



DON MARCOS ORTUÑO SOTO, SECRETARIO DEL CONSEJO DE GOBIERNO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA.

CERTIFICO: Según resulta del borrador del acta de la sesión celebrada el día seis de mayo de dos mil veintiuno, a propuesta del Consejero de Fomento e Infraestructuras, el Consejo de Gobierno acuerda:

PRIMERO.- Aprobar el Decreto-ley de reactivación económica y social tras el impacto del Covid-19 en el área de vivienda e infraestructuras,

SEGUNDO.- Acordar su inmediata publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia y su remisión a la Asamblea Regional a efectos de su convalidación, en su caso, en virtud de lo dispuesto en el artículo 30.3 de la Ley Orgánica 4/1982, de 9 de junio, de Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia.

Y para que conste y a los procedentes efectos, expido, firmo y sello la presente en Murcia a la fecha de la firma electrónica recogida al margen.



EXTRACTO DE DOCUMENTOS DEL EXPEDIENTE RELATIVO A LA PROPUESTA AL CONSEJO DE GOBIERNO PARA APROBAR EL DECRETO-LEY DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL TRAS EL IMPACTO DEL COVID-19 EN EL ÁREA DE VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS

- 1.- Propuesta de Acuerdo al Consejo de Gobierno
- 2.- Informe del Servicio Jurídico de la Secretaría General.
- 3.- Texto del Decreto-Ley.
- 4.- Memoria de Análisis de Impacto Normativo Abreviada.
- 5.- Diligencia de Vicesecretaría.
- 6.- Propuesta de la Dirección General de Movilidad y Litoral.
- 7.- Propuesta de la Dirección General de Vivienda.
- 8.- Propuesta de la Dirección General de Territorio y Arquitectura.
- 9.- Informes justificativos de la Dirección General de Movilidad y Litoral.
- 10.- Informes justificativos de la Dirección General de Vivienda.
- 11.- Informe justificativo de la Dirección General de Territorio y Arquitectura.



AL CONSEJO DE GOBIERNO

La pandemia de coronavirus provocada por el SARS-CoV-2 lleva más de un año causando estragos en toda la población mundial, y también en la de la Región de Murcia. Sus efectos no son solamente sanitarios, sino que se extienden a toda la actividad económica lo que puede acabar desembocando en una crisis social sin precedentes. Es obligación de todos los poderes públicos ponerse del lado de los ciudadanos y hacer cuanto esté en su mano para tratar de amortiguar los enormes impactos que está provocando este “cisne negro”. Se trata de una situación de enorme excepcionalidad que tiene su reflejo en el ámbito normativo, en el que se han dictado numerosas resoluciones en todos los estamentos cuyo objetivo no es otro que éste, tratar de minimizar los impactos causados por este desgraciado episodio. Es también obligación de la Administración tratar de establecer las mejores condiciones posibles para facilitar la más rápida recuperación, sanitaria, económica y social, para lo que se deben adoptar con urgencia cuantas medidas sean necesarias para acondicionar los entornos administrativos a la nueva realidad, siempre primando los principios básicos de seguridad jurídica, igualdad, defensa del interés general y eficacia y eficiencia.

El presente decreto ley tiene los siguientes objetivos básicos: el primero, eliminar ineficiencias y mejorar la seguridad jurídica de la Ley de Puertos, la Ley de Vivienda y Lucha contra la Ocupación y la Ley de Ordenación del Territorio de la Región de Murcia, con el fin de facilitar la inversión y la ejecución de los fondos de reactivación económica “Next Generation”. El segundo, mejorar la protección del paisaje de la Región de Murcia. Las mejoras tecnológicas y la clara apuesta de la sociedad murciana por las energías renovables y de cero emisiones han propiciado un auge de las solicitudes de plantas de energía fotovoltaica. La Región de Murcia, por sus evidentes condiciones naturales, ni



quiere ni puede permanecer ajena a este proceso. Debe captar inversiones que garanticen la transición ecológica en nuestra región, avancen en la lucha contra los efectos del cambio climático y creen nuevos puestos de trabajo en las industrias verdes, que son industrias de futuro. Pero este proceso debe compatibilizarse con la protección de nuestro paisaje y su armonización. Puesto que la Administración Regional tiene sobre su mesa decenas de expedientes de nuevas plantas fotovoltaicas, es urgente garantizar que su desarrollo se hará integrándose adecuadamente en los espectaculares parajes de nuestra región. Tercero, se cumplen ahora diez años de los terribles terremotos de Lorca. Un proceso que ha culminado con la transformación de la ciudad. Este decreto pone fin también a las dificultades burocráticas derivadas de la reconstrucción de los edificios, como la Ley 2/2020, de 27 de julio, de mitigación del impacto socioeconómico del COVID-19 en el área de vivienda e infraestructuras, puso fin a los problemas derivados de la rehabilitación de viviendas. Los lorquinos merecen pasar página ya de aquellos terribles sucesos y centrarse en el futuro de una gran ciudad, destinada a ser un polo de atracción turística y de servicios del siglo XXI. En cuarto lugar, este decreto ley recoge el acuerdo entre la Administración General del Estado y la Administración de la Región de Murcia para mejorar el texto normativo antes citado, con el objetivo de mejorar la seguridad jurídica y no dar lugar a problemas de interpretación y por último con el fin de paliar las graves consecuencias que se está produciendo en el tráfico aéreo, se establece una autorización al órgano de contratación para modificar el contrato de concesión de explotación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia para garantizar la viabilidad de la misma.

La alternativa de introducir estas medidas mediante un proyecto de ley no es factible en el presente caso, ya que ante la gravedad de los datos relativos a la pérdida de empleo y la disminución de la actividad tanto económica como administrativa, no se lograría reaccionar a tiempo, por lo que resulta imprescindible acudir a la aprobación de un decreto-ley. La Región de Murcia no puede esperar para poner en marcha inversiones, transformaciones y reformas



estructurales dirigidas a la transición hacia una economía y sociedad climáticamente neutras, sostenibles, circulares y respetuosas con los límites impuestos por el medio natural, y eficientes en el uso de recursos. El proyecto de ley, exigiría, como requisitos para su entrada en vigor, una tramitación de la iniciativa legislativa por el Gobierno regional y una posterior tramitación parlamentaria del proyecto. Este proceso, incluso utilizando el procedimiento de urgencia, debido a su dilación en el tiempo, impediría la necesaria inmediatez en la respuesta que requieren los ciudadanos de la Región de Murcia ante los acontecimientos tan graves descritos anteriormente.

Los motivos que acaban de exponerse justifican ampliamente la concurrencia de los requisitos constitucionales de extraordinaria y urgente necesidad, que habilitan al Gobierno para aprobar el presente decreto-ley dentro del margen de apreciación que, en cuanto órgano de dirección política del Estado, le reconoce el artículo 86.1 de la Constitución (STC 142/2014, FJ 3 y STC 61/2018, FFJJ 4 y 7). Concurren también las notas de excepcionalidad, gravedad y relevancia que hacen necesaria una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido para la tramitación parlamentaria de una ley, bien sea por el procedimiento ordinario o por el de urgencia (STC 68/2007, FJ 10 y STC 137/2011, FJ 7).

El artículo 30.3 del Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia prevé que el Gobierno pueda dictar disposiciones legislativas provisionales en forma de decreto-ley en caso de extraordinaria y urgente necesidad.

Por consiguiente, de acuerdo con lo dispuesto en el citado artículo 30.3 de la Ley Orgánica 4/1982, de 9 de junio, y en virtud de las atribuciones conferidas por el artículo 16.2.c) de la Ley 7/2004, de 28 de diciembre, de Organización y Régimen Jurídico de la administración pública de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, se eleva al Consejo de Gobierno la siguiente propuesta a fin de que, si lo estima conveniente, adopte el siguiente



ACUERDO

PRIMERO.- Aprobar el Decreto-ley de reactivación económica y social tras el impacto del Covid-19 en el área de vivienda e infraestructuras, que se acompaña a esta propuesta.

SEGUNDO.- Acordar su inmediata publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia y su remisión a la Asamblea Regional a efectos de su convalidación, en su caso, en virtud de lo dispuesto en el artículo 30.3 de la Ley Orgánica 4/1982, de 9 de junio, de Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia

Murcia, (fecha y firma en el lateral)

EL CONSEJERO DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS

José Ramón Díez de Revenga Albacete

DECRETO LEY DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL TRAS EL IMPACTO DEL COVID-19 EN EL ÁREA DE VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS

PREÁMBULO

La pandemia de coronavirus provocada por el SARS-CoV-2 lleva más de un año causando estragos en toda la población mundial, y también en la de la Región de Murcia. Sus efectos no son solamente sanitarios, sino que se extienden a toda la actividad económica lo que puede acabar desembocando en una crisis social sin precedentes. Es obligación de todos los poderes públicos ponerse del lado de los ciudadanos y hacer cuanto esté en su mano para tratar de amortiguar los enormes impactos que está provocando este “cisne negro”. Se trata de una situación de enorme excepcionalidad que tiene su reflejo en el ámbito normativo, en el que se han dictado numerosas resoluciones en todos los estamentos cuyo objetivo no es otro que éste, tratar de minimizar los impactos causados por este desgraciado episodio. Es también obligación de la Administración tratar de establecer las mejores condiciones posibles para facilitar la más rápida recuperación, sanitaria, económica y social, para lo que se deben adoptar con urgencia cuantas medidas sean necesarias para acondicionar los entornos administrativos a la nueva realidad, siempre primando los principios básicos de seguridad jurídica, igualdad, defensa del interés general y eficacia y eficiencia.

La crisis económica provocada por la pandemia que todavía amenaza nuestra salud ha exigido de los poderes públicos respuestas valientes y urgentes. Todas las administraciones públicas han puesto en marcha ayudas con el objetivo de que la crisis sanitaria y económica no se convierta en una crisis

social de dimensiones gigantescas. Pero es ingenuo pensar que la política de ayudas públicas puede sostener nuestro bienestar de forma indefinida. Partíamos de unos niveles de deuda pública muy elevados y se han disparado por los déficits a los que se ha tenido que incurrir. La Región de Murcia, además, parte de una situación de desventaja por la conocida situación de infrafinanciación que viene sufriendo desde hace ya demasiados años. El resultado es que no podemos confiar en los déficits públicos permanentes para remontar la crisis presente. Los fondos europeos destinados a la regeneración, Next Generation, representan una magnífica oportunidad tanto de adaptación del sistema económico a un mundo digital como de aceleración de la descarbonización de la economía. Pero, también, de mecanismo de creación de puestos de trabajo, refuerzo de la industria y modernización de nuestro sistema productivo. Una oportunidad, decíamos, que la Región de Murcia no está dispuesta a dejar escapar. Muchos expertos han señalado que la correcta y ágil aplicación de los fondos europeos se enfrenta a fuertes rigideces de nuestro sistema legal y administrativo el cual, a pesar de la descentralización que estableció la Constitución española, sigue siendo heredero de una tradición administrativa continental que desconfía de los ciudadanos, a los que se exige cantidades ingentes de documentación, y no establece claros límites de acción entre las distintas administraciones. La administración del Estado, la autonómica y la local no están para controlar unas a otras, o las de rango más amplio a las más específicas. Están para hacer más ágil y eficaz la resolución de los problemas de los ciudadanos. Tales rigideces se traducen en exceso de burocracia y duplicidad en la gestión. El resultado es que los emprendedores lo tienen más difícil para crear puestos de trabajo y nuevas oportunidades para todos. Este decreto ley continúa la línea emprendida por la Administración Regional para disolver estas trabas de forma definitiva en beneficio de los principios básicos de la actividad administrativa.

