manifest que: «Resulta evidente que la figura del contratista y contratante coinciden: ACS. Esto es una fuente de conflicto de intereses, puesto que la mayoría del consejo de Escal està vinculado con el grupo ACS (Cobra.)» en

aquest mateix informe la Secretaria d'Estat posa de manifest que «No hubo un sistema transparente de adjudicación ni otras ofertas. Fue autoadjudicado sin precio» referint-se a la planta terrestre d'operacions.

També en un informe de l'Advocacia de l'Estat queda justificat que ACS s'havia autoadjudicat un import de 180 milions d'euros per a la planta terrestre d'operacions de manera directa «se consideran insuficientes las justificaciones aportadas por el promotor para justificar la imposibilidad de realizar un concurso por estos servicios, y destacando la pertenencia al grupo ACS de la empresa Cobra, en lo que constituía patente supuesto de autocontratación»

o. Sobrecostos: l'obra estava pressupostada inicialment en 250 milions (estimacions de la canadenca Eurogas a principis dels anys 2000) i ha acabat costant uns 3.300 milions.

p. Sota els mandats de Joan Clos i Miguel Sebastián, el cost del projecte del maig del 2007 al març del 2010, amb l'entrada i amb el canvi d'accionariat del 5 al 66 per cent d'ACS, augmenta en un 42 per cent.

q. A l'expedient administratiu no consta cap pla d'emergències. No hi ha cap pla de desmantellament de les instal·lacions i tampoc hi ha pla de contenció de vessament d'hidrocarburs.

r. Tal i com va denunciar la Comissió Nacional d'Energia (l'òrgan regulador) no va existir una concurrència efectiva perquè només hi havia prequalificada una empresa, que era ACS motiu pel qual no es podia avaluar la dotació econòmica de cadascuna de les partides del projecte. Aquest mateix òrgan també va afirmar que el projecte no incentivava la reducció de costos sinó tot al contrari, cercava un major cost per aconseguir un major benefici, calculava concretament 203 milions d'euros de benefici en la construcció de la infraestructura, un 17,2 per cent de benefici industrial.

s. En aquest informe emès en 2012 per la Comisión Nacional de la Energía, de data 7 de març, sobre les mesures per a garantir la sostenibilitat econòmico-financera del sistema gasístic, ja es denunciava clarament els abusos contractuals produïts durant el procediment d'adjudicació del Castor: «[…] sería aconsejable analizar la posibilidad de reconocer por norma los efectos que en la retribución reconocida de las infraestructuras podría tener la asignación mediante mecanismos no concurrenciales de determinadas partidas de inversión. En este sentido, se pone de manifiesto los resultados que la supervisión de la CNE realizó y que ha mostrado partidas adjudicadas directamente en el AASS de Castor que pueden haber supuesto costes adicionales para el sistema.»

t. Al «Anuncio de Precalificación para la realización de un contrato de ingeniería, suministro y construcción (EPC), en la modalidad «llave en mano», para la construcción y puesta en operación comercial de un almacenamiento subterráneo de gas natural [...]» (BOE núm. 2, de 2/01/2007) anunciava clarament quines serien les cartes per jugar: «[...] no se garantiza que todos los solicitantes que reúnan las condiciones mínimas establecidas a continuación y cumplan con los criterios de selección establecidos por la entidad contratante resulten seleccionados para presentar ofertas.»

u. Sense justificació, quatre anys i vuit mesos després de la concessió, l'Estat mitjançant una instrucció tècnica va fer una ampliació del termini de renúncia a la concessió de cinc a vint-i-cinc anys. La renúncia d'ESCAL UGS va ser acceptada –sense cap condició– un 18 de juliol de 2014, sis anys i poc després de la concessió. Això vol dir que si no s'hagués aprovat aquesta pròrroga, l'empresa no podria haver optat a la renúncia.

v. Teresa Ribera Rodríguez, L'actual Ministra per a la transició Ecològica, en el seu moment Secretaria d'Estat de Canvi Climàtic va autoritzar mitjançant una resolució, l'any 2009, el trossejament del gasoducte, per evitar l'estudi d'impacte ambiental.

w. La concessió vulnera l'article 34 de la llei del sector d'hidrocarburs de 1998 que estableix clarament els requisits perquè una llicència pugui declarar-se extingida, entre els quals hi ha «Por renuncia total o parcialmente del titular, una vez cumplidas las condiciones en que fueron otorgados.» Aquí no es van complir les condicions, que era la posada en marxa de l'activitat, donat que únicament disposava de la llicència d'activitat provisional i no definitiva.

x. Va aprovar el Reial Decret 13/2014 pel qual s'adoptaven mesures urgents amb relació al sistema gasista i a la titularitat de les nuclears, mitjançant el qual l'Estat:

a. va acceptar la renúncia d'ESCAL UGS i va atorgar la indemnització «per urgència» de 1.350 milions d'euros en un temps rècord i sense cap responsabilitat per l'empresa. La Sentència del Tribunal Constitucional de data 21/12/2017 argumenta que no estava justificada ni la urgència del pagament, ni que es fes en un cop ni que es transferís a la factura del gas, no entra a qüestionar la indemnització ni d'altres elements importants com la responsabilitat de l'empresa. És de mínims que es retorni a la ciutadania allò que va pagar indegudament mitjançant la factura del gas.

No podem deslligar aquest fet de l'afany del govern per complir amb els terminis que havia establert el BEI. El prospecte dels bons - el catàleg del producte que es dona als inversors perquè hi inverteixin– deia que, si abans del 30 de novembre del 2014 no es posava en funcionament, s'havia de retornar el valor dels bons als bonistes, però també deia que el Govern Espanyol podia no acceptar la renúncia o imposar condicions de determinats treballs a la concessionària, per exemple el desmantellament i demanar la reversió de les instal·lacions. Tampoc ho podem deslligar de les afectacions que podria suposar el pagament d'aquesta indemnització pels PGE en relació al compliment dels objectius d'estabilitat imposats per la UE.

Mentre l'Estat no dubta en sobreprotegir personatges com Florentino Pérez i pagar a l'empresa una quantitat de 1350 milions d'euros en un termini de 30 dies per posteriorment, carregar-lo a la factura del gas, el deute acumulat per Endesa amb les famílies en una situació de pobresa energètica a Catalunya ascendeix a 30 milions d'euros i encara a dia d'avui no s'ha signat ni un sol conveni en base al que estableix la Llei 24/2015, d'emergència habitacional i contra la pobresa energètica. És més, Endesa ha amenaçat als ajuntaments amb tallar el subministrament a les persones que pateixen pobresa energètica.

b. Va posar la infraestructura en hibernació, igual que la planta de regasificació d'EL Musel, això permet mantenir-ne la «utilitat pública» i que el manteniment del Castor es segueixi pagant mitjançant el sistema gasista: amb un cost de 15,72 milions d'euros l'any. El preu del manteniment del Castor és el mateix preu que el manteniment d'un magatzem que està en funcionament com el Gaviota.

3.1.2. Responsabilitat de l'Administració Local

– La Sentència del jutjat contenciós administratiu número 2 de Castelló 229/2010 va anul·lar l'acord de la Junta de Govern de Vinaròs de data 28 de desembre de l'any 2009 amb caràcter urgent, que acordava concedir la llicència urbanística per a la planta terrestre d'operacions, per excés d'edificabilitat, per incompliment del planejament urbanístic del propi ajuntament, per augment de les densitats màximes i perquè, la planta terrestre està ubicada en terrenys rústics i no industrials.

– Cal tenir en compte la urgència amb la que es va concedir l'autorització, en tan sols 5 dies d'un 23 a un 28 de desembre.

3.1.3. Responsabilitat de l'Administració Autonòmica Catalana

– Josep Huguet, exconseller d'Innovació, Universitats i Empresa, va recórrer el territori explicant la necessitat estratègica del projecte i desprestigiant la ciutadania organitzada que de forma prèvia havia advertit de les conseqüències nefastes que provocaria el Projecte Castor.

– No ha presentat cap procediment penal contra l'Empresa per denunciar els fets que podrien ser constitutius de delictes ni es va presentar com a acusació popular

en la querella presentada per diverses organitzacions i moviments socials i que posteriorment va ser arxivada per la jutge Lamela, de l'Audiència Nacional, fet que demostra que aquest tribunal és un tribunal opac i polític herència de les estructures del règim franquista.

Tenint en compte l'exposat, concloem que és necessari:

– Regular de forma expressa la prohibició de lucrar-se i fer negoci amb les necessitats bàsiques de la gent, és a dir, cal una llei que veti la possibilitat de fer negoci amb els béns i recursos necessaris pel desenvolupament d'una vida digna. Mentre això no sigui així els interessos de multinacionals i mercats financers sempre passaran per davant dels drets i les necessitats de la majoria popular i treballadora.

– Garantir la participació de la ciutadania i que aquesta no només pugui ser escoltada sinó que participi de forma directa en la presa de decisions en els projectes que impulsa l'administració. Aquest és un dels aspectes més rellevants a destacar després de l'experiència del projecte castor.

– Dur a terme totes les accions legals oportunes per denunciar la invalidesa i anul·lar la correcció d'errors del Reial Decret que canvia un angle de 135 a 123 modificant els límits marítims.

– Executar el desmantellament de la planta marítima, terrestre i el gasoducte amb totes les garanties per la població del territori.

3.2. Model de finançament, financiarització de l'economia

«El BEI va participar d'una emissió amb un contracte que era sorprenentment beneficiós tant per a la concessionària com per als bonistes» «quan es fa una inversió, des del meu punt de vista, sempre hi ha riscos associats, això és el que justifica el pagament de tipus d'interès elevats, però, en aquest cas, les clàusules del contracte establien que el cobrament era automàtic passés el que passés»

Ernest Urtasun, eurodiputat.

– El deute del projecte Castor en un principi es va fer mitjançant un crèdit sindicat, una *joint venture* de dinou bancs que s'havia de retornar en set anys, posteriorment va ser refinançat amb un instrument financer del Banc Europeu d'inversions que havia d'ajudar a assolir els objectius 2020, objectius suposadament de sostenibilitat financera. Aquest instrument financer són els PROJECT BONDS 2020. En aquest cas, el finançament s'havia de tornar en un termini de 21,5 anys.

– Amb aquest instrument financer s'acaben finançant dos megaprojectes: a) l'autopista Passante di Mestre i b) El Magatzem Castor. L'autopista Passante di Mestre a Venècia va acabar amb una condemna i una Sentència de 4 anys de presó per l'ex-ministre d'infraestructures italià.

– Segons el PROJECT UNDERTAKING DEED, que és un contracte entre el BEI i ESCAL UGS, Escal es va comprometre a complir amb tots els estàndards i les dates de planificació i construcció i el Banc Europeu d'Inversions, a fer un seguiment exhaustiu del projecte perquè era una gran inversió, de fet en el document es parla fins i tot de generar una task force, una capacitat des del BEI per controlar en cas que hi hagi algun problema relacionat amb el projecte. Cap de les parts va complir amb les obligacions contingudes al contracte.

Concloem que cal obrir un canal d'investigació per aclarir aquesta situació i demanar les responsabilitats corresponents al BEI, que recordem és un banc públic europeu. Recordem que durant la signatura d'aquest contracte la vicepresidenta del BEI era Magdalena Álvarez.

Garanties per als inversors privats que facilita l'administració.

– L'Estat va afegir una clàusula contemplada a l'article 14 del Reial Decret 855/2008, de 16 de maig en la que s'estipulava que es podria pagar una indemnització a l'empresa en cas de dol o negligència. Aquesta clàusula elimina el risc pels cre-

ditors que s'asseguren el retorn de la inversió en qualsevol circumstància. El propi Joan Clos va reconèixer en declaracions públiques que aquesta clàusula havia estat fruit de la pressió dels bancs.

«la financiacion del proyecto requiere de una estructura para ser financiable. Y por lo tanto como se haga eso, pues, a veces se hace de una manera y otras veces de otra. Pero eso es lo que requiere para ser financiable, si no, no seria financiable» i referint-se a Standard & Poor's y Fitch *«Ellos son los que valoran que valoran que factores les hacen que sea Triple B. Yo en este caso, creo que el real decreto ley convalidado por las Cortes es el factor que hace que su caidad crediticia sea más elevada junto con el uso del proyecto»*

Conseller delegat del Banco Santander, José Antonio Álvarez.

«Jo vaig dir una vegada que aquesta clàusula no l'havia vist mai, és veritat. És veritat que no l'havia vist mai. També van donar una explicació que, si no, segurament els bancs no haurien donat, el finançament en aquest cas al concessionari»

Exministre d'indústria comerç i turisme, José Montilla i Aguilera.

– El banc europeu que per l'emissió dels bons per valor de 1.434 milions d'euros munta una empresa ad hoc, que és Watercraft Capital, amb seu a Luxemburg, el que fa és comprar 300 milions d'euros de bons i subordinar-se i ser l'últim en cobrar-los: aquest fet, fa que a nivell internacional els fons d'inversió, els fons de pensions se sentin molt atrets per aquesta estructura financera. Hem de tenir en compte que el BEI, és un banc públic europeu amb molt de prestigi i en aquest cas actua com un gran facilitador de la part financera.

– En el moment en que l'estafa del projecte castor es destapa i l'Estat ha de fer front a la indemnització, com no vol fer-ho mitjançant els PGE de l'Estat, el que fa és que Enagas s'ocupi de les instal·lacions, s'encarregui del pagament de la indemnització demanant un crèdit a tres bancs - Santander, Bankia i CaixaBank–, i cedeixen els drets de cobrament sobre el sistema gasista, és a dir, sobre les factures del gas. La indemnització, per tant, es pagaria amb els diners dels pagadors de la factura del gas. El ministre Soria, en un exercici de cinisme, va sortir públicament afirmant, que aquesta indemnització no es pagava amb diners públics. El deute a pagar contant amb interessos i la resta de conceptes, manteniment, indemnització etc. ascendeix a 3280 milions d'euros.

– Si ens fixem en les dades que ens aporta Maria Campuzano en representació de l'Aliança contra la pobresa energètica extretes de l'ordre publicada el 18 de desembre del 2015 al BOE en la que s'estableixen els peatges i els cànons associats a les instal·lacions gasistes i de retribució d'activitats regulades el 2016, veiem que es duplica l'import establert en concepte de magatzem subterranis. Aquest augment es produeix un cop comprovat que el castor és una estafa. En concret es preveuen 170 milions d'euros, d'aquests, 100 corresponen al projecte Castor: 16 milions al manteniment als que li hem de sumar 4,5 milions i mig més que es paguen a ESCAL UGS mentre es fa el canvi de promotora entre ESCAL UGS a ENAGAS, per tan sols 2 mesos de manteniment i 80 milions que corresponen als drets de cobrament que tenien Banc Santander, Bankia i Caixabank per haver avançat el pagament de la indemnització a ESCAL UGS.

– EL Parlament Europeu fa un pronunciament el 20 de març de 2015 en el que en l'apartat sobre l'informe de les activitats del Banc Europeu d'Inversions «Lamenta el papel del BEI y de la comisión en el proyecto Castor, financiado en el marco de la iniciativa de proyectos, cuya evaluación de riesgos no tomó en consideración el riesgo de aumento de la actividad sísmica vinculado a la inyección de gas, pese a la existencia de estudios que alertan claramente de los peligros potenciales de esta operación. Insta a la comisión y al BEI que tomen medidas a fin de evitar que los ciudadanos españoles tengan que abonar, bien mediante un déficit público más elevado, bien mediante el aumento de los costes de la energía, 1.300 millones de euros

en compensaciones por un proyecto precedido de una evaluación desastrosa. Pide a la comisión que siga las recomendaciones del defensor del pueblo europeo e investigue si las decisiones del Govierno español sobre el Castor pueden considerarse ayuda estatal prohibida»

Concloem que aquest és un cas paradigmàtic de financiarització de l'economia i de com cada vegada més, l'esfera financera pren rellevància en el finançament d'infraestructures, en el que la part pública dona garanties per atraure inversions en contra dels interessos de la ciutadania. A nivell de resposta a aquest cas concret, cal que el Parlament de Catalunya insti a la comissió europea a investigar la possible existència d'un cas d'ajuda estatal prohibida.

Com a alternativa, s'evidencia la necessitat de que disposem d'una banca pública pròpia i transparent i que faci un seguiment i una avaluació rigorosa i pública sobre el retorn social i ambiental dels projectes que finança comptant amb diversos actors polítics i socials del territori.

3.3. La lluita de la ciutadania

Plataforma Ciutadana en defensa de les Terres del Sénia i Associació d'afectats pel projecte Castor.

– Van organitzar diverses mobilitzacions i actes de rebuig.

– Van recollir en un termini de 48 hores, en dies inhàbils, un total de 7.012 signatures que van entrar per registre a Brussel·les a la seu de la Unió Europea.

– Han denunciat l'estafa que suposa aquest projecte davant de la Comissió Europea, el Defensor del poble Europeu i davant de les administracions autonòmiques catalana i valenciana.

– S'han reunit amb diputats i senadors del Congrés i el Senat per demanar explicacions.

– Han fet reclamacions davant del Síndic de Greuges de Catalunya.

– Van venir presencialment al Parlament de Catalunya per demanar que el projecte no tirés endavant, per demanar el seu desmantellament i el no pagament atenent a que s'estava i s'està fent una gestió vergonyosa dels diners públics i l'assumpció de responsabilitats.

– Van denunciar a tots aquests organismes l'existència d'una clàusula indemnitzatòria inclús en cas de dol i negligència, una clàusula continguda a l'article 14 del contracte, única a l'Estat Espanyol i a la Unió Europea.