Como ya indicamos en la Ley 2/2020, de 27 de julio, los puertos deportivos han demostrado durante los últimos años ser motores económicos que generan una considerable actividad económica, sobre todo en los municipios donde se

ubican. En este decreto ley se introducen diferentes novedades en la regulación jurídica de los mismos. Entre ellas está la simplificación de procedimientos administrativos internos, que van a repercutir en el servicio que se presta al ciudadano, la mejora de la interrelación de los procedimientos específicos portuarios con los medioambientales, previsiones que favorecen la economía y supervivencia de empresas y entidades como las cofradías de pescadores y un mayor ajuste a la realidad en el cálculo de determinadas tarifas.

En el ámbito territorial de la Región de Murcia, la Ley 6/2015, de 24 de marzo, de la Vivienda y Lucha contra la Ocupación de la Región de Murcia, establece la base legal para el desarrollo de la normativa regional en materia de vivienda, enumerando entre los principios rectores de su política, la promoción e impulso de las acciones necesarias para que todos los ciudadanos de la Región de Murcia tengan acceso a una vivienda digna y adecuada, especialmente los que tengan mayor dificultad económica y los grupos de población con características sociales o circunstancias específicas que los hacen más vulnerables. En esta Ley también dedica varios preceptos a la constitución de fianzas por arrendamientos, pero estas normas se dictaron en un contexto económico y social muy diferente del actual, por lo que se considera oportuno adoptar medidas para dinamizar los alquileres de viviendas y locales de negocio, en una etapa de dificultades económicas y que al mismo tiempo supongan una eliminación de cargas burocráticas con carácter permanente para las empresas y ciudadanos. Asimismo, este texto legal habilita un procedimiento extraordinario para la adjudicación de viviendas de promoción pública o social de forma más ágil y eficaz, en caso de pérdida de la vivienda a título de propiedad, alquiler o usufructo a causa de catástrofes naturales u otros acontecimientos extraordinarios no imputables al solicitante.

Por otra parte, la Administración Regional viene desarrollando el nuevo sistema concesional del transporte de viajeros por carretera de la Región de Murcia con el objetivo de establecer una red regional vertebrada, conexa y eficaz,

incrementando su adecuación a las necesidades de la población optimizando el coste y el tiempo del transporte para que resulte económicamente sostenible y preservar su viabilidad, estabilidad y coherencia, así como su integración con los demás modos de transporte que operan en la Región.

En la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia existen determinados núcleos de población cuya diseminación y escasa densidad impide establecer unos servicios de transporte regular de viajeros de uso general con una ocupación mínima que asegure su viabilidad social y económica, por lo que carecen de servicios de transporte público que garanticen una adecuada movilidad de sus habitantes. Por ello el diseño del nuevo sistema concesional se viene abordando mediante el aprovechamiento de los recursos existentes para dotar a la nueva red de un mayor número de expediciones sin que supongan incrementos de los costes económicos asociados al sistema mediante la integración de los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general y de uso especial que se prestan en la Región de Murcia.

Por todo lo anterior se hace precisa la modificación de la Ley 10/2015, de 24 de Marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia en los términos siguientes, de tal forma que se adicionen cuatro nuevos apartados en otros tantos artículos (referentes a la regulación del transporte urbano, y referentes al transporte interurbano, respectivamente) que permitan claramente esta posibilidad. En este sentido, se establecen determinadas obligaciones de reserva de plazas o utilización de la capacidad residual de los vehículos a los concesionarios, a petición de la administración concedente, en determinados casos.

El fomento del uso de los servicios de transporte regular de viajeros por carretera por la ciudadanía se configura como un factor esencial en la reactivación económica del sector. Por ello, facilitar y ampliar las expediciones para determinados sectores y posibilitar el uso compartido de expediciones por diferentes tipos de usuarios, de la manera que se determine y con el necesario control administrativo, posibilitará la disminución de los costes, tanto económicos como medioambientales. Asimismo logrará aumentar las posibilidades de

comunicación de todos los usuarios, con independencia del núcleo de población al que pertenezcan, y todo ello contribuirá a hacer realmente efectivo el derecho a la movilidad de los ciudadanos de nuestra Región.

Este Decreto Ley también introduce en la Ley de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia medidas de agilización urbanística para impulsar la inversión, facilitar la ejecución de proyectos que tengan financiación de fondos europeos, así como facilitar la aplicación de políticas de paisaje. En este punto se quiere destacar la importancia del paisaje, el cual hace que podamos disfrutar de nuestro entorno, contribuya a mejorar nuestra calidad de vida y salud y que a su vez podamos crear una marca de identidad capaz de atraer inversiones. Dentro de la realidad socio económica y ecológica de la Región de Murcia que existe, hay que tener en cuenta los diversos usos que puedan convivir en territorio, los cuales están llamados a respetarse entre ellos. El derecho a disfrutar de un paisaje de calidad es reconocido como tal por el Convenio Europeo del Paisaje, además debemos gestionar y mantener nuestros paisajes para las generaciones futuras. Aplicando el convenio Europeo del paisaje la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia desarrolla diversas actuaciones desde hace años basadas en la Estrategia Regional del Paisaje, el cambio normativo que se propone sirve para dar mayor agilidad y soporte jurídico a dichas actuaciones para poder poner en valor nuestro paisaje para conseguir los objetivos de calidad de vida, sostenibilidad ambiental y económica e imagen de marca.

La reconstrucción de la ciudad de Lorca también merece una mención especial en este Decreto Ley, así si la Ley regional 2/2020, de 27 de julio, de mitigación del impacto socioeconómico de la COVID-19 en el área de vivienda e infraestructuras, introdujo cambios normativos para acelerar y simplificar los procedimientos de justificación de las subvenciones destinadas a la reparación de los daños causados en las viviendas por el seísmo acaecido en Lorca el 11 de mayo de 2011, este Decreto Ley los extiende a las ayudas de reconstrucción de las viviendas siniestradas.

Como apuntábamos anteriormente, la grave situación económica creada por la pandemia se ha visto reflejada en todos los ámbitos de la economía, pero no hay duda de que ha tenido una especial virulencia en el transporte aéreo. Es un hecho incontestable que las cifras de este transporte han sufrido un grave descenso en todo el mundo. Y esta situación se ha dejado sentir más intensamente en aquellos países que por su estructura económica son más dependientes del sector turístico. Las restricciones a la movilidad, tanto las impuestas como medida preventiva frente al virus, como las derivadas de otras consecuencias de la pandemia, como es el empobrecimiento de la población, suponen un durísimo golpe a la rentabilidad de las infraestructuras establecidas para encauzar el transporte aéreo, desde las aerolíneas hasta los aeropuertos.

El Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia no ha permanecido ajeno a este fenómeno, antes al contrario, y ello por dos razones fundamentales. En primer lugar por la dependencia del sector turístico, y en segundo lugar, por el hecho de encontrarse en los comienzos de su explotación. Las expectativas de negocio inicialmente previstas, incluso a medio plazo, han sufrido un irremediable deterioro que pueden llevar a pérdidas a corto plazo a la concesionaria, e incluso al abandono de la concesión, si como consecuencia de las mismas surge la necesidad de capitalizar la sociedad explotadora con el consiguiente esfuerzo financiero, especialmente lesivo para la estabilidad del negocio. No obstante, la capacidad de recuperación de esta estructura mantiene intacto todo su potencial, solo que se retrasa en el tiempo a causa de este incidente. Nadie puede dudar del enorme esfuerzo que la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia ha llevado a cabo en todos ámbitos para conseguir que esta infraestructura estuviera presente en la Región, ni la relevancia de la misma en un futuro escenario de recuperación. De ahí que una mínima tutela del interés público, especialmente traducido en el mantenimiento de los servicios públicos, hace necesario y vital un esfuerzo de la Administración concedente dirigido a evitar un mayor deterioro, con las consecuencias ya descritas. Pero este esfuerzo necesita de un consenso político con mayor evidencia que nunca y esta necesidad encuentra, como no podía ser de otra manera, en el respaldo

parlamentario su mejor expresión. Nos encontramos indudablemente ante un cambio de circunstancias de tal naturaleza y entidad que conducen a considerar que la base del negocio que estuvo presente en el momento de la adjudicación se ha transformado en su totalidad, aunque se abren nuevas posibilidades que es preciso aprovechar. Por lo que es indispensable dar una respuesta rápida y contundente a los problemas suscitados en la gestión del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, que está sufriendo brutalmente las consecuencias de la crisis provocada por el SARS COV 2. Para ello este Decreto Ley insta al órgano de contratación a realizar las modificaciones contractuales necesarias para alcanzar la viabilidad en la gestión de la explotación del aeropuerto.

II

El decreto-ley consta de una parte expositiva y una parte dispositiva estructurada en cinco capítulos, tres disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales.

El capítulo I, compuesto por un artículo único, dividido en once puntos, modifica la Ley 3/1996, de 16 de mayo de Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, respecto a las mismas podemos destacar la modificación del artículo 6, en aplicación del acuerdo de la Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado-Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, en relación con la ley 2/2020, de 27 de julio, de mitigación del impacto socioeconómico del Covid 19 en el área de Vivienda e Infraestructuras.

Se modifica el artículo 7 con la finalidad de proteger la supervivencia económica de las cofradías de pescadores, entidades de capital importancia para la economía y el medio ambiente, que necesitan determinados ingresos para poder continuar su labor. Las funciones propias de las cofradías, desde sus orígenes, han sido la representación y defensa de los intereses profesionales de

sus miembros, entre las que se encuentra, de acuerdo con las normas vigentes, el elenco de funciones vinculado a sus miembros y a continuación el correspondiente a esa función consultiva y colaboradora con la Administración. Por otro lado las cofradías de pescadores ayudan a desarrollar programas de interés para el sector relacionados con la sostenibilidad de la pesca y la biodiversidad marina, con el control y seguridad marítima, con la integración de los más jóvenes en la pesca y con la promoción e integración de la mujer en el sector. Se actualiza asimismo la fórmula de cálculo del canon para mejorar la gestión de este tributo, puesto que en la práctica se utilizan los valores fijados por la Consejería competente en materia de Hacienda, de acuerdo con las disposiciones legales. También se modifica la metodología para que las variables que inciden en el canon sean más realistas, en los artículos 16 y 30. Se busca conseguir con ello la excelencia en la gestión, de acuerdo con los principios presentes en el artículo 3 de la ley 40/2015, de 1 de octubre del Régimen Jurídico del Sector Público, como son simplicidad, claridad y proximidad, objetividad y transparencia, eficiencia en la asignación y utilización de los recursos públicos, etc. Facilitar la consecución del interés público, ante el otorgamiento de autorizaciones en caso de cambio de circunstancias, dadas las situaciones cambiantes y urgentes que se han venido produciendo y se pueden producir como consecuencia de las circunstancias relatadas anteriormente. Se ajusta también el coeficiente C2 a la realidad del uso de los atraques en los puertos de gestión directa de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

El capítulo II está compuesto por un artículo único, en el que consta un único punto que modifica el párrafo primero del artículo 24 de la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. La modificación se realiza en el sentido convenido en el Acuerdo de la Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado- Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, para el estudio y propuesta de solución de las discrepancias competenciales manifestadas en relación con la citada Ley

2/2020, concretando la aplicación de la contratación de plazas individualizadas en los servicios de ámbito municipal.

El capítulo III está compuesto por un artículo único dividido en cuatro puntos que modifican la Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia. Se modifican el artículo 14 mediante la adición del apartado 4, el artículo 16 mediante la adición del apartado 3, el artículo 18 mediante la adición del apartado 4, y el artículo 14 mediante la adición del apartado 3. Se establecen en los mismos como novedad determinadas obligaciones de reserva de plazas o utilización de la capacidad residual de los vehículos a los concesionarios, a petición de la administración concedente, en determinados casos.

El capítulo IV está formado por un único artículo dividido en dos puntos que modifican la Ley 6/2015, de 24 de marzo de la Vivienda y Lucha contra la Ocupación de la Región de Murcia. La finalidad de esta modificación es la que se suprimen los artículos 20 y 21 de esta ley es adoptar medidas para dinamizar los alquileres de viviendas y locales de negocio, en una etapa de dificultades económicas que se prevén duraderas con motivo de la pandemia del Covid-19, y que al mismo tiempo supongan una eliminación de cargas burocráticas con carácter permanente para las empresas y ciudadanos. En el mismo sentido de simplificar y acelerar los procedimientos administrativos, sobre todo en especiales situaciones de necesidad y vulnerabilidad de determinados colectivos, se modifica el artículo 40 para habilitar un procedimiento extraordinario para la adjudicación de viviendas de promoción pública o social de forma más rápida y eficaz, en caso de pérdida de la vivienda a título de propiedad, alquiler o usufructo a causa de catástrofes naturales u otros acontecimientos extraordinarios no imputables al solicitante.

El capítulo V está constituido también por un único artículo dividido a su vez en veinticuatro puntos. Este capítulo modifica a la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia. En

concreto, se modifican los artículos 62 a 65, 69 y 70 para agilizar la tramitación de la agenda de paisaje de la Región de Murcia introduciendo la figura de catálogos de paisaje, paisajes de interés regional así como estrategias de paisaje tanto geográficas como sectoriales que se tendrán en cuenta en la implantación de usos en el territorio. Asimismo se modifica el artículo 99 para agilizar la implantación de actividades económicas en suelos urbanizables ya ordenados no desarrollados así como los artículos 228, 268 y 269 que reducen plazos y agilizan la ejecución de equipamientos y actos promovidos por Administraciones públicas. Por otro lado, la Sentencia del Tribunal Constitucional dictada en el recurso de inconstitucionalidad núm. 878/2019, en relación con diversos artículos de la Ley 10/2018, de 9 de noviembre, de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, de aceleración de la transformación del modelo económico regional para la generación de empleo estable de calidad, declara la constitucionalidad de alguno de los preceptos impugnados, condicionando a una interpretación conforme con el orden constitucional de competencias, en los términos contenidos en la Sentencia. En este sentido, la sentencia establece, en relación al título habilitante de actividad para uso provisional que: “Igual suerte ha de correr la denuncia de vulneración de la autonomía local constitucionalmente garantizada, pues, en el procedimiento que diseña la disposición impugnada, el ayuntamiento conserva un margen de decisión propio. Concretamente, además del control preventivo ambiental que viene determinada por la Ley 4/2009, le corresponde apreciar la compatibilidad urbanística que es preceptiva para el título habilitante de actividad que puede conceder, sin que dicha compatibilidad del uso provisional con el planeamiento, presupuesto, a su vez, de la concesión del título habilitante de la actividad, venga ya impuesta directamente por la norma.” Se considera, por lo tanto, necesario adaptar la normativa autonómica al principio de autonomía local que alude la sentencia en relación a la compatibilidad urbanística en los usos provisionales modificándose los artículos 94, 95 y 111. Este principio de autonomía local junto a lo establecido en la Ley 7/1985 de 2 abril reguladora de las Bases del Régimen Local, se aplica

en el ejercicio de las competencias de las Administración regional en materia de disciplina urbanística modificándose los artículos 10, 275, 280, 292 y 299.

La disposición adicional primera se dicta con la finalidad de agilizar los proyectos u obras que se realicen con fondos procedentes de la Unión Europea con el objetivo de cumplir los plazos que los mismos establezcan, tanto de ejecución como de justificación de las ayudas.

La disposición adicional segunda está dedicada a la justificación de las ayudas para la reconstrucción de las viviendas afectadas por los movimientos sísmicos del 11 de mayo de 2011 que se produjeron en el municipio de Lorca, extendiendo la modalidad de justificación prevista para las ayudas de reparación de viviendas, al amparo del artículo 30.7 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, a las ayudas de reconstrucción de las viviendas siniestradas.

La disposición adicional tercera tiene como objetivo la adopción de medidas contractuales necesarias para mantener la viabilidad de la concesión del contrato de gestión de servicios públicos del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, toda vez que se ha producido un cambio de las circunstancias de tal naturaleza y entidad como para considerar que la base del negocio que estuvo presente en el momento de la adjudicación simplemente ha desaparecido, al menos en un porcentaje relevante.

La disposición transitoria primera establece el régimen de reintegro de las fianzas de arrendamientos urbanos depositadas en la Comunidad Autónoma, en consonancia con lo establecido en el artículo 3 de este Decreto Ley y la segunda se refiere a la afectación del Decreto Ley a aquellos expedientes de reconstrucción del municipio de Lorca que en la actualidad están en trámite. Asimismo la disposición derogatoria única, deroga aquellos textos normativos relacionados con la constitución de fianzas de los arrendamientos urbanos.

III

El Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia, aprobado por Ley Orgánica 4/1982 de 9 de junio, habilita en su artículo 30.3 al Consejo de Gobierno a que en casos de extraordinaria y urgente necesidad, pueda dictar disposiciones legislativas provisionales en forma de decreto-ley. Sin que pueda ser objeto de las mismas, la regulación de los derechos previstos en el Estatuto, el régimen electoral, las instituciones de la Región de Murcia, ni el presupuesto de la Comunidad Autónoma.

Respecto a las leyes que son objeto de modificación en este decreto-ley, por su parte el Estatuto de Autonomía atribuye en su artículo 10.1.5 a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva sobre puertos de refugio, así como a puertos, helipuertos y aeropuertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales.

El Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia recoge en su título IV, como ingresos que constituyen la Hacienda Regional y sobre los que posee absoluta autonomía y capacidad legislativa, los procedentes de sus impuestos, tasas y contribuciones especiales.

Con base en las mencionadas previsiones constitucionales y estatutarias, los Reales Decretos 2925/1982, de 12 de agosto; 2970/1983, de 19 de octubre, y 1595/1984, de 1 de agosto, materializan el traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia en materia de puertos.

La asunción por parte de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia de competencia exclusiva en materia de puertos deportivos y puertos de refugio permitió establecer una normativa propia, específica y con rango de ley que se materializó en la número 3/1996 de 16 de mayo que se pretende modificar.

En cuanto al transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi, la Comunidad Autónoma dispone de competencia exclusiva en

materia de transportes que no exceden de su ámbito territorial, en virtud de lo establecido en el artículo 149.1.21 de la Constitución y en el artículo 10.Uno.4 del Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia, por lo que se dictó la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, que se modifica en el presente decreto-ley.

En materia de vivienda, la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia tiene competencia exclusiva como recoge el artículo 10 Uno 2, del Estatuto de Autonomía para la Región de Murcia, dictándose al respecto la Ley 6/2015, de 24 de marzo, de la Vivienda de la Región de Murcia, que se modifica en este decreto-ley.

Por último, la competencia autonómica en materia de ordenación del territorio y del litoral y urbanismo, se deriva de la previsión que hace la Constitución en su artículo 148.1.3º y que se concreta en el art. 10.Uno.2 del Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia, que recoge como competencia exclusiva de la CARM la ordenación del territorio y del litoral, urbanismo y vivienda. Como desarrollo de la citada competencia se dictó la Ley 13/2015, de 30 de marzo de Ordenación del territorial y urbanística de la Región de Murcia, que asimismo es objeto de modificación por este decreto-ley.

IV

El decreto-ley constituye un instrumento constitucionalmente lícito, siempre que el fin que justifica la legislación de urgencia sea, tal como reiteradamente ha exigido nuestro Tribunal Constitucional (Sentencias 6/1983, de 4 de febrero, F. 5; 11/2002, de 17 de enero, F. 4, 137/2003, de 3 de julio, F. 3 y 189/2005, de 7 julio, F.3), subvenir a un situación concreta, dentro de los objetivos gubernamentales, que, por razones difíciles de prever, exige una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido por la vía

normal o por el procedimiento de urgencia para la tramitación parlamentaria de las leyes.

En relación con la concurrencia de los presupuestos habilitantes de extraordinaria y urgente necesidad, debe tenerse en cuenta la doctrina de nuestro Tribunal Constitucional, resumida en el Fundamento Jurídico IV de la Sentencia 61/2018, de 7 de junio de 2018. De acuerdo con ella, se requieren, por un lado, «la presentación explícita y razonada de los motivos que han sido tenidos en cuenta por el Gobierno en su aprobación», es decir, lo que ha venido en denominarse, la situación de urgencia; y, por otro, «la existencia de una necesaria conexión entre la situación de urgencia definida y la medida concreta adoptada para subvenir a ella».

En cuanto a la situación de urgencia, el Tribunal Constitucional ha indicado que «aun habiendo descartado que la utilización por el Gobierno de su potestad legislativa extraordinaria deba circunscribirse a situaciones de fuerza mayor o emergencia, es lo cierto que hemos exigido la concurrencia de ciertas notas de excepcionalidad, gravedad, relevancia e imprevisibilidad que determinen la necesidad de una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido para la tramitación parlamentaria de las leyes, bien sea por el procedimiento ordinario o por el de urgencia» (SSTC 68/2007, FJ 10, y 137/2011, FJ 7). También ha señalado el Tribunal Constitucional que la valoración de la extraordinaria y urgente necesidad de una medida puede ser independiente de su imprevisibilidad e, incluso, de que tenga su origen en la previa inactividad del propio Gobierno, siempre que concorra efectivamente la excepcionalidad de la situación, pues «lo que aquí debe importar no es tanto la causa de las circunstancias que justifican la legislación de urgencia cuanto el hecho de que tales circunstancias efectivamente concurren» (STC 11/2002, de 17 de enero, FJ 6).

En cuanto a la conexión de sentido entre la situación de necesidad definida y las medidas que en el decreto-ley se adoptan, el Tribunal Constitucional atiende a «un doble criterio o perspectiva para valorar la

existencia de la conexión de sentido: el contenido, por un lado, y la estructura, por otro, de las disposiciones incluidas en el Real Decreto-ley controvertido» (SSTC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 3; 1/2012, de 13 de enero, FJ 11; 39/2013, de 14 de febrero, FJ 9; y 61/2018, de 7 de junio, FJ 4).

La alternativa de introducir estas medidas mediante un proyecto de ley no es factible en el presente caso, ya que ante la gravedad de los datos relativos a la pérdida de empleo y la disminución de la actividad tanto económica como administrativa, no se lograría reaccionar a tiempo, por lo que resulta imprescindible acudir a la aprobación de un decreto-ley. La Región de Murcia no puede esperar para poner en marcha inversiones, transformaciones y reformas estructurales dirigidas a la transición hacia una economía y sociedad climáticamente neutras, sostenibles, circulares y respetuosas con los límites impuestos por el medio natural, y eficientes en el uso de recursos. El proyecto de ley, exigiría, como requisitos para su entrada en vigor, una tramitación de la iniciativa legislativa por el Gobierno regional y una posterior tramitación parlamentaria del proyecto. Este proceso, incluso utilizando el procedimiento de urgencia, debido a su dilación en el tiempo, impediría la necesaria inmediatez en la respuesta que requieren los ciudadanos de la Región de Murcia ante los acontecimientos tan graves descritos anteriormente.

Los motivos que acaban de exponerse justifican ampliamente la concurrencia de los requisitos constitucionales de extraordinaria y urgente necesidad, que habilitan al Gobierno para aprobar el presente decreto-ley dentro del margen de apreciación que, en cuanto órgano de dirección política del Estado, le reconoce el artículo 86.1 de la Constitución (STC 142/2014, FJ 3 y STC 61/2018, FFJJ 4 y 7). Concurren también las notas de excepcionalidad, gravedad y relevancia que hacen necesaria una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido para la tramitación parlamentaria de una ley, bien sea por el procedimiento ordinario o por el de urgencia (STC 68/2007, FJ 10 y STC 137/2011, FJ 7).