– Han denunciat en reiterades ocasions i per diferents mitjans els danys morals, és a dir, l'angoixa i el patiment de les persones afectades que van ser desoïdes i desateses malgrat van ser les primeres en advertir de les nefastes conseqüències que podria comportar el Projecte Castor.

– Es van presentar com a acusació en la causa penal del jutjat 4 de Vinaròs i per altra banda, van presentar una demanda civil col·lectiva contra els responsables del projecte.

Manca de transparència

L'anunci de concessió va publicar-se un 2 d'agost de 2007, en ple estiu per part de la Subdelegació del Govern de Castelló.

L'únic que sabia la ciutadania era que es tractava d'una instal·lació de gas en aguas de Castellón: «Anuncio de la Dependencia del Área de Industria y Energía de la Subdelegación del Gobierno en Castellón por el que se somete a información pública la solicitud de concesión de explotación de almacenamiento subterráneo de gas natural, en aguas del Mar Mediterráneo frente a las costas de Castellón y el reconocimiento de la utilidad pública de dicho almacenamiento: "La empresa Escal UGS, S. L., ha solicitado la concesión de explotación para el almacenamiento subterráneo de gas natural denominado Castor, en aguas situadas frente a la costa de Castellón[…]" (BOE núm. 184, de 2/08/2007)»

Va ser posteriorment quan es va conèixer que es tractava d'una planta terrestre, un gasoducte i una planta marítima.

La Plataforma Ciutadana en Defensa de les Terres del Sénia conjuntament amb APLACA, van requerir de forma sistemàtica la documentació relativa al projecte però van trobar-se amb la negativa de les diverses administracions a facilitar-los la documentació.

Compra de voluntats i manca de transparència

– ESCAL UGS, va fer propaganda de cara a la ciutadania de les excel·lències i virtuts del projecte Castor, entre elles, la generació d'ocupació. Fins i tot va arribar a signar convenis per incentivar-la o a convidar a la gent del territori a un viatge a Bermeo per explicar les bondats del projecte.

– L'empresa es va encarregar també de fer callar a qui calia, inclús concedint diners a determinades entitats i associacions claus, fins al punt que alguns sectors contraris van acabar veient amb bons ulls els cants de sirena que venia l'empresa, entre ells, l'Ajuntament de Vinaròs.

– Superhòmens impunes: Florentino Pérez, president del consell d'administració d'ACS, no només no ha assumit cap responsabilitat en relació als danys i les negligències al voltant del projecte Castor, sinó que manifesta sense pudor en seu parlamentària i en el marc de la comissió d'investigació, que: *«no he sabido nada hasta que han pasado las cosas» «yo en el proceso no he intervenido en nada» «a mi me han asegurado que están todos los estudios de impacto ambiental bien hechos, pero yo tampoco soy nadie para saberlo»*

El conseller delegat de l'empresa que manté el 66% de la participació accionarial d'Escal UGS diu que no sap res i que ell no és ningú per saber-ho i la justícia no només no respon sinó que ahir, 30 de setembre de 2019, es va publicar un informe del consell d'Estat afirmant que s'ha de pagar als bancs finançadors malgrat tot.

– Recadero del Potro, president del Consell d'Administració d'ESCAL UGS, tampoc ha assumit cap tipus de responsabilitat, és més, en seu parlamentària i en el marc de la comissió d'investigació assegura que *«los microseísmos no generaron ningún riesgo, ni para las personas ni para los bienes ni para el medio ambiente» «todos los estudios que se han hecho, posteriores, sobre la zona, por múltiples universidades y grupos de investigación de todo el mundo, no se ha podido establecer cuál ha sido la falla que ha originado los movimientos, después de dos años, lo que se puede decir es que no se la puede relacionar con la falla de Amposta, que es la falla más importante de la zona»* quan molts estudis han provat que els sismes es van generar a la falla activa d'amposta, fet que acredita que el risc potencial per la població i el territori era altíssim. L'informe del MIT, que anomenem en el present informe de conclusions és inqüestionable.

El judici popular

«Si l'Estat neix de la superació de poders i regles privades mitjançant la constitució d'un ens superior que mitjança entre poders privats en favor de l'interès general, l'Estat mor o comença a morir quan aquests poders privats de n'apropien i el sotmeten a les seves pròpies lògiques. Aleshores, l'únic principi regulador de les relacions socials és la força, i, aleshores, sobre aquells que no formen part de cap tribu social forta - joves precaris, aturats, avis pobres, marginats i milions de ciutadans - es carrega tot el cost social de les transaccions privades»

Roberto Escarpinato, Jutge Italià referent en la lluita contra la màfia.

El tribunal popular era compost per: Miren Etxezarreta, catedràtica emèrita de l'Autònoma; David Bondia, president de l'Institut de Drets Humans de Catalunya; Mònica Vargas, de l'observatori internacional de les transnacionals; Marco Aparicio, de l'Observatori DESC i David Fernández, periodista i activista pels drets socials.

Aquest procés de judici popular va tenir una altíssima participació de les gents i les entitats de les terres del Sénia i de diferents moviments socials i veïnals.

El Tribunal Popular va dictar una Sentència que ha esdevingut un instrument de reconeixement popular l'estafa que ha representat aquest projecte per tota la ciutadania a nivell social i ambiental.

En relació a aquest apartat concloem que és necessari:

Generar un equip especialitzat en les diverses matèries a les que afecta el projecte Castor amb tècnics i tècniques de les diverses administracions, organismes oficials i moviments socials disposats a esclarir els fets, amb la finalitat de depurar responsabilitats, tan de l'empresa com de càrrecs polítics i tècnics implicats en un procés de reconeixement, reparació i garanties de no repetició de cara a la ciutadania.

3.4. A nivell tècnic

1. Anàlisi del projecte Castor

(Jose Maria García Casanovas)

A principis de l'any 2000 es produeixen un seguit d'apagades en el sistema de distribució elèctrica nacional degut a l'increment de demanda d'energia, ja en l'inici de la bombolla immobiliària, cosa que va provocar una gestió del subministrament mitjançant els anomenats «cortès circulares» de subministrament d'energia en diferents barris de Madrid.

Aquest fet produeix una aposta per la fabricació d'energia mitjançant centrals tèrmiques de cicle combinat. Centrals alimentades per gas natural, en aquells moments considerades més ecològiques i més barates que l'ús d'altres hidrocarburs. Aquesta aposta produeix un augment importantíssim d'aquestes Centrals Tèrmiques passant de no tenir cap central d'aquesta tipologia a l'any 2000 a tenir 24 (GV) gigavats a l'any 2006.

En comptes d'impulsar mesures per aturar aquest increment desmesurat del consum es va optar per ampliar de forma brutal la capacitat d'emmagatzematge de Gas Natural per poder garantir una reserva de 30 dies del sistema, a l'any 2006 hi havia una reserva de pocs dies. En aquest marc, es necessari la localització de noves formes d'emmagatzematge i comencen a estudiar-se els jaciments extingits de La Gaviota (País Basc), la Yebra (Guadalajara) o el Castor.

Actualment, les centrals de cicle combinat han disminuït molt i per tant la demanda se situa en una cinquena part de la requerida a l'any 2006, a més s'han construït gasoductes que garanteixen el subministrament de gas necessari per alimentar dites centrals tèrmiques de cicle combinat, per tant, a dia d'avui aquests emmagatzematges subterranis d'hidrocarburs no serien imprescindibles. Encara que està previst un cicle de desmantellament de les centrals nuclears (2030) en el qual, depenent de l'aposta política, podrien tornar a ser necessaris en un futur.

(Pere Palacín)

La Direcció General d'Energia de la Generalitat davant els fets descrits en els antecedents va adoptar les següents accions i/ posicionaments:

Primera: el projecte Castor és un fracàs empresarial d'una empresa privada que l'Administració central de l'Estat pretenia fer pagar al sistema gasista, és a dir, als ciutadans i empreses usuàries de gas natural.

Segona: El Castor no ha fet ni està previst que faci cap aportació al sistema, ja que el ministeri ha decidit hibernar-lo, cosa que fa impossible que pugui gaudir del sistema vigent retributiu. Dit d'una altra manera, el Castor de moment és una cavitat al fons marí que està lluny de convertir-se en un magatzem subterrani de gas i encara més lluny de tenir dret a ser retribuït.

Tercera: el Govern català va defensar la seva posició davant els tribunals de justícia, l'Administració central de l'Estat, la Unió Europea i el sector gasista estatal, el resultat de la qual s'indica tot seguit.

Quarta: amb data 21 del XII del 2017 recau sentència favorable del Tribunal Constitucional que va comportar que, a partir del mes de gener del 2018, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia paralitzés els pagaments destinats al cobrament de la indemnització amb càrrec al sistema de liquidacions del sistema gasista.

Cinquena: el Govern català va impugnar les ordres de peatges dels anys 2015, 2016, 2017 i 2018, ja que imputaven costos al Castor. Sobre les tres primeres impugnacions, com he dit, han recaigut sentències ja favorables que han suposat un estalvi per al sistema gasista de 215 milions; resta pendent de sentència la impugnació de l'ordre ministerial de l'any 2018, que pot incrementar aquesta xifra en 96 milions més, cosa que comportaria un estalvi superior als 310 milions d'euros.

Sisena: de fet, la darrera ordre ministerial aprovada, l'Ordre TEC 1367/2018, per a l'establiment dels peatges del gas per a l'any 2019, ja no inclou els costos corresponents al magatzem Castor.

En relació a aquest apartat:

1. Considerem oportunes les accions jurídiques iniciades per la Direcció General d'Energia de la Generalitat de Catalunya per salvaguardar els interessos dels consumidors de gas.

2. I concloem que és necessària:

– L'elaboració d'una auditoria tècnica reconeguda internacionalment que acrediti tots aquests extrems així com el grau de negligència, incompetència i mala fe amb el que va actuar l'empresa i posi llums i taquígrafs a quins han estat els costos reals del projecte.

– La creació d'un equip depenent de l'administració pública amb competència i capacitat per controlar i supervisar els projectes considerats estratègics des d'un punt de vista de la defensa de l'interès general.

– una aposta decidida per un sistema de generació/producció elèctrica basat exclusivament en les energies renovables. En aquest sentit som conscients de la problemàtica del desfasament temporal entre la demanda i la g0çeneració d'energia d'aquesta tipologia, per tant instem al govern a investigar i destinar recursos en noves formes d'acumulació energètica com podrien ser els salts d'aigua, en comptes d'altres sistemes com l'emmagatzematge d'hidrocarburs en cavitats subterrànies.

2. Causes de la catàstrofe del projecte Castor: Inducció sísmica per injecció de fluids

(*veure* Hèctor Perea Manera)

En els estudis realitzats (tesi doctoral 2006) pel doctor Hèctor Perea es posava en coneixement diferents qüestions:

1. En la zona on es desenvolupa el projecte Castor hi ha diferents falles actives, i per tant, hi ha un risc de produir-se una certa activitat sísmica.

2. La falla d'Amposta té un potencial de sismicitat de 7,1. Per tant un potencial destructiu immensament superior als terratrèmols produïts durant la injecció de gas del setembre del 2013.

(*veure* Antonio Aretxabala pàgines 17-18 de la compareixença)

El doctor Sr. Antonio Aretxabala en la seva compareixença ens explica que la injecció de fluids en cavitats subterrànies (o porositat subterrània) pot induir a l'activitat sísmica en el territori, posant un exemple aclaridor: «tenemos que la Valladolid de Estados Unidos es Oklahoma, en la que no se había detectado prácticamente ningún terremoto histórico importante, ¿eh?, y, bueno, pues cuando empezó toda la odisea del fracking en el año 2010 tuvieron que admitir al principio a regañadientes, pero bueno, luego se admitió, que realmente esa actividad era sismo-genética, se produjeron los terremotos y se cambió la norma de construcción sismorresistente, es decir, simplemente lo que pasa es que la zona típica de terremotos de Estados Unidos era California, ¿eh?, y de repente Oklahoma la adelantó, es decir, ahora la

segunda zona donde más terremotos se producen es California, siendo ahora mismo Oklahoma, que era la zona inerte, o la zona de…, la Valladolid de los Estados Unidos, donde no se producía ningún terremoto, a través de estas prácticas de inyección a presión de fluidos en zonas profundas la que ha provocado, pues, que haya habido que cambiar la norma de construcción, cosa que no se ha hecho aquí.»

(*Veure* estudi MIT-Harvard)

L'estudi Coupled Flow and Geomechanical Modeling, and Assessment of Induced Seismicity, at the Castor Underground Gas Storage Project, de Ruben Juanes, enginyer i redactor de l'informe del MIT-Harvard sobre el projecte Castor que va ser encarregat per Engas en nom del ministeri, al novembre del 2015, i Engas, com deuen saber, es va encarregar de la hibernació del projecte un cop van aturar-se les activitats d'injecció de gas. L'estudi i l'informe es van presentar al ministeri espanyol fa uns dos anys, el 3 de maig de 2017.

L'objectiu general del treball era dur a terme una avaluació de la sismicitat per elaborar un estudi post mortem de la seqüència del terratrèmol i valorar la relació entre aquests i les operacions del dipòsit del Castor.

Els objectius específics del estudi son els següents:

El primer objectiu, revisar i sintetitzar les dades disponibles.

El segon objectiu, utilitzar aquestes dades per desenvolupar un model geològic estructural en tres dimensions sobre la situació de la zona.

El tercer objectiu, realitzar l'anàlisi sismològica que implica una reanàlisi de les ubicacions i evolució dels terratrèmols, sobre com van tenir lloc els esdeveniments sísmics i avaluar el que es coneix com a mecanismes focals de cers esdeveniments selectius.

El quart objectiu, crear un model computacional de flux acoblat i geomecànica del dipòsit del jaciment d'Amposta, i també dels voltants. Aquest model aportarà un enllaç quantitatiu mecànic entre les operacions del dipòsit, la pressió i els canvis de tensió en aquest i en les falles veïnes, i la consegüent sismicitat.

I, finalment, l'últim objectiu de l'estudi era integrar els resultats d'aquestes dues línies d'investigació, anàlisi sismològica i anàlisi geomecànica, en el model estructural en tres dimensions i avaluar fins quin punt aquestes línies d'investigació són coherent entre elles.

Podem concloure que,

La Primera conclusió, els hipocentres dels terratrèmols, localitzacions hipocentrals determinades en el nostre estudi, són coherents amb l'activitat al llarg de la falla d'Amposta.

La segona conclusió, que els hipocentres del primer conjunt d'esdeveniments van tenir lloc molt a prop de les zones d'injecció. Llavors hi va haver una sèrie d'esdeveniments que es van expandir en l'espai en gran mesura, seguits d'una seqüència tardana, fins i tot després que hagués acabat la injecció, en què els esdeveniments es van centrar de manera dramàtica en les porcions tectònicament actives de la falla d'Amposta, inclòs el segment tectònicament actiu de la falla, així com en algunes de les seves ramificacions suspeses de paret.

La quarta conclusió es que molts d'aquests terratrèmols estan relacionats amb les falles individuals que havíem inclòs en el nostre model estructural.

Consideracions de la CUP en aquest apartat:

1. Existien estudis previs a l'inici del projecte que advertien de la possible activitat sísmica de la zona. Cal remarcar en aquests sentit que durant el procés d'estudi d'impacte ambiental del projecte hi va haver diferents denúncies per l'Observatori de l'Ebre, la Plataforma Ciutadana de Terres del Sénia, la Generalitat de Catalunya i diferents particulars, alertant sobre el risc sísmic de la zona, les quals no es varen tenir en consideració (veure compareixença de Ricard Viscarra, pàg. 9). Aquests

estudis previs determinaven un potencial de sismicitat de 7,1 a la Falla d'Amposta, amb possibles conseqüències devastadores sobre el territori.

2. En la comissió d'investigació del projecte Castor ha quedat provat que en estudis realitzats en diferents parts del mon, en particular als Estats Units d'Amèrica, que la injecció de fluids a alta pressió al subsòl pot induir a la generació d'activitat sísmica. Cosa que caldrà tenir molt present en el futurs pels protocols de permisos i concessions per activitats d'aquesta tipologia, en especial pel fracking.

3. L'estudi del MIT-Harvard sobre el projecte Castor conclou que els epicentres van tenir lloc a la Falla d'Amposta i van ser produïts per la injecció de gas del projecte Castor. Per tant podem concloure que l'activitat sísmica induïda per la injecció de gas del projecte Castor, amb un màxim enregistrat de 4,3, encara va ser moderada, donada la potencialitat de la falla que hauria pogut produir una catàstrofe per la població immensament major.

4. Davant d'aquestes evidències científiques, instem al govern central espanyol a fer els passos necessaris per a la clausura definitiva d'aquesta infraestructura.

3. Coneixences i conclusions a extreure davant aquests successos

(*veure* Joan Escuder, pàg. 17 i 39-40 de la compareixença)

Si es volés fer funcionar el Castor (primant abans l'emmagatzemament del gas que les «petites» molèsties, com moviments sísmics de poca intensitat) que s'hauria de fer? O millor dit, què hauríem d'haver fet?: un desplegament de xarxa sísmica al fons marí. Cosa que no va fer l'empresa concessionària, no la va fer, ni ningú l'hi va demanar amb la suficient insistència. El resultat d'això és que ara, a l'hora de situar els terratrèmols del Castor, tothom es troba amb incertituds, la xarxa i al mar no hi ha sismògrafs. S'ha de pensar que ha costat 1.700 milions d'euros. Si això s'ha de desmantellar, estarem llençant-los a la brossa i, abans de pagar-ho entre tots, s'haurien de demanar responsabilitats.

Consideracions de la CUP en aquest apartat:

1. En el processos d'estudi d'impacte ambiental dels projectes amb una perillositat detectada sobre el territori, caldrà donar especial importancia en la participació dels diferents agents del territori, mitjançant una auditoria externa que avaluï tots els processos i dirimeixi les possibles responsabilitats patrimonials a cadascun els agents involucrats en el projecte. Caldria la possibilitat de sol·licitar assegurances per possibles danys.

2. Per aquest cas concret, cal elaborar una auditoria tècnica reconeguda internacionalment que acrediti tots aquests extrems així com el grau de negligència, incompetència i mala fe amb el que va actuar l'empresa i posi llums i taquígrafs a quins han estat els costos reals del projecte.

3. Les economies d'aglomeració, consubstancials amb el centralisme imperant de l'estat, lluny de ser més eficients esdevenen brou de cultiu d'amiguismes i corrupció. (afegit d'FLA al doc inicial).

4. No es pot permetre processos de socialització de les pèrdues i privatització dels beneficis.

5. Caldrà establir protocols per als permisos i concessions per activitats d'injecció de fluids en el subsòl, en especial pel fracking.

GRUP PARLAMENTARI REPUBLICÀ, GRUP PARLAMENTARI DE JUNTS PER CATALUNYA, GRUP PARLAMENTARI DE CATALUNYA EN COMÚ PODEM (REG. 52776)

Proposta de conclusió transaccional

1. Planificació energètica

Conclusió 1.1

Constatem que les polítiques impulsades per part dels diferents governs espanyols d'impuls de grans infraestructures gasistes d'un elevat cost, que avui han quedat infrautilitzades, han convertit el sistema gasista espanyol en deficitari i car per al consumidor. De fet, el propi RD 13/2014 justifica l'estat d'hibernació del magatzem Castor en el fet que *«l'actual conjuntura de la demanda de gas no requereix de la incorporació d'aquesta infraestructura al sistema gasista».*

Conclusió 1.2

Constatem que en relació a l'aposta pels cicles combinats que van motivar la urgència de la Plataforma Castor:

1. És evident que es va sobredimensionar la necessitat de generació d'energia mitjançant cicles combinats i, en conseqüència, les necessitats del seu emmagatzematge.

Segons un informe de la pròpia Red Eléctrica es podrien desmantellar unes 10 centrals de cicles combinats per a cobrir la demanda.

2. Que aquesta sobredimensió ha tingut costos d'oportunitat a l'hora d'apostar per les energies renovables com a inversió energètica de futur.

3. Que els consumidors d'arreu de l'estat han pagat en els seus rebuts de la llum una recàrrec per donar ajudes a les centrals de gas segons la seva capacitat (i així cobrir les intermitències en la producció d'energies renovables) d'uns 700M€.

Que aquests «*pagaments per capacitat*» s'han dut a terme sobre un potència instal·lada clarament sobredimensionada, assumint la ciutadania els sobrecostos d'aquests pagaments.

A banda d'assumir, òbviament, costos derivats d'aquesta aposta. Especialment, pel cas que ens ocupa, els que poden acabar repercutint sobre la ciutadania procedents del Cas Castor i del seu futur desmantellament.

4. Que en conclusió, la urgència del Projecte Castor és motivada per una aposta errònia i sobredimensionada en la producció elèctrica mitjançant cicles combinats.

Recomanació 1.1

Considerem que cal dur a terme una revisió crítica dels mecanismes de planificació dels sectors de l'electricitat i del gas que van portar a realitzar durant la dècada del 2000 previsions molt allunyades de la realitat i dels objectius ambientals aprovats per les diferents instàncies internacionals. No té cap sentit continuar invertint en promoure el consum de combustibles fòssils quan les mesures de lluita contra el canvi climàtic ens obliguen a avançar decididament cap a les energies renovables.

2. Aspectes econòmics del projecte

Conclusió 2.1

Considerem que la síntesi d'aquest projecte és que ha estat un fracàs polític, empresarial, econòmic i social, que ha comportat uns costos de 1.350,729 milions d'euros, riscos medi ambientals i inseguretat a les persones.

Hi ha indicis molt clars que es prengueren decisions equivocades basades en dades incompletes i contradictòries tal com quedarà reflectit en aquestes conclusions.

Conclusió 2.2

Instem al Govern de l'Estat espanyol a emprendre les mesures necessàries per tal de recuperar les indemnitzacions i costos que es van pagar indegudament a l'em-

presa promotora del projecte Castor, ESCAL UGS, així com assegurar que aquests costos no recaiguin ni en els usuaris del gas ni en el conjunt de tota la ciutadania.

Conclusió 2.3

Constatem que els costos previstos per al projecte (250 milions d'euros al 2003) es van incrementar exponencialment amb el temps, i l'administració de l'Estat no va aplicar mecanismes de control eficients, aplicant per altra banda mètodes retributius i sistemes d'auditoria de costos per a les instal·lacions de transport, regasificació i emmagatzematge subterrani que ni són eficients ni incentiven el control i l'optimització de costos.

Conclusió 2.4

Considerem que les empreses inversores no assumiren cap risc empresarial atès que tenien garantit el seu capital.

Conclusió 2.5

Constatem que, tal com afirmava la Comissió Nacional d'Energia (CNE), la manca de concurrència efectiva per al desenvolupament del projecte feia inviable valorar l'adequació econòmica del cost dels serveis subcontractats a ACS o a altres empreses del propi grup.

Recomanació 2.1

Instem a la Comissió Europea a avaluar de nou si la indemnització a ESCAL UGS suposa una ajuda il·legal d'Estat, especialment davant la decisió de la Comissió Nacional del Mercat de Valors d'aturar els pagaments a través de la factura del gas.

3. Procés d'adjudicació

Conclusió 3.1. Alteracions i anomalies administratives

1. L'any 2008 la Direcció General de Polítiques Ambientals de la Generalitat de Catalunya va fer diverses consideracions en relació a l'estudi d'impacte ambiental del projecte Castor que havia presentat el ministeri.

2. Aquest mateix any les competències que Catalunya té en medi ambient no pogueren aplicar-se atès que el magatzem, mitjançant una correcció d'errors injustificada que modificà els límits marítims, passà d'estar de territori català a territori castellonenc.

3. Tot i que l'Observatori de l'Ebre i d'altres organitzacions van manifestar, tant en la fase del projecte com en la d'al·legacions, que hi havia risc de terratrèmols, les diferents instàncies de l'estat, ministeris competents i el *Instituto Geológico y Minero de España*, van donar el seu vistiplau favorable a les diverses fases del projecte i a la declaració ambiental atorgada per la *Secretaria de Estado para el Cambio Climático* de 2009, sense que es tingui constància que es tingués en compte el risc sísmic. Les primeres declaracions després dels primers terratrèmols per part dels responsables d'ESCAL UGS i d'altres institucions mostren que, efectivament, no es tenia en compte la possibilitat de la sismicitat induïda, en contrast –com ja hem comentat– amb moltes referències bibliogràfiques.

4. L'encàrrec que es va fer a l'MIT el 2014 es podia haver realitzat abans. Es podrien haver conegut tots els resultats d'aquest estudi amb anterioritat al 2013, abans de fer les injeccions de gas.

5. A instàncies de la denúncia presentada per la Plataforma de les Terres del Sénia al *European Investment Bank*, el mecanisme de reclamació intern del Banc Europeu d'Inversions fa constar que no es van avaluar l'historial d'estrès i el règim d'estrès futur durant la injecció i l'extracció de gas, ni es va considerar la sismicitat potencialment induïda com un factor de risc durant les avaluacions tècniques realitzades amb anterioritat als successos de 2013. És a dir, els terratrèmols.

Conclusió 3.2

Es va incloure una clàusula evidentment abusiva i no contemplada en cap altre procediment d'adjudicació segons la qual l'Administració pública es comprometia a compensar l'extinció anticipada de la concessió fins i tot en el cas que fos a conseqüència d'una actuació dolosa o negligent de la pròpia empresa.

Conclusió 3.3

Considerem que l'administració de l'Estat i els respectius governs que han participat en la tramitació del projecte Castor han vulnerat els principis del dret administratiu d'objectivitat, publicitat, igualtat i concurrència. Les adjudicacions han estat fetes amb una concurrència efectiva extremadament restrictiva.

El procediment d'adjudicació de la concessió va ser un procediment sense concurrència pública. Adjudicat a ESCAL UGS, una empresa sense experiència en el sector ni capacitat tècnica ni laboral per dur a terme l'obra.

Conclusió 3.4

De la mateixa manera, considerem que també han estat expressament vulnerats per part de l'administració de l'Estat i els respectius governs els principis de participació pública i de facilitar l'accés a la informació. Han estat sistemàtiques les limitacions a la participació de les administracions catalanes, ajuntaments i al propi Govern de Catalunya, arribant-se a manipular els límits marítims, així com ha estat norma la manca d'acceptació de la participació dels moviments socials i ciutadans durant tota la tramitació.

Conclusió 3.5

Denunciem que ESCAL UGS va preparar un concurs a mida sense concurrència pública, amb diferents operacions de forma injustificada, perquè s'adjudiqués, entre altres, la construcció de la planta a ACS, accionista majoritari d'ESCAL UGS. La CNE destaca que no hi va haver un sistema transparent d'adjudicació, ni altres ofertes, i ho qualifica d'«autoadjudicació» sense preu fixat. ESCAL UGS va esdevenir un instrument dirigit i controlat per ACS i la seva xarxa empresarial i d'interessos econòmics.

Aquest sistema d'autoadjudicacions va permetre no només no abaratir costos sinó incrementar-los en benefici de la pròpia empresa.

Conclusió 3.6

Denunciem que va ser el mateix Govern de l'Estat qui mitjançant el RD 1383/2011, de 7 d'octubre, que modificava un dels apartats del títol habilitant de la concessió, el RD 855/2008, va ampliar el marge de la inversió en el projecte Castor de 750 a 1.273 milions d'euros.

Conclusió 3.7

Considerem pertinent impulsar les modificacions legislatives que permetin la participació amb plenitud de drets de les administracions públiques en les tramitacions administratives quan l'impacte ambiental i social de l'actuació afecti al territori del qual n'és competent, tot i no estar ubicada en el seu territori d'actuació.

4. Causes del fracàs del projecte

Conclusió 4.1

Considerem que molt probablement, els terratrèmols foren la conseqüència d'una molt mala planificació empresarial, complementada amb irregularitats de tot tipus. En conseqüència, el tancament del Castor no és producte dels terratrèmols sinó de les decisions mal preses, deficiències i possibles negligències tant en l'àmbit empresarial com en el polític.

Conclusió 4.2

Entenem que no hi ha dubtes, més enllà de la pròpia incertesa inherent a aquest tipus de fenòmens, que hi ha una relació directa causa-efecte entre les injeccions de gas i els terratrèmols que tingueren lloc a les Terres de l'Ebre i al Maestrat. Aquest nexe ha estat publicat en diverses publicacions científiques, i ha estat manifestat en diverses de les compareixences dels experts en geologia i dels informes tècnics aportats.

Conclusió 4.3

Per la relació d'esdeveniments tant administratius com tècnics és plausible pensar que l'empresa coneixia el risc sísmic a què estava sotmès el projecte però no el va tenir en compte, tot i que, la seva avaluació és de màxima importància atès que la incertesa és inherent a la predicció de terratrèmols.

Hi ha forts indicis que fan pensar en la possibilitat que hi hagué ocultació de dades i falsejament o manipulació en el procediment d'avaluació del projecte.

Conclusió 4.4

Constatem que els informes emesos amb caràcter previ per part de l'Institut Geològic i Miner (IGME) van ser incapaços de detectar les greus deficiències tècniques dels estudis i projectes presentats per l'empresa promotora ESCAL UGS.

Tot indica que la recerca científica realitzada abans de les injeccions de gas no fou ni exhaustiva ni rigorosa, en particular, respecte la sismicitat induïda.

Conclusió 4.5. Idoneïtat de l'emplaçament i construcció del magatzem

Els punts més rellevants que qüestionen l'emplaçament del magatzem Castor són els següents:

1. Aquest dipòsit està construït damunt la falla d'Amposta, una falla molt probablement activa segons l'opinió de diversos experts. Aquest fet el fa especialment diferent als altres magatzems similars.

2. Tots els indicis fan pensar que quan es va prendre la decisió de construir el magatzem Castor no es disposava de suficient informació, sobretot geològica.

3. L'any 1989 Shell va deixar d'explotar el pou petrolífer i l'any 1995, quan Eurogas es fa càrrec del projecte Castor, s'avaluava que quedaven uns 35 milions de barrils en el camp d'Amposta. Posteriorment, l'any 2005 es comprovà que aquesta quantitat era fictícia i que en el millor dels casos en restava una setena part. Aquest fet era una alerta que el coneixement que es tenia del magatzem era molt escàs i en algun aspecte fins i tot erroni.

4. Respecte a la geometria del magatzem existeixen molts de dubtes que l'empresa en tingués un coneixement ja no exhaustiu sinó fins i tot correcte. El gas s'ha de moure en les cavitats entre les roques i, per tant, les dimensions d'aquestes cavitats són essencials per a determinar diversos paràmetres de funcionament. Hi ha moltes evidències per concloure que es cometeren errors significatius en la concepció geomètrica del magatzem tal com afirmen els experts de l'MIT en el seu informe.

Conclusió 4.6

En relació al disseny i modelització del projecte:

1. Que el model estàtic elaborat per l'empresa ESCAL UGS presenta discrepàncies significatives amb els estudis posteriors realitzats per altres entitats i experts.

2. Que el model de flux i el model geomecànic elaborat per l'empresa ESCAL UGS presenta també discrepàncies significatives amb els estudis posteriors.

3. Que aquestes discrepàncies qüestionen seriosament la viabilitat tècnica del projecte i, per tant, la capacitat de la Plataforma Castor per ser operativa en un futur.

4. Que aquestes discrepàncies poden suposar una negligència per part de l'empresa ESCAL UGS doncs sobreestimen els marges de seguretat dels riscos geomecànics i de fuites.

Els càlculs posteriors rebaixen la pressió de fractura de la roca d'entre els 253-322 bars calculats per ESCAL UGS a uns 185 bars.

Remarquem que el primer terratrèmol d'intensitat superior a 3 graus en l'escala de Richter es va produir el 24 de setembre de 2014 quan la pressió al magatzem es va situar a 185 bars.

Conclusió 4.7. Mancances tècniques del projecte

Són diverses les mancances que diferents experts han coincidit a enumerar en la definició del model geològic que serveix de base per al model dinàmic del projecte. Hi ha motius per pensar que les dades que va presentar *ESCAL UGS* no s'ajusten a la realitat i haurien d'haver estat calibrades. A més, aquest magatzem havia estat un pou petrolífer de la companyia Shell i, per tant, a priori es tenia molta informació disponible sobre la seva estructura geològica. La tècnica que es feu servir ha estat àmpliament utilitzada en molts d'altres magatzems d'arreu del món. Conseqüentment, l'empresa tenia a la seva disposició l'experiència de molts altres casos com el seu. La següent és una relació de les principals mancances tècniques que tenia el projecte:

1. La fase d'injecció comença el juny de 2013 amb uns valors propers als límits teòrics donats pel model, posant en qüestió que hi hagués una real fase d'experimentació. Si s'hagués disposat d'una xarxa sísmica submarina per enregistrar de forma precisa els microterratrèmols que es poguessin produir s'hauria pogut injectar gas començant per valors molt més baixos i controlar quina era la resposta del terreny. Aquesta tecnologia existia al 2013, i no es va implementar.

2. Manca de coneixement geològic de la zona on s'ha construït el magatzem Castor tal com han assenyalat diferents experts durant els treballs de la comissió, en particular, els responsables del Col·legi de Geòlegs de Catalunya. Aquest fet és molt rellevant donat que el coneixement geològic és la base dels models implementats posteriorment.

3. No es va desplegar una xarxa sísmica al fons marí en contraposició a l'opinió de molts experts.

4. No es coneix quina fou la valoració que realitzà l'empresa sobre el risc geològic, però sí que es pot afirmar que, en el cas que en fes alguna, no fou l'adequada donades les conseqüències que patí el territori.

5. Durant l'elaboració del projecte no es va considerar adequadament l'existència de falles que poguessin afectar el magatzem i en conseqüència de risc de terratrèmols la qual cosa conduí a la utilització d'un model geomecànic excessivament senzill.

6. El desacord entre les dades de l'empresa i les d'altres experts com del MIT o de l'IGME respecte a la determinació de la pressió de fractura de la roca són molt considerables. És de principal importància la determinació d'aquest valor atès que és el límit superior de la pressió operativa del gas.

7. Respecte la porositat, el desacord també és molt notori atès que en les dades on hi ha menys discordança aquesta representa un 66% del valor donat per l'empresa.

Conclusió 4.8

En relació a l'execució del projecte:

1. No es van fer correctament les proves de càrrega i descarrega necessàries per estudiar la resposta del terreny durant la fase inicial de les injeccions. Les dates durant les que es van realitzar les injeccions eren massa properes en el temps.

2. L'empresa no va disposar dels instruments necessaris durant les primeres injeccions de gas per estudiar acuradament la resposta del terreny (registre i estudi acústic i de la microsismicitat).

3. En un escenari com el d'un magatzem on no es pot tenir accés directe, els riscos no es poden descartar sense proves experimentals.