Por lo demás, en el supuesto abordado por este decreto-ley, ha de subrayarse que para subvenir a la situación de extraordinaria y urgente necesidad descrita es necesario proceder a la reforma de varias normas con rango de ley, lo que de por sí exige «una respuesta normativa con rango de ley» (STC 152/2017, de 21 de diciembre, FJ 3 i).

Las normas con rango de ley objeto de modificación por este decreto-ley cumplen lo establecido en el artículo 30.3 del Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia ya que no regulan derechos previstos en el Estatuto, régimen electoral, instituciones de la Región de Murcia ni el presupuesto de la Comunidad Autónoma.

V

A pesar del carácter extraordinario y urgente, en la elaboración de esta disposición, se han observado los principios de buena regulación establecidos, en nuestro ordenamiento jurídico, es decir, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, accesibilidad, simplicidad y eficacia.

En cumplimiento de los principios de eficacia y proporcionalidad, las medidas contempladas en esta norma se ajustan plenamente al objetivo que pretende conseguirse mediante este instrumento, supondrá un impulso de la actividad, protegerá el derecho constitucional a la vivienda e incrementará el bienestar de los administrados.

Por otra parte, de acuerdo con los principios de seguridad jurídica y simplicidad, el decreto-ley es coherente con el resto del ordenamiento jurídico regional generando, por lo tanto, un marco normativo claro y poco disperso.

Por último, la norma es coherente con los principios de transparencia y accesibilidad, al tener claramente definido su objetivo y la justificación del mismo en los párrafos anteriores, y haber cumplido estrictamente con los procedimientos exigidos en la tramitación de un decreto-ley, no habiéndose

realizado los trámites de participación pública, al estar excepcionados para la tramitación de decretos-leyes, según lo dispuesto en el artículo 26.11 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, aplicado supletoriamente.

En su virtud, en uso de la autorización conferida por el artículo 30.3 del Estatuto de Autonomía para la Región de Murcia, a propuesta del Consejero de Fomento e Infraestructuras, previa deliberación del Consejo de Gobierno, en su reunión del día XX de XXXXX de 2021,

DISPONGO:

Capítulo I

Modificación de la Ley 3/1996, de 16 de mayo, de Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia

Artículo 1. La Ley 3/1996, de 16 de mayo, de Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, queda modificada en los siguientes términos:

Uno. Se modifican los apartados 1 y 2 del artículo 6, que quedan redactados con el siguiente contenido:

“1. La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia podrá otorgar concesión administrativa para la construcción y explotación de obras e instalaciones destinadas a la navegación de cualquier tipo, a personas naturales o jurídicas que previamente lo soliciten, y de acuerdo con el procedimiento establecido en la presente ley.

Asimismo, y en los términos establecidos en la Ley de Costas y, en especial, en el artículo 49 de la misma, la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia podrá otorgar autorizaciones para la realización de actividades acordes con los usos portuarios y que se desarrollen en zona de dominio público marítimo terrestre adscrito a la misma.

2. Corresponderá al Consejero competente en materia de puertos el otorgamiento de las concesiones a que se refiere el punto anterior, así como, las posibles prórrogas y ampliaciones de plazo.

Corresponderá al director general con competencias en materia de litoral el otorgamiento de las autorizaciones.”

Dos. Se modifica el apartado 4 del artículo 7, que queda redactado con el siguiente contenido:

“4. Cuando el solicitante de una concesión o autorización administrativa sea un organismo de la Administración pública regional o de su Administración institucional, un ayuntamiento o un organismo público dependiente de este, o un organismo o entidad dependiente de la Administración del Estado, o una entidad sin ánimo de lucro, aquellas podrán ser otorgadas de forma directa sin necesidad de acudir a los procedimientos de concurrencia establecidos en los apartados anteriores, no pudiendo en este caso transmitir a un particular dicha concesión

Lo anterior no será de aplicación cuando el objeto concesional esté comprendido en los supuestos relacionados en los puntos 1 y 2 de este artículo, con la excepción del 2.2.b).”

Tres. Se modifica el apartado 3 del artículo 9, que queda redactado con el siguiente contenido:

“3. Simultáneamente con la petición de los informes citados, se abrirá en los expedientes de concesión y en los de autorización que impliquen obras de dragado o que la Comunidad Autónoma estime conveniente, un periodo de información pública durante un plazo de 20 días.

Aquellos proyectos que por su naturaleza requieran someterse a evaluación de impacto ambiental, adaptarán su tramitación al procedimiento establecido en la legislación medioambiental vigente.”

Cuatro. Se modifica el artículo 14, que queda redactado con el siguiente contenido:

“El plazo de la concesión comenzará a contar desde el día siguiente a la fecha de notificación del otorgamiento de la misma.”

Cinco. Se modifican los apartados 4 y 6 del artículo 16, que quedan redactados con el siguiente contenido:

“4. La base imponible del canon establecido en el punto primero del presente artículo será el valor del bien ocupado o aprovechado, tomando como referencia otros terrenos del término municipal más próximos al puerto en los cuales se desarrollen usos similares. A tales efectos, la actividad náutico-deportiva tendrá la consideración de uso comercial y la pesquera, de uso industrial.

Para la obtención del valor del bien ocupado o aprovechado en zona tierra se tomará en consideración los precios medios en el mercado para bienes inmuebles aprobados por la Consejería con competencias en materia de Hacienda.

La ocupación o aprovechamiento de superficie de agua integrante del dominio público portuario, competencia de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, se valorará conforme al precio medio en el mercado correspondiente a parcela no construida. El valor resultante será incrementado en el costo de las obras e instalaciones que existan antes del otorgamiento de la concesión.

El tipo de gravamen será el 6% sobre el valor de la base.

No obstante lo anterior, en el caso de concesiones que tengan por objeto la construcción y/o explotación de un puerto deportivo, zona portuaria de uso náutico-deportivo o instalación náutica deportiva, la cuantía del canon de ocupación o aprovechamiento se calculará mediante la siguiente expresión:

$$C = B \times S \times K1 \times K2$$

Conceptos:

1) C= Canon anual de ocupación o aprovechamiento.

2) B= Valor base que se fija en 20 euros/m².

3) S= Superficie total de atraque en m². Se entiende por superficie de atraque la que figure en el estudio de viabilidad o documento que lo sustituya y que sirva de base a la Administración para la licitación de la concesión del correspondiente puerto.

Para su cálculo se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

- a) Las dimensiones de las diferentes embarcaciones se ajustarán a las siguientes dimensiones tipo:

Eslora embarcación admisible(e)	Eslora asignada	Manga asignada
$E \leq 6 \text{ m}$	6 m	2,4 m
$6 \text{ m} < E \leq 8 \text{ m}$	8 m	3,0 m
$8 \text{ m} < E \leq 10 \text{ m}$	10 m	3,5 m
$10 \text{ m} < E \leq 12 \text{ m}$	12 m	4,0 m
$12 \text{ m} < E \leq 15 \text{ m}$	15 m	4,5 m
$15 \text{ m} < E \leq 18 \text{ m}$	18 m	5,0 m
$18 \text{ m} < E \leq 21 \text{ m}$	21 m	5,5 m
$21 \text{ m} < E \leq 24 \text{ m}$	24 m	6,0 m
$24 \text{ m} < E \leq 30 \text{ m}$	30 m	6,5 m

b) En el caso de marinas secas, los m² se corresponden con la superficie ocupada en planta por las estanterías multiplicado por el número de alturas más uno.

c) Los m² de atraque totales serán la suma de los m² de atraque a pantalanes + m² de atraque a muelles + (m² en marinas secas*0,5).

4) K1=0,65 cuando S>10.000 m²

$K1=1$ cuando $S \leq 10.000 \text{ m}^2$

5) $K2=1-[0,60 \times I / 12.000.000]$

$K2=0,4$ cuando $I > 12.000.000 \text{ €}$

Siendo «I» la inversión en euros, IVA excluido, que figure en el estudio de viabilidad o documento que lo sustituya y que sirva de base a la Administración para la licitación de la concesión del correspondiente puerto.

Cuando las actividades a desarrollar, distintas de las relacionadas directamente con los lugares de amarre, tengan carácter comercial y lucrativo, se devengará, además, un canon de explotación. El carácter comercial y lucrativo de toda concesión vendrá determinado por la obtención o no de beneficios, con independencia de la personalidad jurídica del concesionario.

La base imponible del canon de explotación será el importe estimado de los beneficios netos anuales, antes de impuestos, que sea previsible obtener en la utilización del dominio público durante el periodo concesional. La estimación de dichos beneficios se realizará, para los dos primeros años, teniendo en cuenta el estudio económico-financiero que facilite el solicitante de la concesión. En los siguientes años se realizará sobre la base de las informaciones y documentos que, previo requerimiento de la Administración, deberán ser aportados por el concesionario. En ningún caso esta estimación será inferior al 20% del importe de la inversión, a realizar por el solicitante.

El tipo de gravamen del canon de explotación será el 5% sobre el valor de la base.

6. Los cánones de ocupación o de aprovechamiento y de explotación por la concesión para explotación de instalaciones propias del sector pesquero podrán tener una reducción de hasta el 90% cuando el titular de la autorización sea una cofradía de pescadores.

Los titulares de las embarcaciones de pesca pertenecientes a una cofradía de pescadores de un puerto podrán tener una reducción de hasta el 75% del canon

de ocupación o aprovechamiento y de explotación por la autorización de instalaciones portuarias en dicho puerto. Asimismo, podrán tener una reducción de hasta el 50% las actividades industriales relacionadas con el sector acuícola que sean relevantes para este sector primario, por la creación de empleo, por las inversiones que generen, o por su interés para la promoción de la acuicultura regional, previo informe justificativo de la consejería competente en materia de acuicultura.

Se podrá establecer una reducción adicional de hasta el 40% sobre la anterior cuando se justifiquen pérdidas como consecuencia de acontecimientos climatológicos extraordinarios o quebrantos que por su violencia, imprevisibilidad y ajenidad a la conducta humana puedan ser constitutivos de fuerza mayor. Esta reducción adicional se aplicará previa solicitud razonada del sujeto pasivo y no se reflejará en ningún caso en el título de otorgamiento.

Se podrá aplicar una reducción de hasta un 40% de los cánones de ocupación y/o explotación al sector industrial y hostelero portuario, y a las actividades auxiliares vinculadas a la náutica deportiva, cuando se justifiquen pérdidas como consecuencia de acontecimientos climatológicos extraordinarios o quebrantos que por su violencia, imprevisibilidad y ajenidad a la conducta humana puedan ser constitutivos de fuerza mayor. Esta reducción se aplicará previa solicitud razonada del sujeto pasivo, justificada documentalmente, y será aplicable, entre otros, a los siguientes sujetos pasivos:

a) Las personas físicas o jurídicas ocupantes de naves, edificios o locales cuyo título tenga por objeto exclusivo la actividad de suministros navales, talleres y similares.

b) Las personas físicas o jurídicas ocupantes de naves y explanadas cuyo título tenga por objeto exclusivo la actividad de varadero y marina seca de embarcaciones.

c) Las personas físicas o jurídicas ocupantes de locales, edificios y explanadas cuyo título tenga por objeto exclusivo la actividad de hostelería.

d) Las personas físicas o jurídicas ocupantes de explanadas cuyo título tenga por objeto exclusivo la actividad de gestión de aparcamientos.

e) Las personas físicas o jurídicas ocupantes de locales, naves o instalaciones desmontables cuyo título tenga por objeto exclusivo actividades relacionadas con el transporte de pasajeros, con la formación y el aprendizaje náutico deportivo.