4. Hi ha dubtes que el cronometratge de les injeccions de gas fos l'apropiat.

5. En el seu informe, els professors de l'MIT, fan una sèrie de recomanacions per si s'hagués de recomençar l'activitat del magatzem. Naturalment, es poden interpretar com a actuacions també recomanables que s'haurien d'haver fet abans de les injeccions de finals d'estiu de 2013. En primer lloc, el desplegament d'una xarxa d'estacions sísmiques en el fons marí més proper a la plataforma, increment gradual de les injeccions de gas en diverses fases, amb una anàlisi específica de la sismicitat, pressió del jaciment i recalibració del model geomecànic després de cada fase. En segon lloc, la posada en marxa d'un protocol d'accions a prendre en el cas que es registri sismicitat o que la sismicitat s'incrementi durant la injecció. Totes aquestes mesures es pogueren prendre abans de les injeccions i no es feu.

6. Hi ha indicis molt convincents per pensar que es va actuar amb incompetència i negligència.

7. Es constata desídia i indolència en els diversos governs del PSOE i del PP respecte al seguiment d'aquest projecte.

5. Aspectes financers

Conclusió 5.1

Constatem que el paper del Banc Europeu d'Inversions ha estat clau per tal de poder finançar el projecte Castor, i que els seus mecanismes d'avaluació de riscos van resultar del tot incompetents. El BEI va aprovar el finançament d'un projecte tècnicament insostenible, impulsat per un empresa sense experiència en el sector, i que s'allunya dels objectius ambientals de la pròpia Unió Europea. La «Project Bond Iniciative» desenvolupada per la Comissió Europea i el BEI, que serví per finançar el projecte Castor, no entra a valorar les clàusules de les concessions, sent aquestes responsabilitat dels estats membres.

Conclusió 5.2

Denunciem que ESCAL UGS i ACS desenvolupen un projecte de gran risc tècnic sense assumir pràcticament riscos de caràcter econòmic ni aportacions econòmiques (contràriament al que determina la legislació espanyola d'hidrocarburs) com a conseqüència de la cobertura del BEI, mitjançant l'emissió dels «project bonds».

El Govern Espanyol va acceptar la renúncia d'ESCAL UGS a través del real decret llei 13/2014 activant el pagament dels bonistes del BEI emprant un crèdit sindicat contret per ENAGAS quan la plataforma Castor no estava realment operativa com ha quedat acreditat, traslladant el deute i les pèrdues a ENAGAS i a la factura del gas dels usuaris durant 30 anys.

Conclusió 5.3

En relació a l'arquitectura financera del projecte:

1. És evident que es van produir contactes entre el president del Consell d'Administració d'ACS i el Ministre d'Indústria, reconegudes pel primer, com a mínim en dues ocasions. En la primera per aconseguir nou finançament per un projecte concessionat per l'Estat a una empresa privada, quan s'havien retirat les entitats financeres al canviar les condicions de la retribució.

2. El Conseller Delegat del Banc Santander, el senyor José Antonio Álvarez Álvarez va reconèixer en la seva compareixença que la seva entitat va ser qui va liderar el finançament del projecte en una primera fase i que era evident que havien fet una avaluació equivocada del risc sísmic i que, en cas que s'hagués avaluat amb una probabilitat alta de risc, haguessin renunciat al projecte.

3. El BEI, un banc públic d'inversions, va participar en una operació amb unes condicions «sorprenentment» beneficioses tant per l'empresa concessionària com per al conjunt dels bonistes.

Conclusió 5.4

Instem a la Unió Europea a investigar la responsabilitat del Banc d'Inversions Europeu en el seguiment del projecte del magatzem Castor.

1. El BEI no va fer cap mena de seguiment del projecte, a pesar que a través del contracte entre el BEI i ESCAL UGS, el «*projecte undertakingdeed*», el banc afirmava que faria un seguiment exhaustiu de projecte que òbviament no es va produir, com va reconèixer anys després el mateix BEI.

2. Cal incidir-hi per tal que inversions en projectes d'aquestes característiques tinguin l'anàlisi de riscos, no només financers, abans de la seva construcció i durant l'execució de projecte.

6. Afectacions del projecte

Conclusió 6.1

Constatem que, tal com recull el Síndic de Greuges, i han constatat la Plataforma en Defensa de les Terres del Sénia i APLACA (Associació d'Afectats per la Plataforma Castor), l'afectació causada pel projecte Castor als ciutadans dels municipis veïns és inqüestionable. I no només des del punt de vista de l'alarma social provocada per la manca d'informació de la població, i de la inseguretat i sensació de perill real derivada dels terratrèmols patits als mesos de setembre i octubre de 2013, amb sismes d'intensitat de fins a 4,2 de l'escala Richter, i dels danys materials que ha comportat en alguns casos, sinó també dels anys d'angoixa i preocupació dels ciutadans de les Terres del Sénia en veure que s'estava tramitant un projecte sobre el qual hi havia la certesa, basada en informes tècnics, de risc sísmic.

Conclusió 6.2

Requerim al Govern de l'Estat que es doni resposta i s'atenguin els danys materials i morals dels veïns i institucions públiques afectades. També al Govern de la Generalitat que presti un servei d'assessorament i de suport als afectats perquè s'acompanyin les reclamacions que es troben en curs.

7. Indemnitzacions

Conclusió 7

Denunciem el cúmul de despropòsits que se'n deriven de l'aprovació i aplicació per part del Govern del Partit Popular del RDL 13/2014, de 3 de octubre, pel que s'adopten mesures urgents en relació amb el sistema gasista i la titularitat de centrals nuclears.

Un decret que va voler fer recaure el cobrament de les indemnitzacions a ESCAL UGS (i als inversionistes) sobre el conjunt de la ciutadania a través de la factura del gas. Aquesta fórmula, a més d'inconstitucional, és deliberadament garantista amb els interessos especulatius d'ACS i les entitats financeres responsables del projecte. I és alhora una des Protecció deliberada de l'interès general i dels drets de la ciutadania.

Tal com estableix el Tribunal Suprem, l'empresa no té un dret reconegut a ser recompensada de forma automàtica en cas de finalització anticipada com ha succeït.

Aquesta compensació està condicionada a l'absència de dolo o negligència i a l'operativitat de la Plataforma. Considerem que és impossible afirmar que ni hi ha hagut negligència ni que la planta és operativa.

La decisió per part del Govern de l'Estat de dur a terme aquest procediment mitjançant un reial decret llei, quan la concessió va ser atorgada per un reial decret, evidenciava possiblement la voluntat de l'administració espanyola d'evitar que el seu contingut fos recorregut per la via del contenciós administratiu i es pogués bloquejar la indemnització via judicial.

En primer lloc, el Govern de l'Estat va pagar abans de disposar dels informes objectius necessaris per a determinar si estàvem o no davant d'un cas de «negligència greu o frau intencionat».

En segon lloc, el càlcul del valor net de la inversió (criteri indemnitzatori previst en el RDL 13/2014) va ser fixat per una auditoria privada encarregada per la pròpia empresa concessionària, valor que el Govern no va contrastar suficientment.

En el moment de publicar-se al BOE l'ordre de pagament, no es complien cap dels dos requisits que el RD 855/2008, de 16 de maig, exigia. Quan l'empresa ESCAL UGS presenta la renúncia, que probablement no hauria d'haver estat mai acceptada, les instal·lacions ni estaven operatives ni l'explotació comercial havia començat encara.

Per altre costat, el Govern de l'Estat, en el reial decret llei, fixa el termini de pagament en funció dels interessos de l'empresa concessionària, evitant superar el 30 de novembre de 2014, data fixada en les condicions de l'emissió dels bons. Urgència que, la sentència del Tribunal Constitucional de 22 de desembre de 2017, va considerar com a injustificada.

Les urgències en el pagament es van dur a terme desatenent les comprovacions que la pròpia sentència del Tribunal Suprem de 14 d'octubre de 2013 recomanava, i fent cas omís de totes les veus autoritzades que reclamaven no es fes el pagament automàtic de la compensació a l'empresa concessionària fins que es gaudís dels informes objectius necessaris per a determinar si estàvem o no davant d'un cas de «negligència greu o frau intencionat».

8. Desmantellament i reversió

Conclusió 8.1

Considerem que, donat l'estat actual de la Plataforma, i les negligències observades en el seu disseny, el Govern espanyol ha de fer efectiu el desmantellament de les instal·lacions del Castor garantint la seguretat mediambiental i ciutadana així com també amb la màxima transparència en tots els tràmits per dur-lo a terme.

Proposem el desmantellament del magatzem Castor per dos motius principals.

En primer lloc, i és la raó més rellevant, segons diversos experts però sobretot d'acord amb l'informe de l'MIT-Harvard existeixen riscos elevats si es reprenen les operacions.

En segon lloc, per motius econòmics donat que els costos de mantenir la instal·lació hivernada són molt elevats.

Cal avaluar si la planta era operable i si hi ha hagut negligències de l'empresa per tal que aquesta faci front als costos del desmantellament.

El cost del desmantellament del Castor en cap cas s'ha de fer amb diners públics, havent-se d'assumir per part d'ESCAL UGS com a constructora i explotadora del magatzem de gas i responsable principal d'aquest projecte fallit.

En resum, el Govern de l'Estat ha de desmantellar les instal·lacions del projecte Castor atès que els riscos de recomençar l'activitat del magatzem no són assumibles ni econòmicament, ni ambientalment ni pels riscos personals que poden patir les poblacions costaneres properes al magatzem.

Conclusió 8.2

Denunciem la manca de recursos econòmics per dur a terme la correcta supervisió, operació i control de les instal·lacions hivernades que garantissin la seguretat per a les persones i el medi ambient, des que la CNMC va deixar de pagar a ENAGAS per aquestes tasques.

Recomanació 8.1

Instem el Banc Europeu d'Inversions (BEI), després del errors comesos, a participar en el desmantellament de projecte.

9. Responsabilitats

Conclusió 9.1

Denunciem que per portar a terme el projecte Castor va ser necessària la concertació i la connivència dels principals responsables de les polítiques energètiques i d'infraestructures del Govern espanyol del període 2000-2014 que va facilitar cada un dels actes administratius per a que fos possible, prenent decisions que es poden considerar irregulars, arbitràries, injustes i amb risc per la seguretat i la salut pública, prioritzant l'interès particular de les empreses participants i contràries a l'interès general.

Conclusió 9.2

Constatem que l'empresa concessionària ESCAL UGS i el conjunt de l'administració de l'Estat van fer cas omís de tots els advertiments i antecedents de risc sismològic induït a l'entorn de la falla tectònica Amposta.

Conclusió 9.3

Considerem demostrat que donat els antecedents en la inducció de terratrèmols en projectes similars i el coneixement de l'existència d'una falla activa en la zona on s'anava a ubicar la plataforma d'injecció la no consideració del risc sísmic durant l'avaluació del projecte és contrària a dret.

Conclusió 9.4

Reprovem també la manca de capacitació tècnica i rigor, de responsabilitat social i ambiental de l'empresa concessionària ESCAL UGS.

Conclusió 9.5

Reprovem la manca de rigor, de recursos tècnics, de transparència i de defensa de l'interès general de les autoritats dels ministeris competents en matèria d'indústria, d'energia i de medi ambient de l'Estat espanyol en el decurs del desenvolupament del projecte Castor.

Conclusió 9.6

Considerem que la informació pública del 2 d'agost de 2007 de la concessió a ESCAL UGS per a *«l'explotació d'un magatzem de gas natural submarí davant la costa de Castelló»* per part de la Subdelegació del Govern a Castelló va vulnerar volgudament els drets de participació i de transparència propis per a un tràmit d'aquesta complexitat.

Conclusió 9.7

Reprovem que l'ordre, de 27 de desembre de 2012 aprovada pel Ministre José Manuel Soria que modificava els mecanismes de la retribució dels magatzems subterranis de gas natural ampliant el període de renúncia a la concessió de cinc a vint-i-cinc anys, fos aprovada ad-hoc perquè ESCAL UGS pogués optar a la renúncia i a la posterior indemnització.

Conclusió 9.8

Constatem que és contrària a dret, com ja ha sigut reconegut en sentència ferma de l'Audiència Nacional i del Tribunal Suprem, el desmembrament il·lícit del projecte en subprojectes per evitar les avaluacions d'impacte ambiental obligatòries per llei, realitzat per la Secretaria d'Estat del Canvi Climàtic del Ministeri de Medi Ambient i Medi Rural i Marí en la tramitació del gasoducte de connexió del sistema gasista amb la planta marítima del Castor amb la finalitat d'evitar l'avaluació d'impacte ambiental (23 de novembre de 2009).

Conclusió 9.9

Considerem altament preocupant i fora del que es pot considerar com a regular, que la llicència municipal d'obres de la planta terrestre fos atorgada per l'Ajuntament de Vinaròs només 5 dies després de la seva sol·licitud, un 28 de desembre de

2009. Llicència que fou declarada nul·la al gener del 2015 pel jutjat contenciós administratiu número 2 de Castelló, ja que els terrenys on es va construir la planta no eren urbanitzables.

Conclusió 9.10

Denunciem l'extrema gravetat del fet que ni el Consell General del Poder Judicial ni el Ministeri de Justícia hagin dotat a l'oficina judicial del Jutjat d'Instrucció número 4 de Vinaròs dels recursos humans i tècnics adients per a poder avançar de forma urgent i definitiva en la conclusió del procediment penal en curs. Un procediment que des de primers del 2015 investiga a 18 persones per presumpta prevaricació mediambiental i delictes contra el medi ambient.

Conclusió 9.11

Instem el Govern de l'Estat a establir les responsabilitats, si escau, de les administracions públiques en la concessió i seguiment del projecte Castor.

Conclusió 9.12

Instem la Unió Europea a re-avaluar el cas, atès que en el moment en què es realitzà l'avaluació no s'havia fet pública la sentència del Tribunal Constitucional anul·lant diversos articles del *Real Decreto Ley 13/2014*.

10. Reconeixement actuacions públiques i socials

Conclusió 10.1

Reprovem la no assistència a la Comissió d'Investigació del Projecte Castor al Parlament de Catalunya d'alguns del màxims responsables de l'administració de l'Estat, durant el mandat dels quals es va desenvolupar el projecte Castor.

Conclusió 10.2

Reconeixem la tasca de defensa dels interessos públics i de la ciutadania per part de l'ajuntament d'Alcanar, de la Plataforma Ciutadana en Defensa de les Terres del Sénia i dels promotors de la querella ciutadana «Cas Castor» l'ODG (Observatori del Deute en la Globalització), Xnet i IDHC– Associació de Defensa dels drets Humans.

Conclusió 10.3

Mostrem el reconeixement i donem suport a l'Informe emès pel Síndic de Greuges del 2014 sobre el pagament de la indemnització a l'empresa concessionària repercutint directament i de forma injusta en els consumidors del sistema gasista i el del març del 2018 sobre la necessitat de realitzar una auditoria tècnica que determini el grau de responsabilitat d'ESCAL en els sismes de les Terres del Sénia.

11. Recomanacions

Recomanació 1. Auditoria tècnica

Instem el Govern de l'estat a realitzar una auditoria tècnica del projecte i avaluar la responsabilitat d'ESCAL UGS en el disseny i justificació del projecte, que permeti esbrinar l'abast dels dèficits detectats en la construcció de les instal·lacions del magatzem de gas i reclamar-ne les possibles responsabilitats determinant si ens trobem davant d'un cas de dol o negligència, o de mala fe, si l'empresa ja hagués estat conscient de la inviabilitat tècnica del projecte amb anterioritat als terratrèmols.

Dirimir responsabilitats sobre el procediment administratiu i sobre què va fallar durant aquest per tal que pogués entrar en funcionament un projecte d'aquestes característiques sense informe de risc sísmic i amb les irregularitats observades durant el procediment.

Determinar si l'administració de l'estat va estudiar si els informes de l'empresa eren verídics, o bé, simplement, es va limitar a fer un justificant de recepció d'aquests documents.

Aquesta auditoria hauria de tenir per finalitat la de passar dels molt forts indicis de tota mena d'irregularitats, mancances i contrasentits que s'han detectat a afirmacions que encara que no siguin categòriques, donat el caràcter del tema que s'estudia, sí que tinguin una incertesa prou reduïda com per ser acceptades molt majoritàriament.

Els seus components haurien de ser organitzacions o professionals de molt reconeguda vàlua en la construcció de plantes similars a la del Castor així com destacats científics i membres dels diversos col·legis professionals de Catalunya implicats en la qüestió: geòlegs, ambientòlegs, enginyers de camins, canals i ports i qualsevol altre que es consideri oportú.

Els objectius mínims d'aquesta auditoria, ampliables a tot allò que cregués convenient la comissió encarregada, haurien de ser els següents:

1. Realitzar una investigació molt més aprofundida que l'actual, tant superficialment com en profunditat, sobre l'estructura geològica de l'entorn del magatzem i comparar-la amb la que va utilitzar l'empresa. Aquesta recerca comportaria la revisió del model geològic que va emprar l'empresa ESCAL UGS per realitzar el seu projecte de magatzem.

2. Determinar si l'empresa ESCAL UGS va dur a terme una anàlisi sísmica i, en cas afirmatiu, revisar-la.

3. Determinar si abans de les injeccions de gas de 2013 es coneixia que la falla d'Amposta molt probablement era activa.

4. Revisar i validar en la seva globalitat els models de flux i geomecànic utilitzats per l'empresa ESCAL UGS.

5. Validar totes les dades aportades per l'empresa ESCAL UGS amb les dels experts que les han posat en dubte.

6. Avaluar el risc sísmic a partir de les dades disponibles abans de les injeccions de gas. Reavaluar-lo amb les dades obtingudes a partir de l'auditoria tècnica.

7. Tenir accés a totes les dades, arxius i informes que va fer l'empresa ESCAL UGS abans de la injecció de gas.

8. Tenir accés a totes les dades, arxius i informes, així com informacions de qualsevol tipus internes de l'empresa, com per exemple telefòniques i correus electrònics, que es van produir entre la plataforma terrestre i la plataforma marítima durant el període en què van estar en funcionament.

Recomanació 2

Constatem la necessitat d'assumir per via judicial la determinació de la inoperativitat de la Plataforma Castor ateses les negligències en el disseny i la execució per part de ESCAL UGS.

Recomanació 3

Constatem la necessitat de la posada en marxa per part del Govern de la Generalitat del Cos d'Ambientòlegs de Catalunya com a una eina fonamental per evitar que es reprodueixin de nou episodis similars.

Recomanació 4

Requerim al Govern de Catalunya que procedeixi a reclamar al Govern espanyol que es deixi sense efectes la correcció d'errades del Reial decret 638/2007, de 18 de maig, de les capitanies marítimes i els districtes marítims, publicada al BOE del 5 de març de 2008 pel Ministeri de Foment.

Una correcció d'errades que a efectes pràctics duia a terme un canvi competencial sobre la plataforma marítima del projecte Castor entre la Generalitat valenciana i la catalana, alhora que restringia la capacitat de participació en la tramitació del projecte d'aquesta darrera.

Recomanació 5

Considerem la necessitat de desenvolupar un seguiment de les conclusions d'aquesta Comissió d'Investigació, tant a nivell del Govern de Catalunya, com a nivell parlamentari, pel mateix Síndic de Greuges, o per altres administracions locals afectades directament pel futur del projecte.

Recomanació 6

1. Ampliar i aprofundir la recerca, i en particular la geològica a tot el territori, per tal de disminuir al màxim possible la probabilitat que successos similars al que ha tractat aquesta comissió d'investigació es puguin repetir. El futur pot fer necessaris altres usos del territori, en particular del subsol, que facin necessaris un coneixement molt més exhaustiu.

2. Ampliar i millorar l'avaluació de les polítiques públiques en tots els àmbits però especialment en temes medi ambientals.

3. Canviar les normatives presents de manera que incorporin el coneixement científic i tècnic actual.

4. Informar la població de forma transparent i exhaustiva en futures iniciatives que puguin comportar riscos materials i per les persones.

5. Instar les administracions públiques a assumir les seves responsabilitats d'adequar les seves normatives als canvis socials i tècnics que es produeixen a la nostra societat.

V. Conclusions i recomanacions

1. Planificació energètica

Conclusió 1.1

Constatem que les polítiques impulsades pels diferents governs espanyols d'impuls de grans infraestructures gasistes d'un elevat cost, que avui han quedat infrautilitzades, han convertit el sistema gasista espanyol en deficitari i car per al consumidor. De fet, el mateix Reial decret llei 13/2014 justifica l'estat d'hibernació del magatzem Castor en el fet que «l'actual conjuntura de la demanda de gas no requereix de la incorporació d'aquesta infraestructura al sistema gasista».

Conclusió 1.2

Constatem, amb relació a l'aposta pels cicles combinats que van motivar la urgència de la plataforma Castor, que:

a) És evident que es va sobredimensionar la necessitat de generació d'energia mitjançant cicles combinats i, en conseqüència, les necessitats del seu emmagatzematge.

Segons un informe de la mateixa Red Eléctrica es podrien desmantellar unes deu centrals de cicles combinats per a cobrir la demanda.

b) Aquest sobredimensionament ha tingut costos d'oportunitat a l'hora d'apostar per les energies renovables com a inversió energètica de futur.

c) Els consumidors d'arreu de l'Estat han pagat en els seus rebuts de la llum una recàrrec per a donar ajuts a les centrals de gas segons la seva capacitat (i cobrir, així, les intermitències en la producció d'energies renovables) d'uns 700 milions d'euros.

Aquests «pagaments per capacitat» s'han dut a terme sobre un potència instal·lada clarament sobredimensionada i la ciutadania ha hagut d'assumir els sobrecostos d'aquests pagaments.

Els ciutadans han assumit també costos derivats d'aquesta aposta. Especialment, per al cas que ens ocupa, els que poden acabar repercutint en la ciutadania procedents del cas Castor i del seu futur desmantellament.

d) En conclusió, la urgència del projecte Castor és motivada per una aposta errònia i sobredimensionada en la producció elèctrica mitjançant cicles combinats.

Recomanació 1.1

Considerem que cal dur a terme una revisió crítica dels mecanismes de planificació dels sectors de l'electricitat i del gas que van portar a fer durant la dècada del 2000 previsions molt allunyades de la realitat i dels objectius ambientals aprovats per les diferents instàncies internacionals. No té cap sentit continuar invertint en la promoció del consum de combustibles fòssils quan les mesures de lluita contra el canvi climàtic obliguen a avançar decididament cap a les energies renovables.

2. Aspectes econòmics del projecte

Conclusió 2.1

Considerem que la síntesi d'aquest projecte és que ha estat un fracàs polític, empresarial, econòmic i social que ha comportat uns costos de 1.350,729 milions d'euros, riscos ambientals i inseguretat en les persones.

Hi ha indicis molt clars sobre presa de decisions equivocades basades en dades incompletes i contradictòries, tal com queda reflectit en aquestes conclusions.

Conclusió 2.2

Instem el Govern de l'Estat a emprendre les mesures necessàries per a recuperar les indemnitzacions i els costos que es van pagar indegudament a l'empresa promotora del projecte Castor, ESCAL UGS, i assegurar que aquests costos no recaiguin ni en els usuaris del gas ni en el conjunt de tota la ciutadania.

Conclusió 2.3

Constatem que els costos previstos per al projecte (250 milions d'euros el 2003) es van incrementar exponencialment amb el temps, i l'Administració de l'Estat no va aplicar mecanismes de control eficients, i que va aplicar, d'altra banda, mètodes retributius i sistemes d'auditoria de costos per a les instal·lacions de transport, regasificació i emmagatzematge subterrani que ni són eficients ni incentiven el control i l'optimització de costos.

Conclusió 2.4

Considerem que les empreses inversores no van assumir cap risc empresarial, atès que tenien garantit el seu capital.

Conclusió 2.5

Constatem que, tal com afirmava la Comissió Nacional d'Energia (CNE), la manca de concurrència efectiva per al desenvolupament del projecte feia inviable valorar l'adequació econòmica del cost dels serveis subcontractats a ACS o a altres empreses del mateix grup.

Recomanació 2.1

Instem la Comissió Europea a avaluar de nou si la indemnització a ESCAL UGS suposa un ajut il·legal d'Estat, especialment davant la decisió de la Comissió Nacional del Mercat de Valors d'aturar els pagaments mitjançant la factura del gas.

3. Procés d'adjudicació

Conclusió 3.1. Alteracions i anomalies administratives

a) L'any 2008, la Direcció General de Polítiques Ambientals de la Generalitat de Catalunya va fer diverses consideracions amb relació a l'estudi d'impacte ambiental del projecte Castor que havia presentat el ministeri.

b) Aquell mateix any, les competències que té Catalunya en medi ambient no es van poder aplicar, ja que el magatzem, mitjançant una correcció d'errors injustificada que modificà els límits marítims, va passar de territori català a territori castellonenc.

c) Tot i que l'Observatori de l'Ebre i altres organitzacions van manifestar, tant en la fase del projecte com en la d'al·legacions, que hi havia risc de terratrèmols, les diferents instàncies de l'Estat, ministeris competents i l'Institut Geològic i Miner d'Espanya (IGME), van donar el vistiplau favorable a les diverses fases del projecte i a la declaració ambiental atorgada per la Secretaria d'Estat per al Canvi Climàtic de 2009, i no hi ha constància que es tingués en compte el risc sísmic. Les primeres declaracions després dels primers terratrèmols per part dels responsables d'ESCAL UGS i d'altres institucions mostren que, efectivament, no es tenia en compte la possibilitat de la sismicitat induïda, en contrast –com ja hem comentat– amb moltes referències bibliogràfiques.

d) L'encàrrec que es va fer a l'Institut Tecnològic de Massachusetts (MIT) el 2014 es podia haver fet abans. Es podrien haver conegut tots els resultats d'aquest estudi amb anterioritat al 2013, abans de fer les injeccions de gas.

e) A instàncies de la denúncia presentada per la Plataforma de les Terres del Sénia al Banc Europeu d'Inversions (BEI), el mecanisme de reclamació intern del BEI fa constar que no es van avaluar ni l'historial d'estrès ni el règim d'estrès futur durant la injecció i l'extracció de gas, i tampoc no es va considerar la sismicitat potencialment induïda com un factor de risc durant les avaluacions tècniques dutes a terme abans dels esdeveniments del 2013, és a dir, els terratrèmols.

Conclusió 3.2

Es va incloure una clàusula evidentment abusiva i no considerada en cap altre procediment d'adjudicació segons la qual l'Administració pública es comprometia a compensar l'extinció anticipada de la concessió fins i tot en el cas que fos conseqüència d'una actuació dolosa o negligent de la mateixa empresa.

Conclusió 3.3

Considerem que l'Administració de l'Estat i els governs respectius que han participat en la tramitació del projecte Castor han vulnerat els principis del dret administratiu d'objectivitat, publicitat, igualtat i concurrència. Les adjudicacions han estat fetes amb una concurrència efectiva extremadament restrictiva.

El procediment d'adjudicació de la concessió va ser un procediment sense concurrència pública. ESCAL UGS, l'empresa adjudicatària, és una empresa sense experiència en el sector i sense capacitat tècnica o laboral per a dur a terme l'obra.

Conclusió 3.4

Considerem que també han estat expressament vulnerats per l'Administració de l'Estat i els governs respectius els principis de participació pública i de facilitació de l'accés a la informació. Les limitacions a la participació de les administracions catalanes, dels ajuntaments i del mateix Govern de Catalunya han estat sistemàtiques i s'ha arribat a manipular els límits marítims. També ha estat norma la manca d'acceptació de la participació dels moviments socials i ciutadans durant tota la tramitació.

Conclusió 3.5

Denunciem que ESCAL UGS va preparar un concurs a mida sense concurrència pública, amb diferents operacions de manera injustificada, perquè s'adjudiqués, entre altres, la construcció de la planta a ACS, accionista majoritari d'ESCAL UGS. La CNE destaca que no hi va haver un sistema transparent d'adjudicació, ni altres ofertes, i ho qualifica d'«autoadjudicació» sense preu fixat. ESCAL UGS va esdevenir un instrument dirigit i controlat per ACS i la seva xarxa empresarial i d'interessos econòmics.

Aquest sistema d'autoadjudicacions va permetre no només no abaratir costos, sinó incrementar-los en benefici de la mateixa empresa.

Conclusió 3.6

Denunciem que va ser el mateix Govern de l'Estat qui mitjançant el Reial decret 1383/2011, del 7 d'octubre, que modificava un dels apartats del títol habilitant de la concessió, el Reial decret 855/2008, va ampliar el marge de la inversió en el projecte Castor de 750 a 1.273 milions d'euros.

Conclusió 3.7

Considerem pertinent impulsar les modificacions legislatives que permetin la participació amb plenitud de drets de les administracions públiques en les tramitacions administratives quan l'impacte ambiental i social de l'actuació afecti el territori en el qual són competents, tot i no trobar-se en el seu territori d'actuació.

4. Causes del fracàs del projecte

Conclusió 4.1

Considerem que, molt probablement, els terratrèmols van ser la conseqüència d'una molt mala planificació empresarial, complementada amb irregularitats de tot tipus. En conseqüència, el tancament del Castor no és producte dels terratrèmols, sinó de decisions mal preses, deficiències i possibles negligències, tant en l'àmbit empresarial com en el polític.

Conclusió 4.2

Entenem que no hi ha dubte, més enllà de la incertesa inherent a aquest tipus de fenòmens, que hi ha una relació directa de causa a efecte entre les injeccions de gas i els terratrèmols que van tenir lloc a les Terres de l'Ebre i al Maestrat. Aquest nexe ha estat manifestat en publicacions científiques, i també en diverses de les compareixences dels experts en geologia i en diversos informes tècnics aportats.

Conclusió 4.3

Per la relació d'esdeveniments, tant administratius com tècnics, és plausible pensar que l'empresa coneixia el risc sísmic a què estava sotmès el projecte, però no el va tenir en compte, tot i que, la seva avaluació és de màxima importància, atès que la incertesa és inherent a la predicció de terratrèmols.

Així mateix, hi ha forts indicis que fan pensar en la possibilitat que hi va haver ocultació de dades i falsejament o manipulació en el procediment d'avaluació del projecte.

Conclusió 4.4

Constatem que els informes previs emesos per l'IGME van ser incapaços de detectar les greus deficiències tècniques dels estudis i projectes presentats per l'empresa promotora ESCAL UGS.

Tot indica que la recerca científica duta a terme abans de les injeccions de gas no fou ni exhaustiva ni rigorosa, en particular, respecte a la sismicitat induïda.

Conclusió 4.5. Idoneïtat de l'emplaçament i construcció del magatzem

Els punts més rellevants que qüestionen l'emplaçament del magatzem Castor són els següents:

a) Aquest dipòsit està construït damunt la falla d'Amposta, una falla molt probablement activa segons l'opinió de diversos experts. Aquest fet el fa especialment diferent als altres magatzems similars.

b) Tots els indicis fan pensar que quan es va prendre la decisió de construir el magatzem Castor no es disposava d'informació suficient, sobretot geològica.

c) L'any 1989, Shell va deixar d'explotar el pou petrolífer i l'any 1995, quan Eurogas es va fer càrrec del projecte Castor, s'avaluava que quedaven uns trenta-cinc milions de barrils en el camp d'Amposta. Posteriorment, l'any 2005, es va comprovar que aquesta quantitat era fictícia i que en el millor dels casos en restava una setena

part. Això alertava que el coneixement que es tenia del magatzem era molt escàs i, en algun aspecte, fins i tot erroni.

d) Pel que fa a la geometria del magatzem, és molt dubtós que l'empresa en tingués un coneixement, ja no exhaustiu, sinó fins i tot correcte. El gas s'ha de moure en les cavitats entre les roques i, per tant, les dimensions d'aquestes cavitats són essencials per a determinar diversos paràmetres de funcionament. Hi ha moltes evidències per a concloure que es van cometre errors significatius en la concepció geomètrica del magatzem, tal com afirmen els experts de l'MIT en el seu informe.

Conclusió 4.6

Amb relació al disseny i modelització del projecte, cal dir que:

a) El model estàtic elaborat per l'empresa ESCAL UGS presenta discrepàncies significatives respecte als estudis posteriors fets per altres entitats i experts.

b) El model de flux i el model geomecànic elaborat per l'empresa ESCAL UGS presenta també discrepàncies significatives respecte d'estudis posteriors.

c) Aquestes discrepàncies qüestionen seriosament la viabilitat tècnica del projecte i, per tant, la capacitat de la plataforma Castor per a ser operativa en un futur.

d) Aquestes discrepàncies poden suposar una negligència per part de l'empresa ESCAL UGS, ja que sobreestimen els marges de seguretat dels riscos geomecànics i de fuites.

Els càlculs posteriors rebaixen la pressió de fractura de la roca d'entre els 253-322 bars calculats per ESCAL UGS a uns 185 bars.

Remarquem que el primer terratrèmol d'intensitat superior a 3 graus en l'escala de Richter es va produir el 24 de setembre de 2014, quan la pressió al magatzem es va situar a 185 bars.

Conclusió 4.7. Mancances tècniques del projecte

Són diverses les mancances que diferents experts han coincidit a assenyalar en la definició del model geològic que serveix de base per al model dinàmic del projecte. Hi ha motius per a pensar que les dades que va presentar ESCAL UGS no s'ajusten a la realitat i haurien d'haver estat calibrades. A més, aquest magatzem havia estat un pou petrolífer de la companyia Shell i, per tant, *a priori* es tenia molta informació disponible sobre la seva estructura geològica. La tècnica que es va fer servir ha estat àmpliament utilitzada en molts altres magatzems d'arreu del món. Consegüentment, l'empresa tenia a la seva disposició l'experiència de molts altres casos com el seu.

Aquesta és la relació de les principals mancances tècniques que tenia el projecte:

a) La fase d'injecció comença al juny de 2013 amb uns valors propers als límits teòrics donats pel model, la qual cosa posa en qüestió que hi hagués una real fase d'experimentació. Si s'hagués disposat d'una xarxa sísmica submarina per a enregistrar de manera precisa els microterratrèmols que es poguessin produir, s'hauria pogut injectar gas començant per valors molt més baixos i controlar quina era la resposta del terreny. Aquesta tecnologia existia el 2013, i no es va aplicar.

b) Hi havia una manca de coneixement geològic de la zona on es va construir el magatzem Castor, tal com han assenyalat diferents experts durant els treballs de la comissió, en particular, els responsables del Col·legi de Geòlegs de Catalunya. Aquest fet és molt rellevant, ja que el coneixement geològic és la base dels models aplicats posteriorment.

c) No es va desplegar una xarxa sísmica al fons marí, en contraposició a l'opinió de molts experts.

d) No es coneix quina va ser la valoració que va fer l'empresa sobre el risc geològic, però sí que es pot afirmar que, en el cas que en fes alguna, no va ser l'adequada, ateses les conseqüències que va patir el territori.

e) Durant l'elaboració del projecte no es va considerar adequadament l'existència de falles que poguessin afectar el magatzem i, en conseqüència, de risc de ter-

ratrèmols, la qual cosa va dur a la utilització d'un model geomecànic excessivament senzill.

f) El desacord entre les dades de l'empresa i les d'altres experts, com de l'MIT o de l'IGME, respecte a la determinació de la pressió de fractura de la roca són molt considerables. És de cabdal importància la determinació d'aquest valor, ja que és el límit superior de la pressió operativa del gas.

g) Respecte a la porositat, el desacord també és molt notori, atès que en les dades en què hi ha menys discordança aquesta representa un 66% del valor donat per l'empresa.