Los concesionarios de puertos deportivos, zonas portuarias de uso náutico deportivo e instalaciones náutico-deportivas, podrán obtener una reducción de hasta un 40% del canon de ocupación y/o explotación, cuando justifiquen la aplicación en su ámbito de las reducciones señaladas en el párrafo anterior. Las reducciones deben ser aplicadas a sus usuarios en las condiciones establecidas para quienes posean títulos que legitimen para la ocupación o aprovechamiento en los puertos gestionados directamente por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, y que se detallan anteriormente.

Será requisito necesario para obtener las bonificaciones previstas en este punto que el concesionario se encuentre al corriente en el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas de la concesión.”

Seis. Se modifica el apartado 2 del artículo 25, que queda redactado con el siguiente contenido:

“2.- Para declarar la caducidad, se seguirá el procedimiento establecido en la legislación de puertos del estado, debiendo notificarse la resolución expresa del mismo en el plazo de seis meses desde el acuerdo de incoación.

La declaración de caducidad comportará la pérdida de la fianza.”

Siete. Se modifican los apartados 3 y 4 del artículo 30, que quedan redactados con el siguiente contenido:

“3. La base imponible del canon será el valor del bien ocupado o aprovechado, tomando como referencia otros terrenos del término municipal más próximos al puerto en los cuales se desarrollen usos similares. A tales efectos, la actividad náutico-deportiva tendrá la consideración de uso comercial y la pesquera, de uso industrial.

Para la obtención del valor del bien ocupado o aprovechado en zona tierra se tomará en consideración los precios medios en el mercado para bienes inmuebles aprobados por la Consejería con competencias en materia de Hacienda.

La ocupación o aprovechamiento de superficie de agua integrante del dominio público portuario, competencia de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, se valorará conforme al precio medio en el mercado correspondiente a parcela no construida. El valor resultante será incrementado en el costo de las obras e instalaciones que existan antes del otorgamiento de la concesión.

El tipo de gravamen será el 6% sobre el valor de la base.

4. Los cánones de ocupación y explotación para la autorización de la explotación de lonjas en los puertos, así como para otras instalaciones propias del sector pesquero, podrán tener una reducción de hasta el 90% cuando el titular de la autorización sea una cofradía de pescadores.

Los titulares de las embarcaciones de pesca pertenecientes a una cofradía de pescadores de un puerto podrán tener una reducción de hasta el 75% del canon de ocupación o aprovechamiento y de explotación por la autorización de instalaciones portuarias en dicho puerto. Asimismo, podrán tener una reducción de hasta el 50% las actividades industriales relacionadas con el sector acuícola que sean relevantes para este sector primario, por la creación de empleo, por las inversiones que generen o por su interés para la promoción de la acuicultura regional, previo informe justificativo de la consejería competente en materia de acuicultura.

Se podrá establecer una reducción adicional de hasta el 40% sobre la anterior cuando se justifiquen pérdidas como consecuencia de acontecimientos climatológicos extraordinarios o quebrantos que por su violencia, imprevisibilidad y ajenidad a la conducta humana puedan ser constitutivos de fuerza mayor. Esta reducción adicional se aplicará previa solicitud razonada del sujeto pasivo y no se reflejará en ningún caso en el título de otorgamiento.

Se podrá aplicar una reducción de hasta un 40% de los cánones de ocupación y/o explotación al sector industrial hostelero portuario, y a las actividades auxiliares vinculadas a la náutica deportiva, en los mismos términos recogidos para las concesiones en el apartado 6 del artículo 16.

Será requisito necesario para obtener las bonificaciones previstas en este punto que el beneficiario se encuentre al corriente en el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas de la autorización.”

Ocho. Se modifica el apartado 1 del artículo 31, que queda redactado con el siguiente contenido:

“1. Las autorizaciones podrán ser revocadas unilateralmente por la autoridad otorgante en cualquier momento, sin derecho a indemnización, cuando resulten incompatibles con obras o planes aprobados con posterioridad, entorpezcan la explotación portuaria, impidan la utilización del espacio portuario para actividades de mejor interés o se hayan modificado las circunstancias existentes en su otorgamiento siendo inconveniente para el interés público su continuación. Corresponderá a la Administración autonómica apreciar las circunstancias anteriores, mediante resolución motivada, previa audiencia del titular de la autorización.”

Nueve. Se modifica el apartado 4 del artículo 32, que quedará redactado con el siguiente contenido:

“4. Las empresas titulares de concesiones y autorizaciones están obligadas a facilitar, a los funcionarios de la Dirección General competente en materia de puertos, debidamente acreditados y en el ejercicio de sus funciones, el examen

de las dependencias, obras e instalaciones, servicios y análisis de la documentación administrativa, financiera, contable o de cualquier otra naturaleza que sea necesaria para el ejercicio de la función inspectora, y requerir a tales efectos la información, documentos y antecedentes que, de forma justificada, se estimen pertinentes.”

Diez. Se modifica el coeficiente C2 de la regla Cuarta. Tarifa T-5. Embarcaciones deportivas y de recreo, Reglas Particulares, Disposición Adicional, que queda redactada con el siguiente contenido:

“Coeficiente C2:

Atraque de costado con servicios, 0,60.

Atraque de costado a muelle o pantalán sin servicios, 0,50.

Atraque de punta con servicios, 0,40.

Atraque de punta a muelle o pantalán sin servicios, 0,30.

Abarloado a otro barco, 0,50.

Fondeado, 0,10.”

Once. Se añade un apartado V bis a las Reglas Generales de Aplicación y Definiciones de la Disposición Adicional, que tendrá el siguiente contenido:

“V bis. Embarcación Transeúnte.

Se considera embarcación transeúnte aquella que, sin ser de base, tiene autorizada su estancia por un periodo igual o inferior a 15 días.”

Capítulo II

Modificación de la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Artículo 2. La Ley 10/2014, de 27 de noviembre, del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, queda modificada en los siguientes términos:

Uno. Se modifica el párrafo primero del artículo 24, que queda redactado con el siguiente contenido:

“Los servicios de ámbito municipal que se prestan al amparo de esta Ley podrán realizarse mediante la contratación de plazas individualizadas, que tendrá como límite de la capacidad total del vehículo, bien en usuarios, bien en equipajes de los mismos.”

Capítulo III

Modificación de la Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia.

Artículo 3. La Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia queda modificada en los siguientes términos:

Uno. Se adiciona un párrafo 4, al artículo 14 que queda redactado con el siguiente contenido:

4. El contratista del servicio público regular de uso general estará obligado a reservar, a favor de la Administración pública que así se lo demande, un cierto número de plazas en determinadas expediciones para el transporte de estudiantes o trabajadores hasta y desde centros docentes o de trabajo de titularidad pública. El alcance de dicha obligación, así como el procedimiento a través del cual se determinará la misma, se establecerá reglamentariamente.

Dos. Se adiciona un párrafo 3 al artículo 16 que queda redactado con el siguiente contenido:

3. En los servicios de transporte regular de uso especial contratados por la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, que discurran por itinerarios con tráficos no atendidos por servicios regulares de uso general por no ser viable su establecimiento por falta de rentabilidad, o con servicio insuficiente, la administración regional podrá autorizar que la capacidad

residual de dicho transporte de uso especial pueda ser utilizada por personas usuarias demandantes de transporte de uso general, en los términos que reglamentariamente se establezcan.

En el ámbito educativo se atenderá a las especiales características de la prestación del servicio público de transporte escolar así como de los usuarios del mismo.

Tres. Se adiciona un párrafo 4 al artículo 18 que queda redactado con el siguiente contenido:

4. El contratista del servicio público regular de uso general estará obligado a reservar, a favor de la Administración pública que así se lo demande, un cierto número de plazas en determinadas expediciones para el transporte de estudiantes o trabajadores hasta y desde centros docentes o de trabajo de titularidad pública. El alcance de dicha obligación, así como el procedimiento a través del cual se determinará la misma, se establecerá reglamentariamente.

Cuatro. Se adiciona un párrafo 3 al artículo 20 que queda redactado con el siguiente contenido:

3. En los servicios de transporte regular de uso especial contratados por la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, que discurren por itinerarios con tráficos no atendidos por servicios regulares de uso general por no ser viable su establecimiento por falta de rentabilidad, o con servicio insuficiente, la administración regional podrá autorizar que la capacidad residual de dicho transporte de uso especial pueda ser utilizada por personas usuarias demandantes de transporte de uso general, en los términos que reglamentariamente se establezcan.

En el ámbito educativo se atenderá a las especiales características de la prestación del servicio público de transporte escolar así como de los usuarios del mismo.

Capítulo IV

Modificación de la Ley 6/2015, de 24 de marzo, de la Vivienda y Lucha contra la Ocupación de la Región de Murcia.

Artículo 4. Ley 6/2015, de 24 de marzo, de la Vivienda y Lucha contra la Ocupación de la Región de Murcia, queda modificada en los siguientes términos:

Uno. Se suprimen los artículos 20 y 21.

Dos. Se modifica el punto 1 del artículo 40 que queda redactado con el siguiente contenido:

“1. El procedimiento y requisitos para la adjudicación de las viviendas de promoción pública o social serán establecidos reglamentariamente y se ajustará a los principios de objetividad, publicidad, concurrencia, transparencia, igualdad y solidaridad, de forma que se garantice el acceso a las mismas de las familias más necesitadas.

No obstante, en caso de pérdida de la vivienda a título de propiedad, alquiler o usufructo a causa de catástrofes naturales u otros acontecimientos extraordinarios no imputables al solicitante, la Consejería de Fomento e Infraestructuras, a través de la Dirección General de Vivienda, podrá realizar la adjudicación directa a los damnificados, mediante resolución motivada, de las viviendas de promoción pública o social de titularidad de la Comunidad Autónoma que se encuentren vacantes, en cualquiera de los regímenes previstos en esta Ley, entre los solicitantes que acrediten el resto de requisitos exigibles para ser adjudicatario de una vivienda de promoción pública o social, sin necesidad de seguir el procedimiento ordinario de adjudicación.”

Capítulo V

Modificación de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia

Artículo 5. La Ley 13/2015, de 30 de marzo, de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia queda modificada en los siguientes términos:

Uno. Se modifica el punto 3 del artículo 10 que queda redactado con el siguiente contenido:

“3. Las competencias de la Administración regional en urbanismo se extienden: en materia de planeamiento, a aspectos de legalidad y ordenación supramunicipal; en materia de gestión, a las actuaciones demandadas por los ayuntamientos y, en materia de disciplina, a una actuación subsidiaria, en el supuesto de infracciones graves y muy graves, siempre y cuando afecten al ejercicio de competencias de la Administración regional.”

Dos. Se modifica el nombre del título IV que queda redactado con el siguiente contenido:

TÍTULO IV

ESTRATEGIAS TERRITORIALES Y AGENDA DEL PAISAJE

Tres. Se modifica el nombre del capítulo II del título IV que queda redactado con el siguiente contenido:

Capítulo II

Agenda de Paisaje de la Región de Murcia

Cuatro. Se modifica el artículo 62, que queda redactado con el siguiente contenido:

“Artículo 62 Objetivo:

La agenda del paisaje de la Región de Murcia tiene como objetivo reconocer el paisaje como expresión de la diversidad del patrimonio común cultural, residencial, industrial y natural, aplicar políticas de protección, gestión y ordenación de paisaje, establecer procedimientos de participación pública, e integrar el paisaje en las políticas de ordenación territorial y urbanística.”

Cinco. Se modifica el artículo 63 que queda redactado con el siguiente contenido:

“Artículo 63. Instrumentos.