Conclusió 4.8

Amb relació a l'execució del projecte, cal dir que:

a) No es van fer correctament les proves de càrrega i descarrega necessàries per a estudiar la resposta del terreny durant la fase inicial de les injeccions. Les dates durant les quals es van fer les injeccions eren massa properes en el temps.

b) L'empresa no va disposar dels instruments necessaris durant les primeres injeccions de gas per a estudiar acuradament la resposta del terreny (registre i estudi acústic, i microsismicitat).

c) En un escenari com el d'un magatzem on no es pot tenir accés directe, els riscos no es poden descartar sense proves experimentals.

d) Hi ha dubtes que el cronometratge de les injeccions de gas fos l'apropiat.

e) En el seu informe, els professors de l'MIT fan una sèrie de recomanacions per si s'hagués de recomençar l'activitat del magatzem. Naturalment, es poden interpretar com a actuacions també recomanables que s'haurien d'haver fet abans de les injeccions de finals d'estiu del 2013. En primer lloc, el desplegament d'una xarxa d'estacions sísmiques al fons marí més proper a la plataforma, increment gradual de les injeccions de gas en diverses fases, amb una anàlisi específica de la sismicitat, pressió del jaciment i recalibració del model geomecànic després de cada fase. En segon lloc, la posada en marxa d'un protocol d'accions que s'han de prendre en el cas que es registri sismicitat o que la sismicitat s'incrementi durant la injecció. Totes aquestes mesures es podien haver pres abans de les injeccions i no es va fer.

f) Hi ha indicis molt convincents per a pensar que es va actuar amb incompetència i negligència.

g) Es constata desídia i indolència en els diversos governs del PSOE i del PP respecte al seguiment d'aquest projecte.

5. Aspectes financers

Conclusió 5.1

Constatem que el paper del BEI ha estat clau per a poder finançar el projecte Castor, i que els seus mecanismes d'avaluació de riscos van resultar del tot incompetents. El BEI va aprovar el finançament d'un projecte tècnicament insostenible, impulsat per un empresa sense experiència en el sector i que s'allunya dels objectius ambientals de la mateixa Unió Europea. La *Project Bond Initiative* desenvolupada per la Comissió Europea i el BEI, que va servir per a finançar el projecte Castor, no entra a valorar les clàusules de les concessions, que són responsabilitat dels estats membres.

Conclusió 5.2

Denunciem que ESCAL UGS i ACS van desenvolupar un projecte de gran risc tècnic sense assumir pràcticament riscos de caràcter econòmic ni aportacions econòmiques (contràriament al que determina la legislació espanyola d'hidrocarburs) com a conseqüència de la cobertura del BEI, mitjançant l'emissió dels *project bonds*.

El Govern de l'Estat va acceptar la renúncia d'ESCAL UGS per mitjà del Reial decret llei 13/2014 i va activar el pagament dels bonistes del BEI amb un crèdit sindicat contret per ENAGAS quan la plataforma Castor no estava realment operativa, com ha quedat acreditat, i va traslladar el deute i les pèrdues a ENAGAS i a la factura del gas dels usuaris durant trenta anys.

Conclusió 5.3

Amb relació a l'arquitectura financera del projecte, cal dir que:

a) És evident que es van produir contactes entre el president del Consell d'Administració d'ACS i el ministre d'Indústria, reconegudes pel primer, com a mínim en dues ocasions. En la primera, per a aconseguir nou finançament per a un projecte concessionat per l'Estat a una empresa privada, quan s'havien retirat les entitats financeres en canviar les condicions de la retribució.

b) El conseller delegat del banc Santander, José Antonio Álvarez Álvarez, va reconèixer en la seva compareixença que la seva entitat va ser qui va liderar el finançament del projecte en una primera fase i que era evident que havien fet una avaluació equivocada del risc sísmic, i que, en cas que s'hagués avaluat amb una probabilitat alta de risc, haurien renunciat al projecte.

c) El BEI, un banc públic d'inversions, va participar en una operació amb unes condicions sorprenentment beneficioses, tant per a l'empresa concessionària com per al conjunt de bonistes.

Conclusió 5.4

Instem la Unió Europea a investigar la responsabilitat del BEI en el seguiment del projecte del magatzem Castor.

a) El BEI no va fer cap mena de seguiment del projecte, a pesar que mitjançant el contracte entre el BEI i ESCAL UGS, el *Project Undertaking Deed*, el banc afirmava que faria un seguiment exhaustiu del projecte, que òbviament no es va produir, tal com va reconèixer anys després el mateix BEI.

b) Cal incidir-hi per tal que inversions en projectes d'aquestes característiques tinguin l'anàlisi de riscos, no només financers, abans que es construeixin i mentre s'executa el projecte.

6. Afectacions del projecte

Conclusió 6.1

Constatem que, tal com recull el Síndic de Greuges, i han constatat la Plataforma en Defensa de les Terres del Sénia i l'Associació d'Afectats per la Plataforma Castor (APLACA), l'afectació causada pel projecte Castor als ciutadans dels municipis veïns és inqüestionable. I no només des del punt de vista de l'alarma social provocada per la manca d'informació a la població, i de la inseguretat i sensació de perill real derivada dels terratrèmols patits als mesos de setembre i octubre del 2013, amb sismes d'intensitat de fins a 4,2 graus en l'escala Richter, i dels danys materials que ha comportat en alguns casos, sinó també dels anys d'angoixa i preocupació dels ciutadans de les Terres del Sénia en veure que s'estava tramitant un projecte sobre el qual hi havia la certesa, basada en informes tècnics, de risc sísmic.

Conclusió 6.2

Requerim al Govern de l'Estat que es doni resposta i s'atenguin els danys materials i morals dels veïns i les institucions públiques afectades. També al Govern de la Generalitat que presti un servei d'assessorament i de suport als afectats perquè s'acompanyin les reclamacions en curs.

7. Indemnitzacions

Conclusió 7

Denunciem el cúmul de despropòsits que es deriven de l'aprovació i aplicació per part del Govern del Partit Popular del Reial decret llei 13/2014, del 3 de octubre, pel qual s'adopten mesures urgents amb relació al sistema gasista i la titularitat de centrals nuclears.

Aquest decret va voler fer recaure el cobrament de les indemnitzacions a ESCAL UGS (i als inversionistes) sobre el conjunt de la ciutadania mitjançant la factura del gas. Aquesta fórmula, a més d'inconstitucional, és deliberadament garantista amb els interessos especulatius d'ACS i les entitats financeres responsables del projecte. Comporta, alhora, una desprotecció deliberada de l'interès general i dels drets dels ciutadans.

Tal com estableix el Tribunal Suprem, l'empresa no té un dret reconegut a ser recompensada de manera automàtica en cas de finalització anticipada, com ha succeït.

Aquesta compensació està condicionada a l'absència de dol o negligència i a l'operativitat de la plataforma. Considerem que és impossible afirmar que no hi va haver negligència ni que la planta estava operativa.

La decisió del Govern de l'Estat de dur a terme aquest procediment mitjançant un reial decret llei, quan la concessió va ser atorgada per un reial decret, evidenciava possiblement la voluntat de l'Administració espanyola d'evitar que el seu contingut fos recorregut per la via contenciosa administrativa i es pogués bloquejar la indemnització per via judicial.

En primer lloc, el Govern de l'Estat va pagar abans de disposar dels informes objectius necessaris per a determinar si es tractava o no d'un cas de «negligència greu o frau intencionat».

En segon lloc, el càlcul del valor net de la inversió (criteri indemnitzatori establert en el Reial decret llei 13/2014) va ser fixat per una auditoria privada encarregada per la mateixa empresa concessionària, valor que el Govern no va contrastar suficientment.

En el moment de publicar-se al BOE l'ordre de pagament, no es complien cap dels dos requisits que exigia el Reial decret 855/2008, del 16 de maig. Quan l'empresa ESCAL UGS va presentar la renúncia, que probablement no hauria d'haver estat mai acceptada, les instal·lacions ni estaven operatives ni l'explotació comercial havia començat encara.

D'altra banda, el Govern de l'Estat fixa en el Reial decret llei el termini de pagament en funció dels interessos de l'empresa concessionària, i evita de superar el 30 de novembre de 2014, data fixada en les condicions de l'emissió dels bons. La sentència del Tribunal Constitucional del 22 de desembre de 2017 va considerar injustificada aquesta urgència.

Les urgències en el pagament es van dur a terme desatenent les comprovacions que la mateixa sentència del Tribunal Suprem del 14 d'octubre de 2013 recomanava i fent cas omís de totes les veus autoritzades que reclamaven que no es fes el pagament automàtic de la compensació a l'empresa concessionària fins que no es comptés amb els informes objectius necessaris per a determinar si es tractava o no d'un cas de «negligència greu o frau intencionat».

8. Desmantellament i reversió

Conclusió 8.1

Considerem que, vist l'estat actual de la plataforma i les negligències observades en el disseny, el Govern de l'Estat ha de fer efectiu el desmantellament de les instal·lacions del Castor, amb el garantiment de la seguretat ambiental i ciutadana, i també amb la màxima transparència en tots els tràmits per a dur-lo a terme.

Proposem el desmantellament del magatzem Castor per dos motius principals.

En primer lloc, i aquesta és la raó més rellevant, perquè segons diversos experts, i sobretot d'acord amb l'informe de l'MIT-Harvard hi ha riscos elevats si es reprenen les operacions.

En segon lloc, per motius econòmics, atès que els costos de mantenir la instal·lació hibernada són molt elevats.

Cal avaluar si la planta era operativa i si hi ha hagut negligències de l'empresa per tal que aquesta faci front als costos del desmantellament.

El cost del desmantellament del Castor no s'ha de fer en cap cas amb diners públics, sinó que l'ha d'assumir ESCAL UGS com a constructora i explotadora del magatzem de gas i responsable principal d'aquest projecte fallit.

En resum, el Govern de l'Estat ha de desmantellar les instal·lacions del projecte Castor, ja que els riscos de recomençar l'activitat del magatzem no són assumibles ni econòmicament ni ambientalment, ni tampoc pels riscos personals que poden patir les poblacions costaneres properes al magatzem.

Conclusió 8.2

Denunciem la manca de recursos econòmics per dur a terme la supervisió, l'operació i el control correctes de les instal·lacions hibernades que garantissin la seguretat per a les persones i el medi ambient, des que la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència va deixar de pagar a ENAGAS per aquestes tasques.

Recomanació 8.3

Instem el BEI, després del errors comesos, a participar en el desmantellament del projecte.

9. Responsabilitats

Conclusió 9.1

Denunciem que per a portar a terme el projecte Castor van ser necessàries la concertació i la connivència dels principals responsables de les polítiques energètiques i d'infraestructures del Govern de l'Estat en el període 2000-2014, que van facilitar cada un dels actes administratius perquè fos possible, i van prendre decisions que es poden considerar irregulars, arbitràries, injustes i amb risc per a la seguretat i la salut pública, tot prioritzant l'interès particular de les empreses participants i contràries a l'interès general.

Conclusió 9.2

Constatem que l'empresa concessionària ESCAL UGS i el conjunt de l'Administració de l'Estat van fer cas omís de tots els advertiments i antecedents de risc sismològic induït a l'entorn de la falla tectònica d'Amposta.

Conclusió 9.3

Considerem demostrat que, atesos els antecedents en la inducció de terratrèmols en projectes similars i el coneixement de l'existència d'una falla activa a la zona en què s'anava a situar la plataforma d'injecció, la manca de consideració del risc sísmic durant l'avaluació del projecte és contrària a dret.

Conclusió 9.4

Reprovem la manca de capacitació tècnica i rigor, i de responsabilitat social i ambiental, de l'empresa concessionària ESCAL UGS.

Conclusió 9.5

Reprovem la manca de rigor, de recursos tècnics, de transparència i de defensa de l'interès general de les autoritats dels ministeris de l'Estat competents en matèria d'indústria, d'energia i de medi ambient en el decurs del desenvolupament del projecte Castor.

Conclusió 9.6

Considerem que la informació pública del 2 d'agost de 2007 de la concessió a ESCAL UGS per a «l'explotació d'un magatzem de gas natural submarí davant la costa de Castelló» per part de la Subdelegació del Govern a Castelló va vulnerar volgudament els drets de participació i de transparència propis per a un tràmit d'aquesta complexitat.

Conclusió 9.7

Reprovem que l'Ordre del 27 de desembre de 2012, aprovada pel ministre José Manuel Soria, que modificava els mecanismes de la retribució dels magatzems subterranis de gas natural i ampliava el període de renúncia a la concessió de cinc a vint-i-cinc anys, fos aprovada *ad hoc* perquè ESCAL UGS pogués optar a la renúncia i a la indemnització posterior.

Conclusió 9.8

Constatem que és contrària a dret, com ja ha estat reconegut en sentència ferma de l'Audiència Nacional i del Tribunal Suprem, el desmembrament il·lícit del projecte en subprojectes per a evitar les avaluacions d'impacte ambiental obligatòries per llei, dut a terme per la Secretaria d'Estat del Canvi Climàtic del Ministeri de Medi Ambient i Medi Rural i Marí en la tramitació del gasoducte de connexió del sistema gasista amb la planta marítima del Castor amb la finalitat d'evitar l'avaluació d'impacte ambiental (23 de novembre de 2009).

Conclusió 9.9

Considerem altament preocupant, i fora del que es pot considerar regular, que la llicència municipal d'obres de la planta terrestre fos atorgada per l'Ajuntament de Vinaròs només cinc dies després d'haver estat sol·licitada, el 28 de desembre de 2009. La llicència fou declarada nul·la al gener del 2015 pel Jutjat Contenciós Administratiu núm. 2 de Castelló, ja que els terrenys on es va construir la planta no eren urbanitzables.

Conclusió 9.10

Denunciem l'extrema gravetat del fet que ni el Consell General del Poder Judicial ni el Ministeri de Justícia no hagin dotat l'oficina judicial del Jutjat d'Instrucció núm. 4 de Vinaròs dels recursos humans i tècnics necessaris per a poder avançar de manera urgent i definitiva en la conclusió del procediment penal en curs. Aquest procediment investiga, des de l'inici del 2015, divuit persones per presumpta prevaricació mediambiental i delictes contra el medi ambient.

Conclusió 9.11

Instem el Govern de l'Estat a establir les responsabilitats, si escau, de les administracions públiques en la concessió i el seguiment del projecte Castor.

Conclusió 9.12

Instem la Unió Europea a reavaluar el cas, atès que en el moment en què es va dur a terme l'avaluació no s'havia fet pública la sentència del Tribunal Constitucional que anul·lava diversos articles del Reial decret llei13/2014.

10. Reconeixement i actuacions públiques i socials

Conclusió 10.1

Reprovem la incompareixença a la Comissió d'Investigació del Projecte Castor del Parlament de Catalunya d'alguns del més alts responsables de l'Administració de l'Estat durant el mandat dels quals es va desenvolupar el projecte Castor.

Conclusió 10.2

Reconeixem la tasca de defensa dels interessos públics i de la ciutadania per part de l'ajuntament d'Alcanar, de la Plataforma Ciutadana en Defensa de les Terres del

Sénia i dels promotors de la querella ciutadana Cas Castor (Observatori del Deute en la Globalització, Xnet i Institut de Drets Humans de Catalunya - Associació de Defensa dels Drets Humans).

Conclusió 10.3

Mostrem el nostre reconeixement i donem el nostre suport a l'informe emès pel Síndic de Greuges el 2014 sobre el pagament de la indemnització a l'empresa concessionària, que repercuteix directament i de manera injusta en els consumidors del sistema gasista, i el del març del 2018 sobre la necessitat de dur a terme una auditoria tècnica que determini el grau de responsabilitat d'ESCAL UGS en els sismes de les Terres del Sénia.

11. Recomanacions

Recomanació 11.1. Auditoria tècnica

Instem el Govern de l'Estat a fer una auditoria tècnica del projecte i avaluar la responsabilitat d'ESCAL UGS en el disseny i la justificació del projecte, que permeti esbrinar l'abast dels dèficits detectats en la construcció de les instal·lacions del magatzem de gas i reclamar-ne les possibles responsabilitats, per a determinar si es tracta d'un cas de dol o negligència, o bé de mala fe, si l'empresa ja hagués estat conscient de la inviabilitat tècnica del projecte amb anterioritat als terratrèmols.

S'han de dirimir responsabilitats sobre el procediment administratiu i sobre el que va fallar durant aquest procediment perquè pogués entrar en funcionament un projecte d'aquestes característiques sense informe de risc sísmic i amb les irregularitats observades durant el procediment.

Determinar si l'Administració de l'Estat va estudiar si els informes de l'empresa eren verídics o bé simplement es va limitar a estendre un justificant de recepció d'aquests documents.

Aquesta auditoria hauria de tenir la finalitat de passar dels molt forts indicis de tota mena d'irregularitats, mancances i contrasentits detectats a afirmacions que encara que no siguin categòriques, i atès el caràcter de l'assumpte que s'estudia, tinguin una incertesa suficientment reduïda i puguin ser acceptades molt majoritàriament.