Se establecen los siguientes instrumentos para el desarrollo de la agenda del paisaje de la Región de Murcia:

1. Catálogos de paisaje
2. Estrategias regionales, geográficas o sectoriales del paisaje”

Seis. Se modifica el artículo 64 que queda redactado con el siguiente contenido:

“Artículo 64 .Catálogos de paisaje.

1. Los catálogos de paisaje se constituyen como los documentos de referencia tanto para la elaboración de Estrategias de Paisaje como para la redacción de Estudios de Paisaje. Delimitarán e identificarán los paisajes por sus características y valores diferenciales.
2. Los catálogos de paisaje incluirán:
 - a) La identificación de los diferentes paisajes existentes delimitados mediante Unidades Homogéneas de Paisaje.
 - b) La caracterización de cada una de las Unidades Homogéneas de Paisaje en base a sus cualidades intrínsecas, visuales y/o sensoriales.
 - c) El análisis de las dinámicas actuales del paisaje.
 - d) La valoración de su calidad y fragilidad.
 - e) Los objetivos de calidad paisajística, cuya consecución se procurará mediante la elaboración de Estrategias de Paisaje, y serán tomados en consideración en la elaboración de los Estudios de Paisaje.
 - f) Los Indicadores de seguimiento.
3. Por su especial calidad, fragilidad o dinámica, los catálogos del paisaje podrán identificar determinadas zonas geográficas como “Paisajes de

Interés Regional”. El seguimiento de la evolución de las distintas áreas permitiría la adhesión futura de nuevos paisajes.

4. Corresponde a la consejería competente en materia de ordenación del territorio la elaboración de los catálogos del paisaje. Una vez finalizado el proceso de elaboración, el consejero competente en materia de ordenación del territorio, a propuesta del director general competente en materia de ordenación del territorio, podrá ordenar su publicación, estableciendo un trámite de información pública de dos meses de duración como mínimo.
5. A la vista del resultado de la información pública, el consejero competente en materia de ordenación del territorio a propuesta del director general competente en materia de ordenación del territorio, aprobará el catálogo del paisaje en su redacción definitiva.”

Siete. Se modifica el artículo 65 que queda redactado con el siguiente contenido:

“Artículo 65. Estrategias de Paisaje.

Las estrategias de paisaje son los instrumentos que definirán las medidas y acciones necesarias, así como su implementación, para la consecución de los objetivos de calidad paisajística, definidos en un catálogo elaborado previamente o que emanen de la propia estrategia.

El ámbito de las Estrategias de Paisaje podrá ser tanto territorial como sectorial.

1. Las estrategias de paisaje incluirán:
 - a) Justificación de su ámbito de aplicación.
 - b) Memoria justificativa que incluya la caracterización del ámbito geográfico o sectorial; identificación, análisis y diagnóstico del paisaje, objetivos de calidad paisajística e indicadores de seguimiento, que deberán ser integrados en el Sistema Territorial de Referencia.

- c) Protocolos para la adecuada coordinación administrativa entre todas las autoridades públicas, que regule la redacción, implantación y seguimiento de la estrategia.
 - d) Programa de medidas, con la adecuada coordinación interadministrativa, tanto en la gestión como en la evaluación y tramitación de los planes, proyectos o programas.
 - e) Programa de financiación. Cuando las estrategias contengan medidas constituidas por actuaciones concretas y cuantificables, se incluirá programa de financiación que contendrá la valoración económica de las medidas propuestas.
 - f) Normas y recomendaciones para la definición de los planes urbanísticos y sectoriales encaminadas a integrar en ellos los objetivos de calidad paisajística definidos.
2. La elaboración de las Estrategias de Paisaje corresponde a la consejería competente en materia de ordenación del territorio, en coordinación con los restantes departamentos de la Administración Regional y de otras Administraciones públicas interesadas.
3. La aprobación inicial y definitiva corresponde en todo caso al consejero competente en materia de ordenación del territorio a propuesta del director general competente en la materia. Con carácter previo a la aprobación definitiva informará el Consejo Asesor de Política Territorial.”

Ocho. Se modifica el punto 1 del artículo 69 que queda redactado con el siguiente contenido:

“1. Los instrumentos de ordenación territorial, los planes de ordenación de playas y las estrategias territoriales se tramitarán y aprobarán de acuerdo con las disposiciones previstas en este título y en la legislación ambiental vigente.”

Nueve. Se suprimen los puntos 2 y 3 del artículo 69.

Diez. Se añade el punto 8 al artículo 70 que queda redactado con el siguiente contenido:

“8.- No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, los instrumentos de ordenación territorial y estrategias territoriales, que conforme a esta ley y a la ley ambiental, estén sometidos a evaluación ambiental estratégica simplificada, el trámite de información pública será de un mes y no será preciso llevar a cabo las consultas a la aprobación inicial.

A la vista del resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, previo informe de las alegaciones presentadas, y previo informe del Consejo Asesor de Política Territorial, el consejero competente en materia de ordenación del territorio, a propuesta del Director General competente en materia de ordenación del territorio, podrá acordar la aprobación definitiva, siempre y cuando las modificaciones realizadas al documento inicial no supongan cambios sustanciales.

En el caso de que las modificaciones fueran sustanciales, será necesaria la aprobación provisional del documento y su sometimiento a nuevo trámite de información pública, continuándose el procedimiento conforme a los apartados anteriores.”

Once. Se modifica el punto 2 del artículo 94 que queda redactado con el siguiente contenido.

“2. En defecto de instrumentos de ordenación territorial o de protección específica, podrán autorizarse excepcionalmente por la Administración regional los usos, instalaciones y edificaciones que se consideren de interés público, así como los usos e instalaciones provisionales, con las condiciones y requisitos establecidos en esta ley.”

Doce. Se modifica el punto 1 del artículo 95 que queda redactado con el siguiente contenido:

“1. Se autorizarán, mediante el título habilitante correspondiente, los usos y construcciones permitidos por el Plan General, propios de cada zona y ligados a

la actividad productiva, a los que se refiere el apartado 3 del artículo 101, así como, excepcionalmente, los usos e instalaciones provisionales previstos en esta ley.”

Trece. Se modifica el artículo 99 que queda redactado con el siguiente contenido.

“Aprobada su ordenación pormenorizada, el suelo urbanizable podrá edificarse una vez se haya urbanizado o de forma simultánea con su urbanización, con arreglo a las prescripciones del planeamiento correspondiente, con las condiciones y excepciones establecidas en esta ley para el suelo urbano.

Se podrán autorizar las edificaciones aisladas destinadas a industrias, hoteleras en todas sus categorías, actividades terciarias o dotaciones compatibles con su uso global, con carácter previo a su gestión, siempre que se cumplan las determinaciones urbanísticas contempladas en el planeamiento aprobado y las garantías que se establecen en esta ley. Este régimen quedará suspendido cuando se alcance el treinta por ciento del aprovechamiento del sector o de su superficie, computando la superficie total ocupada por las actuaciones.”

Catorce. Se modifican los puntos 1 y 2 del artículo 111 que queda redactado con el siguiente contenido:

“1. Sin perjuicio de lo dispuesto en este título para cada clase y categoría de suelo, podrán admitirse, en los supuestos señalados, usos, obras o instalaciones de carácter provisional que no estén expresamente prohibidos por la legislación sectorial, la ordenación territorial o el planeamiento urbanístico, y se consideren compatibles con la ordenación por no dificultar su ejecución, y siempre que se justifique su necesidad y su carácter no permanente, atendidas las características técnicas de las mismas o la temporalidad de su régimen de titularidad o explotación.

2. En suelo no urbanizable solo se autorizarán, los usos provisionales y las instalaciones requeridas para su implantación, pero en ningún caso obras ni construcciones que tengan carácter de edificación.”

Quince. Se añade un punto 5 al artículo 228 que queda redactado con el siguiente contenido:

“5. Los equipamientos públicos de ámbito local con un uso pormenorizado provenientes del planeamiento de desarrollo, se podrán ampliar a los usos previstos en el art.124f) en función del uso global del sector sin necesidad de modificación del planeamiento.”

Dieciséis. Se modifica el punto 4 del artículo 268 que queda redactado con el siguiente contenido:

“4. El plazo máximo para resolver sobre el otorgamiento de licencia será de tres meses, salvo en el caso de licencias para equipamientos que será de un mes. En el caso de que se precise autorización de otra Administración, previa a la licencia municipal, el cómputo del plazo para el otorgamiento de licencia se suspenderá hasta la acreditación ante el ayuntamiento de la resolución que ponga fin al expediente tramitado por dicha Administración.”

Diecisiete. Se modifican los puntos 1 y 2 del artículo 269 que quedan redactados con el siguiente contenido:

“1. Los actos relacionados en este capítulo, promovidos por Administraciones públicas distintas de la municipal o por entidades de derecho público, requerirán el título habilitante de naturaleza urbanística que corresponda, que será expedido en el plazo máximo de un mes, salvo en los supuestos exceptuados en el apartado siguiente o por la legislación sectorial aplicable.

3. No estará sujeta a licencia urbanística ni otro título habilitante la ejecución de obras promovidas por los órganos de la Administración regional o entidades de derecho público que administren bienes de aquella, siempre que tengan por objeto la construcción o acondicionamiento de infraestructuras básicas de uso y dominio público, tales como carreteras, puertos u obras hidráulicas y de transportes. No obstante, el ayuntamiento dispondrá de un plazo de un mes para informar tales actuaciones con

relación al planeamiento vigente. Transcurrido dicho plazo sin que se evacue el informe, se entenderá otorgada la conformidad.”.

Dieciocho. Se modifican los puntos 1 y 4 del artículo 275 que quedan redactados con el siguiente contenido:

“1. Cuando los actos de edificación o uso del suelo o subsuelo se encontraren en fase de ejecución y se efectuasen sin licencia, orden de ejecución u otro título habilitante de los previstos en esta ley o incumpliendo sus condiciones, se dispondrá la suspensión inmediata de dichos actos y, previa tramitación del oportuno expediente, el ayuntamiento y, si este no lo hiciera pese al requerimiento formulado para ello en el plazo de un mes, el director general competente en materia de urbanismo subrogado en dicha facultad siempre y cuando afecten al ejercicio de competencias autonómicas y dando cuenta al ayuntamiento, adoptará algunos de los acuerdos siguientes:

a) Si las obras o usos fueran total o parcialmente incompatibles con la ordenación vigente, decretará su demolición, reconstrucción o cesación definitiva, en la parte pertinente a costa del interesado, aplicando en su caso lo dispuesto en el apartado siguiente para la parte de la obra o del uso compatible con la ordenación.

b) Si las obras o usos pudieran ser compatibles con la ordenación vigente, requerirá al interesado para que, en el plazo de dos meses, inicie la tramitación del oportuno título habilitante de naturaleza urbanística o su modificación. En caso de no procederse a la legalización, decretará la demolición, reconstrucción o cesación definitiva de la obra o del uso, en la parte pertinente, a costa del interesado.

4. Cuando los actos de edificación o uso del suelo o subsuelo se encontrasen concluidos y se hubiesen efectuado sin licencia, orden de ejecución de los previstos en esta ley o sin ajustarse a las condiciones señaladas en las mismas, el ayuntamiento y, si este no lo hiciera pese al requerimiento formulado para ello

en el plazo de un mes, el director general competente en materia de urbanismo subrogado en dicha facultad siempre y cuando afecten al ejercicio de competencias autonómicas, dispondrá la incoación del correspondiente expediente sancionador, adoptándose alguno de los acuerdos establecidos en el apartado primero, letras a) o b) según proceda

Diecinueve. Se modifica el apartado 2 del artículo 280 que queda redactado con el siguiente contenido:

“2. Si la Comunidad Autónoma considera, en el ámbito de las respectivas competencias, que un acto o acuerdo de alguna Entidad local infringe el ordenamiento jurídico, se estará a lo dispuesto en la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.”

Veinte. Se suprime el apartado 4 del artículo 280.

Veintiuno. Se modifican los apartados 2 y 3 del artículo 292 que quedan redactados con el siguiente contenido:

“2.- La Administración regional podrá actuar por subrogación siempre y cuando las infracciones urbanísticas afecten al ejercicio de competencias autonómicas.

3. En el caso de actuación de la Administración regional por subrogación, la resolución definitiva e imposición de la sanción pertinente corresponderá a los siguientes órganos:

a) Al director general competente en materia de urbanismo, para las infracciones sancionadas con multa de hasta 300.000 euros.

b) Al consejero competente en materia de urbanismo, para las infracciones sancionadas con multa de hasta 600.000 euros.

c) Al Consejo de Gobierno, a propuesta del consejero competente en materia de urbanismo, para las infracciones sancionadas con multa que exceda de 600.000 euros.

Veintidós. Se modifica el artículo 299 que queda redactado con el siguiente contenido:

“Los servicios de inspección de la Comunidad Autónoma tendrán, entre otras, las siguientes funciones:

a) Vigilar las actuaciones en suelo no urbanizable para impedir actividades de parcelación o urbanización que sean ilegales, movimientos y roturación de tierras, talas de arbolado ilegal, preservar los sistemas generales y a defender el orden jurídico de interés supramunicipal.

b) Proponer al órgano del que dependan la apertura de expedientes sancionadores y, dentro de ellos, la adopción de las piezas separadas de suspensión de actuaciones ilegales y/o de restablecimiento del orden infringido; así como el ejercicio de las acciones de revisión o impugnación de los actos que infrinjan el ordenamiento urbanístico.

c) Emitir dictámenes e informes en materia de disciplina urbanística, a instancia de los órganos de inspección y de los instructores de expedientes sancionadores.”

Veintitrés. Se modifican los puntos 1 y 2 de la Disposición adicional primera que queda redactada con el siguiente contenido:

“1. De acuerdo con lo establecido en la normativa sectorial en materia de evaluación ambiental y en esta ley, serán objeto de evaluación ambiental estratégica ordinaria los siguientes instrumentos, estrategias o planes:

a) Las estrategias territoriales que tengan carácter normativo y los instrumentos de ordenación territorial.

- b) Los planes de ordenación de playas que afecten a más de un municipio.
 - c) Los Planes Generales y sus Normas complementarias.
 - d) Los planes parciales y especiales que no sean de reducida extensión.
 - e) Las modificaciones estructurales de planeamiento general y normas complementarias.
 - f) Los incluidos en el apartado siguiente, cuando así lo determine el órgano ambiental bien en el Informe Ambiental Estratégico establecido por la legislación básica estatal, o bien a solicitud del promotor u órgano promotor.
 - g) Las estrategias territoriales que tengan carácter normativo, planes o instrumentos que afecten a Red Natura 2000, en los términos previstos por la legislación vigente.
2. Serán objeto de evaluación ambiental estratégica simplificada los siguientes instrumentos, estrategias o planes:
- a) Las modificaciones menores de los instrumentos, estrategias o planes incluidos en el apartado anterior.
 - b) Los instrumentos, estrategias o planes mencionados en el apartado anterior que establezcan el uso, a nivel municipal de zonas de reducida extensión.
 - c) Los planes, programas y estrategias territoriales que, estableciendo un marco para la autorización en el futuro de proyectos, no cumplan con los demás requisitos del apartado anterior.”

Veinticuatro. Se suprime el punto 5 de la Disposición adicional primera.

Disposición adicional primera. Tramitación de proyectos u obras con fondos procedentes de la Unión Europea.

Los proyectos u obras de rehabilitación de viviendas o edificios, equipamientos, puertos, infraestructuras y regeneración urbana que tengan financiación procedente de los fondos estructurales y de recuperación de la Unión Europea,

y requieran de autorizaciones, licencias o informes de organismo de índole municipal o autonómico tendrán que ser tramitados de manera urgente en el plazo máximo de un mes desde la recepción del expediente completo.

Disposición adicional segunda. Justificación de las ayudas para reconstrucción de las viviendas afectadas por los movimientos sísmicos acaecidos el 11 de mayo de 2011 en el municipio de Lorca.

Las ayudas para la reconstrucción de viviendas otorgadas al amparo del Decreto 68/2011, de 16 de mayo, por el que se regulan las ayudas para la reparación y reconstrucción de las viviendas afectadas por los movimientos sísmicos acaecidos el 11 de mayo de 2011 en el municipio de Lorca, se consideran justificadas a la luz de lo dispuesto en el artículo 30.7 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

En cualquier caso, a efectos de verificación de la financiación de las actuaciones subvencionadas, se estará al informe de valoración de la reconstrucción que realizó el personal técnico de la dirección general competente en materia de vivienda y se cruzarán los datos para comprobar que la cuantía de las ayudas e indemnizaciones otorgadas por el Consorcio de Compensación de Seguros, no excedan de la valoración realizada por el citado personal técnico.

Disposición adicional tercera. Autorización para la adaptación del contrato de gestión de servicios públicos del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia a las nuevas circunstancias derivadas de la pandemia.

El órgano de contratación deberá adoptar aquellas medidas contractuales que se consideren necesarias para mantener la viabilidad de la concesión correspondiente al contrato de gestión de servicios públicos “Gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia”.

Disposición transitoria primera. Supresión de fianzas contratos arrendamiento.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 3 del presente Decreto-ley, la Administración de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia no será depositaria de las cantidades que en concepto de fianza y de conformidad con lo establecido en el artículo 36 de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos, se constituyan en los contratos de arrendamiento.

La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia reintegrará las fianzas correspondientes a los contratos de arrendamiento de fincas urbanas de su ámbito territorial que, por aplicación de la normativa anterior, se hayan depositado legalmente, conforme dichos contratos se vayan extinguiendo y a solicitud de los interesados.

Disposición transitoria segunda. *Procesos en tramitación.*

Lo establecido en la disposición adicional segunda será de aplicación a los procesos en tramitación a la entrada en vigor del presente texto legal.

Disposición derogatoria única

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este Decreto-ley, y en concreto el Decreto 11/1985, de 22 de febrero, de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas, sobre fianzas por alquileres y suministros, el Decreto 67/1994, de 1 de julio, por el que se modifica el Decreto 11/1985, de 22 de febrero, y se regula la forma de constitución de las fianzas por arrendamientos urbanos y suministros, y la Orden de 27 de julio de 1994, por la que se desarrolla este último Decreto.

Disposición final primera. Desarrollo normativo.

Se autoriza al Consejero competente en la materia para dictar las disposiciones que sean necesarias para el desarrollo y aplicación de este Decreto-Ley.

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

El presente Decreto-Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia.



Informe Jurídico

ASUNTO: Decreto Ley de reactivación económica y social tras el impacto del COVID 19 en el área de Infraestructuras y Vivienda

Por la Secretaría General de la Consejería de Fomento e Infraestructuras se solicita informe jurídico sobre el asunto de referencia.

Se acompañan informe de los diferentes Servicios Jurídicos de cada una de las Direcciones Generales de las que provienen las propuestas de reforma de los diferentes cuerpos legislativos afectados.

CONSIDERACIONES JURÍDICAS

Para evitar repeticiones innecesarias se dan por reproducidas aquí las consideraciones efectuadas en anteriores propuestas de Decreto Ley, en términos constitucionales sobre su legitimidad como ha venido señalando el Tribunal Constitucional. Este es el criterio contenido entre otras en las Sentencias del Tribunal Constitucional 6/1983 de 4 de febrero, 11/2002 de 17 de enero, Fundamento 4, 137/2003 de 3 de julio Fundamento 3, 189/2005 de 7 de julio, Fundamento 3, cuyo criterio general puede resumirse que con el Decreto Ley se trata de subvenir a una necesidad concreta, dentro de los objetivos gubernamentales, que por razones difíciles de prever, exige una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido por la vía normal o por el procedimiento de urgencia para la tramitación parlamentaria de las leyes. Por ello y con objeto de evitar repeticiones innecesarias sobre lo ya dicho en anteriores decretos, puede sintetizarse que los presupuestos habilitantes de la extraordinaria y urgente necesidad, siguiendo la doctrina del Tribunal Constitucional que se contiene en el Fundamento Jurídico IV de la Sentencia 61/2018 de 7 de junio de 2018, exigen “la presentación explícita y razonada de los motivos que han sido tenidos en cuenta por el Gobierno en su aprobación”, es decir lo que se ha venido en denominarse la situación de urgencia y, de otro lado, la de la existencia de



una conexión entre la urgencia definida y la medida concreta propuesta para su aprobación.

Por lo que hace a la situación de urgencia, el Tribunal Constitucional ha señalado que “aun habiendo descartado que la utilización por el Gobierno de su potestad legislativa extraordinaria deba circunscribirse a situaciones de fuerza mayor o emergencia, es lo cierto que hemos exigido ciertas notas de excepcionalidad, gravedad, relevancia o imprevisibilidad que determinen la necesidad de una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido para la tramitación parlamentaria de las leyes, bien sea por el procedimiento ordinario o por el de urgencia” (STC 68/2007, FJ 10, 137/2011 FJ 7), habiendo añadido el Tribunal Constitucional que la valoración de la urgente y extraordinaria necesidad poder ser independiente de su imprevisibilidad e incluso de que su origen se encuentre en la propia inactividad del Gobierno siempre que concurra la nota de excepcionalidad, pues lo que importa, sigue diciendo el Tribunal Constitucional, no es tanto la causa de las circunstancias que justifican la legislación de urgencia cuanto el hecho de que tales circunstancias efectivamente concurren (ST 11/2002 de 17 de enero FJ 7).

Por lo que hace a la conexión de sentido, entre la situación de necesidad definida y las medidas que por el Decreto Ley se adoptan, el Tribunal Constitucional atiende a un doble criterio o perspectiva para valorar la existencia de la conexión de sentido. De un lado, el contenido y de otro la estructura de las disposiciones incluidas en el Decreto Ley (STC 29/1082 de 31 de mayo, FJ 3, STC 1/2012 de 13 de enero FJ 11, 39/2013 de 124 de Febrero FJ 9, 61/2018 de 7 de junio FJ 4). Aunque como es obvio la conexión de sentido requiere un análisis muy pormenorizado en un Decreto Ley de este alcance y extensión, baste decir que, por ejemplo, en alguna de las modificaciones ahora propuestas de la Ley 3/1996 de 16 de mayo de Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región, se trata de dar cumplimiento al Acuerdo de la Comisión Bilateral de Cooperación General del Estado Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, en relación con las reformas que se pretendieron introducir con la Ley 2/2020 de 27 de julio de mitigación del impacto socio económico del Covid 19 en el área de Vivienda e Infraestructuras. Tal es el caso del apartado 1 del artículo 6 de la Ley precitada que queda redactada en los siguientes términos “La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia podrá otorgar concesión administrativa para la construcción y explotación de obras e instalaciones destinadas a la navegación de



cualquier tipo, a personas naturales o jurídicas que previamente lo soliciten, y de acuerdo con el procedimiento establecido en esta ley, añadiendo que “Asimismo, y en los términos establecidos en la Ley de Costas y en especial en el artículo 49 de la misma, la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia podrá otorgar autorización para la reactivación de actividades acordes con los usos portuarios y que se desarrollen en la zona de dominio público marítimo adscrito a la misma”. Lo mismo ocurre con el apartado 5 del artículo 1 que modificaba el apartado 2 del artículo 9 de la Ley 3/96, entendiendo que “la recta interpretación del precepto debe realizarse de modo que la evaluación ambiental se rija de acuerdo con su normativa reguladora”. Lo mismo puede decirse de la modificación en su día promovida del artículo 24 de la Ley 10/2014 de 27 de noviembre del Transporte Público de Personas por medio de Taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia por lo que el artículo de la citada ley queda redactado así “ Los servicios de ámbito municipal que se presten al amparo de esta Ley podrán realizarse mediante la contratación de plazas individualizadas, que tendrá como límite la capacidad total de vehículo, bien en usuarios bien en equipajes de los mismos”.