Els seus components haurien de ser organitzacions o professionals de vàlua molt reconeguda en la construcció de plantes similars a la del projecte Castor, i també científics i membres destacats dels diversos col·legis professionals de Catalunya implicats en la qüestió: geòlegs, ambientòlegs, enginyers de camins, canals i ports, i qualsevol altre que es consideri oportú.

Els objectius mínims de l'auditoria, ampliables a tot allò que cregués convenient la comissió encarregada, haurien de ser els següents:

a) Dur a terme una investigació molt més aprofundida que l'actual, tant superficialment com en profunditat, de l'estructura geològica de l'entorn del magatzem i comparar-la amb la que va fer servir l'empresa. Aquesta recerca comportaria la revisió del model geològic que va emprar l'empresa ESCAL UGS per a portar a terme el seu projecte de magatzem.

b) Determinar si l'empresa ESCAL UGS va fer una anàlisi sísmica i, si és així, revisar-la.

c) Determinar si abans de les injeccions de gas del 2013 es coneixia que la falla d'Amposta molt probablement era activa.

d) Revisar i validar de manera global els models de flux i geomecànic utilitzats per l'empresa ESCAL UGS.

e) Validar totes les dades aportades per l'empresa ESCAL UGS amb les dels experts que les han posat en dubte.

f) Avaluar el risc sísmic a partir de les dades disponibles abans de les injeccions de gas. Reavaluar-lo amb les dades obtingudes a partir de l'auditoria tècnica.

g) Tenir accés a totes les dades, arxius i informes que va elaborar l'empresa ESCAL UGS abans de la injecció de gas.

h) Tenir accés a totes les dades, arxius i informes, així com informacions de qualsevol tipus internes de l'empresa, com ara comunicacions telefòniques i correus electrònics, que es van produir entre la plataforma terrestre i la plataforma marítima durant el període en què van estar en funcionament.

Recomanació 11.2

Constatem la necessitat d'assumir per via judicial la determinació de la inoperativitat de la plataforma Castor ateses les negligències en el disseny i la execució per part de l'empresa ESCAL UGS.

Recomanació 11.3

Constatem la necessitat que el Govern de la Generalitat creï el Cos d'Ambientòlegs de Catalunya, com a eina fonamental per a evitar que es reprodueixin de nou episodis similars.

Recomanació 11.4

Requerim al Govern de Catalunya que reclami al Govern de l'Estat que quedi sense efectes la correcció d'errades del Reial decret 638/2007, del 18 de maig, de les capitanies marítimes i els districtes marítims, publicada en el BOE del 5 de març de 2008 pel Ministeri de Foment.

A efectes pràctics, aquesta correcció d'errades duia a terme un canvi competencial sobre la plataforma marítima del projecte Castor entre la Generalitat Valenciana i la Generalitat de Catalunya, alhora que restringia la capacitat de participació d'aquesta darrera en la tramitació del projecte.

Recomanació 11.5

Considerem la necessitat de desenvolupar un seguiment de les conclusions d'aquesta comissió d'investigació, tant des del Govern de Catalunya com des de l'àmbit parlamentari, pel mateix Síndic de Greuges o per altres administracions locals afectades directament pel futur del projecte.

Recomanació 11.6

a) Ampliar i aprofundir la recerca, en particular la geològica, a tot el territori, per tal de disminuir al màxim possible la probabilitat que es puguin repetir successos similars al que ha tractat aquesta comissió d'investigació. El futur pot fer necessaris altres usos del territori, en particular del subsol, que facin indispensable un coneixement molt més exhaustiu.

b) Ampliar i millorar l'avaluació de les polítiques públiques en tots els àmbits, especialment en qüestions mediambientals.

c) Canviar les normatives vigents de manera que incorporin el coneixement científic i tècnic actual.

d) Informar la població de manera transparent i exhaustiva sobre iniciatives futures que puguin comportar riscos materials i per a les persones.

e) Instar les administracions públiques a assumir la responsabilitat d'adequar les seves normatives als canvis socials i tècnics que es produeixen a la societat.

Palau del Parlament, 18 de desembre de 2019

La secretària tercera, Laura Vílchez Sánchez; el president, Roger Torrent i Ramió

Moció 139/XII del Parlament de Catalunya, sobre l'atur

302-00174/12

APROVACIÓ

Ple del Parlament, sessió 46, 19.12.2019, DSPC-P 80

El Ple del Parlament, en la sessió tinguda el 19 de desembre de 2019, d'acord amb l'article 161 del Reglament, ha debatut la Moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre l'atur (tram. 302-00174/12), presentada pel diputat Pol Gibert Horcas, del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, i les esmenes presentades pel Grup Parlamentari de Catalunya en Comú Podem (reg. 54112), pel Grup Parlamentari de Ciutadans (reg. 54149) i pel Grup Parlamentari Republicà i el Grup Parlamentari de Junts per Catalunya (reg. 54350 i 54441).

Finalment, d'acord amb el que estableix l'article 161 del Reglament, ha aprovat la següent

Moció

1. El Parlament de Catalunya insta el Govern a:

a) Presentar-li, en el període de sessions següent, un informe sobre l'estat actual del Servei Públic d'Ocupació de Catalunya, que inclogui, entre altres dades, les ràtios de personal d'atenció al públic i de personal administratiu de cada oficina, el percentatge d'inserció i la relació dels llocs de treball.

b) Reforçar els llocs de treball necessaris per a poder oferir els serveis bàsics d'orientació i formació per a l'acreditació de 150.000 persones cada any, tal com es va acordar en el marc de la Llei 10/2015, del 19 de juny, de formació i qualificació professionals.

c) Incrementar progressivament el nombre d'orientadors de les oficines del Servei Públic d'Ocupació de Catalunya per a arribar a un tècnic per cada tres-cents desocupats, amb l'objectiu d'acostar-se a les ràtios marcades per l'Organització Internacional del Treball.

d) Reforçar els recursos del Pacte nacional per a la indústria per tal d'afrontar els canvis que viu el sector, i també establir un full de ruta i un lideratge clar per part del Govern, amb la finalitat de complir el dit Pacte de manera efectiva.

e) Posar en marxa el Pacte pel treball entre l'Administració i els agents socials i econòmics aprovat al Parlament el 2016. Aquesta iniciativa ha de permetre d'acordar les mesures necessàries per a abordar els canvis en el món laboral i repartir millor el creixement econòmic.

f) Posar en marxa les mesures necessàries per a reduir la temporalitat i la precarietat que afecta els treballadors del Servei Públic d'Ocupació de Catalunya i donar-ne compte al Parlament en un termini de tres mesos.

g) Desplegar tota la capacitat formativa del Centre de Formació Professional d'Automoció en el curs 2020-2021.

h) Donar compte a la Comissió de Treball, Afers Socials i Família, en un termini de tres mesos, dels resultats de la investigació anunciada sobre la pèrdua de 80 milions d'euros del Fons Social Europeu destinats a combatre l'atur.

2. El Parlament de Catalunya insta el conseller de Treball, Afers Socials i Famílies i la consellera d'Empresa i Coneixement a comparèixer semestralment davant del Parlament per a informar sobre els expedients de regulació d'ocupació i els procediments d'acomiadaments col·lectius produïts, l'evolució de l'ocupació a Catalunya, les mesures concretes que adopti el Govern per a reduir l'atur, i el seu paper en les negociacions.

Palau del Parlament, 19 de desembre de 2019

El secretari segon, David Pérez Ibáñez; el president, Roger Torrent i Ramió

Moció 140/XII del Parlament de Catalunya, sobre l'habitatge

302-00177/12

APROVACIÓ

Ple del Parlament, sessió 46, 19.12.2019, DSPC-P 80

El Ple del Parlament, en la sessió tinguda el 19 de desembre de 2019, d'acord amb l'article 161 del Reglament, ha debatut la Moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre l'habitatge (tram. 302-00177/12), presentada pel diputat Sergio Sanz Jiménez, del Grup Parlamentari de Ciutadans, i les esmenes presentades pel Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar (reg. 54279) i pel Grup Parlamentari de Junts per Catalunya i el Grup Parlamentari Republicà (reg. 54349).

Finalment, d'acord amb el que estableix l'article 161 del Reglament, ha aprovat la següent

Moció

El Parlament de Catalunya insta el Govern a:

a) Establir els mecanismes de col·laboració i coordinació necessaris entre els ens municipals, els òrgans dependents de la Generalitat i les empreses subministradores d'energia per a encreuar dades i poder detectar, d'una manera efectiva, els habitatges que es troben permanentment desocupats i poder aplicar el recàrrec legal de l'impost sobre béns immobles que estableix el Reial decret 2/2004.

b) Facilitar que els ajuntaments, amb respecte per llur autonomia en la definició dels tributs locals, puguin bonificar el 95% de la quota de l'impost sobre béns immobles per als habitatges arrendats en règim de lloguer assequible o cedits temporalment a fons socials d'habitatge per a lloguer social per mitjà de l'Agència de l'Habitatge de Catalunya.

c) Reforçar el Fons d'habitatge de lloguer destinat a polítiques socials per a millorar la coordinació dels diferents ens de l'Administració pública amb l'objectiu d'implementar una estratègia efectiva de gestió integral del patrimoni públic d'habitatge, amb un seguiment de les rendes i de les condicions dels habitatges oferts i la garantia del bon manteniment, la conservació o la rehabilitació d'aquests habitatges i dels edificis en què es troben.

d) Presentar, en el termini de dos mesos a comptar de l'aprovació d'aquesta moció, les conclusions posteriors a l'estudi fet pel Departament de la Vicepresidència i d'Economia i Hisenda, juntament amb l'Agència de l'Habitatge de Catalunya, sobre les modificacions més adequades que s'haurien de produir per a avançar en l'objectiu de gravar l'incompliment de la funció social de l'habitatge.

e) Encarregar a l'Institut Català d'Avaluació de Polítiques Públiques un estudi comparatiu de les polítiques públiques d'habitatge que duen a terme les diverses comunitats autònomes amb l'objectiu d'avaluar la qualitat de les de la Generalitat amb relació a la resta. En concret, s'han d'analitzar els aspectes següents:

1r. Els efectes i les conseqüències de les diferències d'inversió en polítiques d'accés a l'habitatge entre Catalunya i les altres comunitats autònomes.

2n. Les causes que expliquen que Catalunya sigui la comunitat autònoma de l'Estat amb més desnonaments per impagament de lloguer per cada mil habitants i amb més execucions hipotecàries per cada cent mil, segons les dades de l'Institut Nacional d'Estadística.

f) Impulsar un pacte autonòmic per l'habitatge entre les diverses administracions i els principals agents polítics, econòmics i socials amb l'objectiu d'establir acords i mecanismes de col·laboració necessaris que donin solució als reptes presents i futurs en matèria d'habitatge. Proposar que entre els objectius d'aquest pacte per als propers deu anys hi hagi els següents:

1r. L'increment del parc públic d'habitatge destinat a lloguer social i assequible en un mínim del 20% anual respecte de l'habitatge públic existent fins a assolir els estàndards europeus.

2n. El canvi del model d'accés a l'habitatge protegit basat en la propietat per un model basat en el lloguer assequible o cessió d'ús, amb l'impuls de les cooperatives i les societats d'arrendament, tant públiques com privades.

3r. L'impuls de la rehabilitació energètica de 500.000 habitatges.

g) Donar compliment a la Resolució 96/XII del Parlament de Catalunya, sobre el manteniment de la titularitat pública dels terrenys de l'Incasòl, aprovada per la Comissió de Territori el 17 d'octubre de 2018.

Palau del Parlament, 19 de desembre de 2019

La secretària tercera, Laura Vílchez Sánchez; el president, Roger Torrent i Ramió

Moció 141/XII del Parlament de Catalunya, sobre la digitalització del teixit productiu

302-00178/12

APROVACIÓ

Ple del Parlament, sessió 46, 19.12.2019, DSPC-P 80

El Ple del Parlament, en la sessió tinguda el 19 de desembre de 2019, d'acord amb l'article 161 del Reglament, ha debatut la Moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre la digitalització del teixit productiu (tram. 302-00178/12), presentada pel diputat Jordi Munell i Garcia, del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, i les esmenes presentades pel Subgrup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya (reg. 54148), pel Grup Parlamentari de Ciutadans (reg. 54248), pel Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar (reg. 54348) i pel Grup Parlamentari Republicà (reg. 54351).

Finalment, d'acord amb el que estableix l'article 161 del Reglament, ha aprovat la següent

Moció

El Parlament de Catalunya insta el Govern a:

a) Dissenyar i desplegar durant el 2020, d'acord amb les disponibilitats del pressupost, plans dotats amb 20 milions d'euros perquè les empreses catalanes puguin adoptar tecnologies disruptives i de transformació tecnològica.

b) Dotar el centre tecnològic Eurecat dels recursos i les vies específiques, que s'han de fixar prèviament, que li permetin establir línies d'investigació conjuntament amb les petites i mitjanes empreses per a dotar les empreses de més competitivitat en l'àmbit de la transformació tecnològica.

c) Continuar impulsant polítiques de clústers i accelerar els processos de canvi estratègic i tecnològic de les empreses.

d) Dissenyar i desplegar, d'acord amb les disponibilitats del pressupost del 2020, polítiques de recerca industrial dotades amb 50 milions d'euros per a construir una nova indústria del coneixement basada en la indústria 4.0.

e) Dotar, d'acord amb les disponibilitats del pressupost del 2020, una línia de finançament amb 50 milions d'euros perquè els grups de recerca i investigació duguin a terme processos de transferència i innovació tecnològica envers el teixit econòmic, generant així més riquesa i benestar social, amb una especial incidència en el sector de l'automoció.

f) Preveure un marc d'incentius fiscals adient a les necessitats de les empreses altament innovadores basades en tecnologia habilitadora de la indústria 4.0 i d'altres activitats d'innovació.

g) Seguir l'impacte de la digitalització en el món del treball tant pel que fa a la quantitat com a la qualitat dels llocs de treball, a crear al més aviat possible el grup de treball estable del Consell Català de l'Empresa, tal com estableix el punt 4.1 del Pacte nacional per a la indústria, i a assegurar que tots els departaments afectats tenen representació en aquest òrgan de seguiment dels impactes laborals de la indústria 4.0.

Palau del Parlament, 19 de desembre de 2019
La secretària quarta, Rut Ribas i Martí; el president, Roger Torrent i Ramió

Moció 142/XII del Parlament de Catalunya, sobre la situació del sistema de salut

302-00175/12

APROVACIÓ

Ple del Parlament, sessió 46, 19.12.2019, DSPC-P 80

Ple del Parlament

El Ple del Parlament, en la sessió tinguda el 19 de desembre de 2019, d'acord amb l'article 161 del Reglament, ha debatut la Moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre la situació del sistema de salut (tram. 302-00175/12), presentada per la diputada Assumpta Escarp Gibert, del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, i les esmenes presentades pel Grup Parlamentari de Catalunya en Comú Podem (reg. 54113), pel Grup Parlamentari de Ciutadans (reg. 54247 i 54285) i pel Grup Parlamentari Republicà i el Grup Parlamentari de Junts per Catalunya (reg. 54358).

Finalment, d'acord amb el que estableix l'article 161 del Reglament, ha aprovat la següent

Moció

El Parlament de Catalunya insta el Govern a:

a) Destinar els recursos necessaris a reforçar una sanitat pública, universal, equitativa, de qualitat i finançada amb impostos com a garantia d'igualtat, equitat i solidaritat.

b) Elaborar una estratègia plurianual amb escenaris pressupostaris que permeti arribar als 1.500 euros *per capita* de despesa pública en salut, prioritzant la superació de l'efecte de les retallades i millorant la qualitat assistencial.

c) Complir el compromís expressat pel president de la Generalitat en seu parlamentària l'octubre del 2018 i presentar en el termini d'un mes el text articulat del decret d'accessibilitat al sistema sanitari.

d) Preveure en els pressupostos del 2020 els recursos necessaris per a un pla de xoc específic que tingui per objectiu reduir les llistes d'espera per a les intervencions quirúrgiques, per a les proves diagnòstiques i per a les visites a l'especialista, tant pel que fa al nombre de persones com al temps mitjà d'espera, ja que es constata que les aportacions extraordinàries, amb l'obertura de sales d'operacions, redueixen les esperes.

e) Complir tots els acords establerts en la Resolució 226/XII del Parlament de Catalunya, sobre la reducció de les llistes d'espera del sistema sanitari públic, aprovada el 17 de gener de 2019.

f) Complir tots els acords establerts en la Moció 30/XII del Parlament de Catalunya, sobre l'atenció primària i comunitària, prioritzant:

1r. La tendència perquè el 25% dels pressupostos de Salut de la Generalitat es destinin als serveis d'atenció primària i comunitària.

2n. El compliment de les mesures i les accions per a millorar l'atenció primària de l'Institut Català de la Salut pactades arran de la vaga dels professionals de l'atenció primària.

3r. El garantiment de l'aplicació d'aquestes mateixes mesures i garanties de millorament de la qualitat del servei a tots els centres d'atenció primària concertats, amb l'aportació dels recursos necessaris per mitjà del Servei Català de la Salut.

g) Presentar en el termini de quatre mesos davant la Comissió de Salut la finalitat i el pla d'actuació de la Comissió Departamental per a l'Impuls Estratègic en l'Atenció Primària i la Salut Comunitària dins el Sistema de Salut de Catalunya.

h) Incorporar la visió dels professionals a la Comissió Departamental per a l'Impuls Estratègic en l'Atenció Primària i la Salut Comunitària dins el Sistema de Salut de Catalunya i a les subcomissions tècniques creades per a respondre als projectes estratègics prioritzats per la Comissió.

i) Posar en marxa un pla real d'igualtat i de conciliació personal i professional als centres assistencials públics tant de l'Institut Català de la Salut com del Siscat.

j) Garantir que els centres del Siscat disposin dels recursos suficients per a fer efectives per a tot el personal la totalitat de les direccions participatives per objectius l'any 2020, en el marc del segon conveni col·lectiu del Siscat.

k) Contrarestar les retallades en l'àmbit sociosanitari i elaborar un pla, que haurà de presentar en el termini de dos mesos, per a reobrir els llits tancats durant les retallades.

l) Garantir que els serveis del Programa d'atenció domiciliària i equips de suport s'ofereixen equitativament a tot Catalunya i restituir progressivament els equips segons les necessitats.

m) Presentar davant la Comissió de Salut durant el primer semestre del 2020 l'estat, les mancances i les perspectives de les aliances estratègiques que es duen a terme entre centres assistencials, per a generar sinergies i garantir la qualitat assistencial.

n) Reforçar el Pla integral d'urgències de Catalunya amb els recursos materials i humans necessaris per a evitar que l'episodi de grip d'enguany comporti novament esperes de més de vint-i-quatre hores per al trasllat a planta o a algun altre recurs assistencial.

o) Complir les mesures acordades en la Resolució 111/XII del Parlament de Catalunya, sobre l'epidèmia de grip i altres possibles epidèmies, aprovada el 18 d'octubre de 2018.

p) Desenvolupar un protocol marc d'actuació per als casos d'agressions als professionals de la salut que inclogui la formació específica d'aquests professionals per a dotar-los d'habilitats per a afrontar situacions conflictives.

Palau del Parlament, 19 de desembre de 2019

El secretari primer, Eusebi Campdepadrós i Pucurull; el president, Roger Torrent i Ramió

Moció 143/XII del Parlament de Catalunya, sobre les polítiques de prevenció de les ludopaties

302-00179/12

APROVACIÓ

Ple del Parlament, sessió 46, 19.12.2019, DSPC-P 80

El Ple del Parlament, en la sessió tinguda el 19 de desembre de 2019, d'acord amb l'article 161 del Reglament, ha debatut la Moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre les polítiques de prevenció de les ludopaties (tram. 302-00179/12), presentada per la diputada Marta Ribas Frías, del Grup Parlamentari de Catalunya en Comú Podem, i les esmenes presentades pel Grup Parlamentari de Ciutadans (reg. 54284) i pel Grup Parlamentari Republicà i el Grup Parlamentari de Junts per Catalunya (reg. 54357).

Finalment, d'acord amb el que estableix l'article 161 del Reglament, ha aprovat la següent

Moció

El Parlament de Catalunya insta el Govern de la Generalitat a:

a) Fer un estudi epidemiològic, amb la freqüència recomanada pels experts, que permeti conèixer la incidència i la prevalença de l'addicció al joc per franges d'edat, incloent menors, i quantificant l'abast del problema, per a poder-lo afrontar correctament.

b) Organitzar campanyes de prevenció i sensibilització del perill que comporta l'addició al joc, adreçades a la població en general i a col·lectius de risc. Aquestes campanyes han d'ésser dissenyades des de la perspectiva de la salut pública i s'han de dotar de pressupost.

c) Dotar de recursos i de capacitat d'acció tots els òrgans del govern de la Generalitat que tinguin com a missió la lluita contra les addiccions comportamentals. Assegurar que la Taula de les tecnologies de la informació i la comunicació (TIC), el grup de treball creat per actuar contra l'addicció en l'ús de les noves tecnologies, pugui complir, en el termini de sis mesos, l'encàrrec que el Ple del Parlament va fer al Govern al juliol del 2016 de creació d'aquesta taula per a elaborar un protocol integral de prevenció, detecció i actuació per a reduir els casos de dependència de les TIC abans de convertir-se en addicció, i també una estratègia específica i diferenciada per a menors i joves.

d) Fer les gestions oportunes davant del Govern de l'Estat per a augmentar els tipus aplicables de l'impost sobre activitats del joc per als operadors d'apostes i de joc en línia.

e) Plantejar l'aplicació del recàrrec autonòmic de l'impost sobre activitats del joc per als operadors d'apostes i de joc en línia en el cas dels operadors amb residència fiscal a Catalunya, tal com permet l'article 48 de la Llei de l'Estat 13/2011, del 27 de maig, de regulació del joc.

Fer les gestions oportunes davant del Govern de l'Estat perquè s'elevi el tipus impositiu per sobre del 20% actual.

f) Reorientar tots els ingressos de la venda i recaptació d'impostos que rep la Generalitat tant del sector del joc i apostes com de la loteria pública catalana, mitjançant la modificació de l'article 9.3 de la Llei 5/1986, del 17 d'abril, de creació de l'entitat autònoma de Jocs i Apostes de la Generalitat, i la creació d'una partida pressupostària específica per a destinar el màxim d'aquests recursos a iniciatives preventives, de sensibilització, d'intervenció i de control, i també de reparació dels efectes negatius produïts per l'activitat del joc.

g) Limitar l'obertura dels salons de joc i d'apostes físiques d'acord amb el Decret 240/2004, del 30 de març, d'aprovació del catàleg de jocs i apostes autoritzats a Catalunya i dels criteris aplicables a la seva planificació, i el Decret 37/2010, del 16 de març, d'aprovació del Reglament de salons recreatius i de joc, amb la revisió del

nombre mínim de metres de separació entre locals, la limitació de locals per nuclis de població o el reforçament de zones en què resti prohibida aquesta activitat per proximitat a equipaments especialment protegits. Cal establir, a més, que en cas que es produeixin baixes de les llicències dels establiments de joc existents, aquestes es restaran del nombre de les vigents i seran baixa en la planificació.

h) Regular amb l'objectiu d'incrementar la limitació d'accés i la connexió a les pàgines de joc en línia des de totes les dependències de l'Administració i les empreses públiques, i fomentar que aquestes mesures s'estenguin als ajuntaments.

i) Analitzar i continuar la implantació de la base de dades conjunta de les persones autoprohibides, perquè s'estengui a tot Catalunya i amb relació a tota classe d'apostes, en el marc del Consell de Polítiques del Joc. L'autoprohibició només es pot aixecar al cap de tres anys.

j) Reforçar la tasca d'inspecció i sanció en matèria d'apostes, salons de joc, casinos i bingos, d'acord amb el que estableix la Llei 1/1991, del 27 de febrer, reguladora del règim sancionador en matèria de joc, i sobre el compliment efectiu del que disposa el Decret 24/2005, del 22 de febrer, pel qual es regulen determinades prohibicions d'accés a establiments de joc, i fer efectiva aquesta prohibició a menors i persones inscrites en el registre de persones autoprohibides.

k) Revisar i actualitzar la normativa en matèria de joc i apostes per adequar-la a les noves realitats d'aquest sector, com el joc i les apostes en línia.

l) Modificar el Decret 27/2014, del 4 de març, pel qual s'aprova el Reglament d'apostes, per limitar el nombre de terminals d'apostes esportives en salons de joc, bingos i casinos.

Educació

m) Definir, dotar de pressupost i aplicar estratègies de prevenció en l'àmbit educatiu per a alumnes d'educació primària, secundària, batxillerat i llurs famílies Oferir formació al professorat, i també als pares, i alertar-los sobre els riscos del joc i sobre la ludopatia.

Salut

n) Dotar dels recursos materials i personals necessaris les unitats de joc patològic per al tractament d'addicció al joc que hi ha actualment a Catalunya, i també la xarxa comunitària (centres de salut mental d'adults, centres de salut mental infantil i juvenil i centres d'atenció i seguiment), perquè cadascun d'aquests serveis pugui treballar adequadament, se superi la precarietat dels mitjans amb què funcionen actualment i hi resti garantit l'accés a totes les persones que necessiten els tractaments.

o) Incloure la ludopatia i altres addiccions comportamentals en els protocols de prevenció del suïcidi, com un factor de risc.

Publicitat

p) Fer les gestions oportunes davant del Govern de l'Estat perquè reformi la Llei 7/2010, del 31 de març, general de la comunicació audiovisual, i la Llei 34/1988, de l'11 de novembre, general de publicitat, i desplegui reglamentàriament la Llei 13/2011, del 27 de maig, de regulació del joc, en l'àmbit de la publicitat i les comunicacions comercials relacionades amb el joc i les apostes, amb l'objectiu que es pugui prohibir la publicitat de joc, apostes i loteria i s'equipari expressament al tractament legal que rep la publicitat del tabac o l'alcohol.

q) Prohibir la publicitat d'apostes en equipacions o instal·lacions esportives, i els patrocinis d'operadors d'apostes als equips de totes les categories esportives dels clubs que rebin recursos públics, un cop expirin els contractes vigents.

r) Prohibir la publicitat de joc i apostes a la xarxa de transport públic.

Palau del Parlament, 19 de desembre de 2019

El secretari segon, David Pérez Ibáñez; el president, Roger Torrent i Ramió

Interpel·lació al Govern sobre el balanç de l'acció del Govern
300-00217/12

SUBSTANCIACIÓ

Sessió 46, tinguda el 18.12.2019, DSPC-P 79.

Interpel·lació al Govern sobre la formació professional
300-00218/12

SUBSTANCIACIÓ

Sessió 46, tinguda el 18.12.2019, DSPC-P 79.

Interpel·lació al Govern sobre el balanç d'un any d'inacció
300-00219/12

SUBSTANCIACIÓ

Sessió 46, tinguda el 18.12.2019, DSPC-P 79.

Interpel·lació al Govern sobre l'enquesta del Centre d'Estudis d'Opinió «Percepció sobre el debat territorial a Espanya»
300-00220/12

SUBSTANCIACIÓ

Sessió 46, tinguda el 18.12.2019, DSPC-P 79.

Interpel·lació al Govern sobre el model tarifari de l'Autoritat del Transport Metropolità
300-00221/12

SUBSTANCIACIÓ

Sessió 46, tinguda el 18.12.2019, DSPC-P 79.

Interpel·lació al Govern sobre la política industrial
300-00222/12

SUBSTANCIACIÓ

Sessió 46, tinguda el 18.12.2019, DSPC-P 79.

Interpel·lació al Govern sobre el salari mínim català de referència
300-00223/12

SUBSTANCIACIÓ

Sessió 46, tinguda el 18.12.2019, DSPC-P 79.

Interpel·lació al Govern sobre les necessitats i les reivindicacions socials i els pressupostos
300-00224/12

SUBSTANCIACIÓ

Sessió 46, tinguda el 18.12.2019, DSPC-P 79.

1.40. Acords amb relació a les institucions de la Unió Europea

1.40.03. Coneixements de les propostes

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual s'estableixen disposicions transitòries per a l'ajut dels fons europeus agrícoles de Desenvolupament Rural i de Garantia el 2021, i es modifiquen els reglaments (UE) 228/2013, 229/2013 i 1308/2013 pel que fa als recursos i llur distribució el 2021, i els reglaments (UE) 1305/2013, 1306/2013 i 1307/2013 pel que fa a llurs recursos i aplicació el 2021
295-00170/12

CONEIXEMENT DE LA PROPOSTA

La Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Relacions Institucionals i Transparència, d'acord amb l'article 204 del Reglament, ha conegut la proposta.

2. Tramitacions closes per rebuig, retirada, canvi o decaïment

2.01. Projectes i proposicions de llei i altres propostes de norma

2.01.02. Proposicions de llei

Proposició de llei de reconeixement del dret d'acompanyament de gossos escorta i terapèutics a les víctimes de la violència masclista
202-00033/12

REBUIG

Rebutjada pel Ple del Parlament en la sessió 46, tinguda el 18.12.2019, DSPC-P 79.

2.15. Mocions subsegüents a interpel·lacions

Moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre els sacrificis dels catalans com a conseqüència de l'acció de govern
302-00173/12

REBUIG

Rebutjada pel Ple del Parlament en la sessió 46, tinguda el 19.12.2019, DSPC-P 80.

Moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre la banalització de la violència a la Corporació Catalana de Mitjans Audiovisuals
302-00176/12

REBUIG

Rebutjada pel Ple del Parlament en la sessió 46, tinguda el 19.12.2019, DSPC-P 80.

4. Informació

4.53. Sessions informatives, compareixences i audiències

4.53.10. Sessions informatives i compareixences de membres del Govern

Compareixença del conseller d'Interior davant la Comissió de Matèries Secretes i Reservades per a informar sobre l'aplicació i l'ús de les despeses reservades en els termes de la Llei 28/2001
355-00110/12

SUBSTANCIACIÓ

Sessió informativa feta en la sessió 5 de la Comissió de Matèries Secretes i Reservades, tinguda el 18.12.2019, DSPC-C .

4.53.15. Sessions informatives i compareixences d'autoritats, de funcionaris i d'altres persones

Compareixença de Jordi Gual Solé, president de CaixaBank, en qualitat de testimoni, davant la Comissió d'Investigació sobre l'Aplicació de l'Article 155 de la Constitució Espanyola a Catalunya
365-00130/12

ACORD DE TENIR LA SESSIÓ DE COMPAREIXENÇA

Adoptat per la Comissió d'Investigació sobre l'Aplicació de l'Article 155 de la Constitució Espanyola a Catalunya en la sessió 16, tinguda el 17.12.2019, DSPC-C 406.

4.70. Comunicacions del president de la Generalitat i comunicacions del Govern i d'altres òrgans

4.70.05. Documentació tramesa en compliment de lleis i altres normes

Projecte de pressupost del Consell de l'Audiovisual de Catalunya per a l'exercici 2020
334-00086/12

PRESENTACIÓ: PRESIDENT DEL CONSELL DE L'AUDIOVISUAL DE CATALUNYA
Reg. 54061 / Coneixement: Mesa del Parlament, 17.12.2019

A la Mesa del Parlament

Il·lustres senyors,

En compliment del que disposa *l'apartat 2 de l'article 5 de la Llei 7/2019, del 14 de novembre, de modificació de la Llei 2/2000, del Consell de l'Audiovisual de Catalunya, i de la Llei 11/2007, de la Corporació Catalana de Mitjans Audiovisuals,* us trameto, adjunt, l'acord 106/2019 d'aprovació del Projecte de pressupost corresponent a l'exercici 2020 d'aquest Consell i els seus annexos, que va ser aprovat pel Ple del Consell de l'Audiovisual de Catalunya en data 11 de desembre de 2019.

Aprofito l'avinentesa per saludar-vos ben cordialment.

Barcelona, 16 de desembre de 2019

Roger Loppacher i Crehuet, president del Consell de l'Audiovisual de Catalunya

Concurs específic per a proveir definitivament un lloc de treball de responsable de fiscalització de l'Oïdoria de Comptes i Tresoreria del Parlament de Catalunya

500-00016/12

NOMENAMENT I DESTINACIÓ DEFINITIVA D'UNA FUNCIONÀRIA DE CARRERA

Acord: Mesa del Parlament, 19.12.2019

Secretaria General

La Mesa del Parlament, en la sessió tinguda el 8 d'octubre de 2019, va acordar convocar un procediment de mobilitat interadministrativa mitjançant un concurs específic per a proveir definitivament un lloc de treball de responsable de fiscalització de l'Oïdoria de Comptes i Tresoreria del Parlament de Catalunya.

D'acord amb la base novena de la convocatòria, el concurs s'ha de resoldre a favor de l'aspirant que obtingui la millor valoració de tots els mèrits i les capacitats al·legats, i comporta, en el cas que el funcionari o funcionària provingui d'una altra administració, el nomenament i la destinació definitiva de l'aspirant al lloc de treball convocat, de conformitat amb l'article 84 del text refós de la Llei de l'Estatut bàsic de l'empleat públic, aprovat pel Reial decret legislatiu 5/2015, del 30 d'octubre.

De conformitat amb les bases setena i novena de la convocatòria, el 16 de desembre de 2019 la comissió tècnica d'avaluació acorda formular la proposta de nomenament d'Elena Bartrés Salido per a ocupar definitivament el lloc de treball de responsable de fiscalització de l'Oïdoria de Comptes i Tresoreria del Parlament de Catalunya.

Fent ús de les competències que li atribueixen els Estatuts del règim i el govern interiors del Parlament de Catalunya, la Mesa del Parlament

Acorda:

Nomenar responsable de fiscalització de l'Oïdoria de Comptes i Tresoreria del Parlament de Catalunya (grup A, subgrup A1, nivell 13) la funcionària de carrera Elena Bartrés Salido, i adscriure-la amb caràcter definitiu al lloc de treball esmentat, amb efectes a partir de la data de la presa de possessió.

Contra aquest acord, que exhaureix la via administrativa, les persones interessades poden interposar potestativament, d'acord amb el que estableixen els articles 123 i 124 de la Llei de l'Estat 39/2015, de l'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, un recurs de reposició davant l'òrgan convocant, en el termini d'un mes a comptar de l'endemà de la publicació d'aquest acord en el *Butlletí Oficial del Parlament de Catalunya* (BOPC), o bé un recurs contenciós administratiu davant el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya, en el termini de dos mesos a comptar de l'endemà de la publicació d'aquest acord en el BOPC, de conformitat amb la Llei de l'Estat 29/1998, del 13 de juliol, reguladora de la jurisdicció contenciosa administrativa.

Així mateix, les persones interessades poden interposar qualsevol altre recurs que considerin pertinent per a la defensa de llurs interessos.

Palau del Parlament, 19 de desembre de 2019
Xavier Muro i Bas, secretari general