Por lo que hace a la Ley 13/2015 de 30 de marzo de Ordenación Territorial y Urbanística, ocurre una situación semejante dándose cumplimiento al Acuerdo citado por ejemplo sobre la redacción dada al artículo 264 en sus apartados 2 y 4, entendiéndose que la recta interpretación del mismo debe realizarse de conformidad con la normativa estatal en materia de costas, en particular con los artículos 24 y 25 y artículo 47 de su Reglamento aprobado por RD 876/2014 de 10 de Octubre. También ocurre lo mismo con la Disposición Adicional de dicha Ley 13/2015 de 30 marzo proponiéndose en su apartado segundo, conforme con las determinaciones del artículo 6 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de evaluación ambiental, aclarándose que son objeto de evaluación ambiental estratégica simplificada las modificaciones menores de los instrumentos, estrategias o planes a las que se refiere el apartado anterior, los instrumentos planes o estrategias que establezcan el uso a nivel municipal de zonas de reducida extensión y finalmente los planes y programas que estableciendo un marco para la autorización en el futuro de proyectos, no cumplan un los demás requisitos mencionados en el apartado anterior.

En definitiva, puede decirse que con el contenido transcrito resulta urgente la necesidad de incorporar al ordenamiento jurídico dichas modificaciones acordadas con



la Administración General del Estado, por la relevancia de estas con la actividad económica y el fomento o reactivación de estas actividades, y no posponerlas al trámite ordinario de modificación legislativa que con seguridad por su propio desarrollo temporal, lo que parece fácilmente comprensible.

También hay que decir que en las diversas áreas afectadas se introducen algunas modificaciones de distinto calado., así ocurre con el artículo 7.4 de la Ley 3/96 de Puertos cuando el solicitante de concesión o autorización sea un organismo de la Administración Pública Regional, Ayuntamientos, o administración institucional en que se admite la concesión directa, que no podrá transmitirse a terceros y no podrá utilizarse en los supuestos comprendidos en los apartados 1 y 2 del mismo artículo 7, exceptuado el apartado 2.2 b, que en general, también respecto del canon que genera, pueden calificarse de medidas de estímulo a la actividad económica o protección de colectivos especialmente vulnerables como las cofradía de pescadores, como ocurre en la reducción del canon de ocupación y explotación hasta un 90%.

Se produce de otro lado un proceso de normativización de la fuerza mayor, quebrantos climatológicos etc. que pueden generar un reducción del 40% del canon. Entiende este Servicio Jurídico que las circunstancias en las que puede apreciarse la fuerza mayor ya están suficientemente descritas y tasadas en la ley contractual en su artículo 239 con la consideración de las inundaciones, temporales marítimos, fenómenos naturales de efecto catastrófico y que la apreciación de su existencia habrá de hacerse en todo caso con arreglo a ellas.

El nuevo Decreto Ley contiene también una autorización al órgano de contratación en la Disposición Adicional Tercera, para proceder a aquellas modificaciones contractuales necesarias en el contrato de gestión y explotación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, dentro. Esta determinación es consecuencia directa de los efectos que sobre el tráfico aéreo ha producido la pandemia generada por el SARS-COV2 que ha podido producir en el concesionario, forzoso es reconocerlo, una auténtica alteración de las expectativas que existieron en el concesionario para la celebración del negocio. No es momento para enumerar las diversas técnicas a través de las cuales el Derecho se ha enfrentado a este tipo de situaciones, por ejemplo, para mencionar la más antigua de todas, la de la cláusula



rebus sic stantibus, doctrina de origen iusprivatista (pos glosadores del derecho romano) que se han “transformado” en el derecho administrativo en la idea del riesgo imprevisible y del equilibrio económico, siendo la primera de ellas una concreción de la segunda y que ha tenido en la doctrina del Consejo de Estado un extenso tratamiento que ahora no se puede abordar, baste ahora citar los Dictámenes 3205/2003 de 20 de noviembre o el 635/2009 de 5 de mayo, por citar solo dos de ellos. Pero debe recordarse, respecto de la cláusula rebus sic stantibus, de origen remotísimo y un tanto incierto, que de lo que se trata en esencia es de mantener que en todo contrato, aunque no se pacte, ha de entenderse implícita la cláusula de que el contrato solo se considera obligatorio mientras subsistan las circunstancias de hecho en que las parte se encontraban al celebrar el contrato y que por el transcurso del tiempo, o la alteración de las circunstancias, el contrato inicialmente justo se convierte en excesivamente oneroso para una de las partes, por lo que entonces puede solicitarse la rectificación de lo pactado. Esta idea, es en realidad una derivación de la necesidad de mantener el equilibrio contractual en todo contrato concesional, siempre y cuando el concesionario no haya contribuido con su conducta a esas propias consecuencias, claro está. Y pueden caber pocas dudas sobre la imprevisibilidad de la pandemia y sobre las consecuencias económicas de la misma. Las más antiguas manifestaciones en España de esta idea se centran en la Guerra Civil, con la llamada Ley de Desbloqueo de 5 de noviembre de 1940 para hacer frente a las situaciones creadas por los contratos celebrados en la zona republicana, o en el extranjero como consecuencia de la Primera Guerra Mundial y el precio del carbón., elaborada por el Consejo de Estado Francés en el celeberrimo arret Gaz de Bordeaux de 30 de marzo de 1916 para hacer frente a las consecuencias del alza del precio del carbón debido a la guerra. O, sin ir más lejos, la alteración que el crack del petróleo produjo en el precio del betún en los contratos de obra reflejado en la importante Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de diciembre de 1979 o en la propia legislación sobre la revisión de precios que no es en el fondo sino una idea tributaria de ese mismo esquema, o como dice la Sentencia del Tribunal de 27 de Octubre de 1979, a propósito de los procesos fuertemente inflacionarios “la revisión de precios es una fórmula arbitrada en esta época de fuerte erosión monetaria para poder mantener algo tan sustancial en todo contrato como es la equivalencia de prestaciones”.

Lo anterior no obsta para que, en cuanto excepción del principio pacta sunt servanda o del principio de riesgo y ventura, consustancial a todo contrato concesional, se haya



de ser especialmente prudente en su aplicación de modo y manera que las medidas adoptadas en el seno de la modificación contractual necesarias para ello, no hagan desaparecer en el concesionario los principios de transmisión del riesgo operacional que las Directivas Comunitarias y la propia legislación contractual de ellas derivada configuran como inescindibles de toda concesión administrativa. Por ello, siguen vigentes los criterios que el Tribunal Supremo fijó en la brillante jurisprudencia de aquella época (STS 23 noviembre de 1962) para poder apreciar la cláusula rebus sic stantibus, a saber a) que se trate de un contrato a largo plazo o de tracto sucesivo b) que las circunstancias se hayan alterado extraordinariamente c) que ese cambio se deba a causas absolutamente imprevisibles d) que como consecuencia de todo ello el contrato haya devenido para una de las partes gravemente lesivo o contrario a la equidad.

Cabe decir que en el Derecho Público español la repercusión de las pandemias posee importantes antecedentes históricos, valga citar el caso del Portazgo del Soncillo, que dio lugar al Real Decreto de 20 de junio de 1847 y a la doctrina sentada por el Consejo de Estado sobre la posibilidad de alterar el contrato por circunstancias imprevisibles. No se trata entonces, debe decirse, de nada nuevo.

Por último, cabe destacar que la Disposición Transitoria Primera suprime la posibilidad, de que las fianzas derivadas de los contratos de arrendamiento a que se refiere el artículo 34 de la Ley 29/94 de 24 de Noviembre de Arrendamientos Urbanos fueran objeto de depósito, posteriormente modificada por el Real Decreto Ley 3/2019, que también utiliza el término “podrán” Cabe recordar que a este asunto se dedicó un Decreto en el año 1985, luego modificado, debiendo destacarse que ahora se suprime simplemente el depósito en la Comunidad Autónoma, sin afectar al régimen de la fianza, ya que esta última es una asunto de legislación civil sobre el que la Comunidad Autónoma carece constitucional y estatutariamente de competencias. Este depósito, puede recordarse, estuvo ligado desde siempre, ya en tiempos de la Ley de Arrendamientos de 31 de diciembre de 1946, a la idea de que con el mismo podría nutrirse en parte los fondos dedicados a la política de vivienda, depósito que además tenía el carácter de ingreso de derecho público. Se suprime tan solo, vuelve a señalarse, la posibilidad de depositar la fianza en la Comunidad Autónoma, no otra cosa, posibilidad que establece la Disposición Adicional Tercera de la propia legislación de arrendamientos como una opción (ya que utiliza el término “podrán”, en



apariencia potestativo) y medida que ya ha sido establecida por algunas Comunidades Autónomas como Navarra en el Decreto Foral 240/1998 de 3 de agosto, siguiendo este mismo criterio de que la Ley de Arrendamientos deja al juicio de las Comunidades Autónomas la constitución o no de este depósito, criterio no seguido en Cataluña que establece el carácter obligatorio de este depósito en la Ley 13/96 de 29 de junio. A juicio de este Servicio Jurídico, en cualquier caso, estamos en este caso ante el prototipo de la acción gubernamental propia del Decreto Ley, sobre la que poco puede opinarse. Si acaso tan solo puede decirse que de este modo desaparece, como efectos colaterales, de una lado, la posibilidad de dilucidar mediante un registro público, por tanto con efectos erga omnes, frente a todos, cualquier controversia entre arrendador y arrendatario sobre la existencia de la fianza, su cuantía etc. prueba que queda desplazada o residenciada entre los medios que tenga a su alcance cada una de las partes, recibos bancarios etc. con el alcance y efectos de este tipo de documentos.

En cualquier caso puede decirse, con carácter general, que concurren los presupuestos generales que caracterizan a o deben caracterizar a este tipo de disposiciones cumpliendo las exigencias derivadas del artículo 30.3 del Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia, ya que no se regulan derechos previstos en el Estatuto, instituciones de la Región de Murcia ni el presupuesto de la Comunidad Autónoma, no habiéndose realizado el trámite de información pública al estar excepcionados los Decreto Leyes de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26.11 de la Ley 50/97 de Gobierno de 27 de diciembre aquí aplicado supletoriamente, siendo un acto de naturaleza esencialmente política cuya fiscalización corresponde a la Asamblea o en su caso al Tribunal Constitucional sobre la existencia de sus presupuestos constitucionalmente habilitante para su ejercicio.

De acuerdo con todo lo anterior se informa favorablemente el Proyecto de Decreto Ley remitido

El Jefe del Servicio Jurídico

Fdo. Fernando Roca Guillamón

DECRETO LEY DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL TRAS EL IMPACTO DEL COVID-19 EN EL ÁREA DE VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS

PREÁMBULO

La pandemia de coronavirus provocada por el SARS-CoV-2 lleva más de un año causando estragos en toda la población mundial, y también en la de la Región de Murcia. Sus efectos no son solamente sanitarios, sino que se extienden a toda la actividad económica lo que puede acabar desembocando en una crisis social sin precedentes. Es obligación de todos los poderes públicos ponerse del lado de los ciudadanos y hacer cuanto esté en su mano para tratar de amortiguar los enormes impactos que está provocando este “cisne negro”. Se trata de una situación de enorme excepcionalidad que tiene su reflejo en el ámbito normativo, en el que se han dictado numerosas resoluciones en todos los estamentos cuyo objetivo no es otro que éste, tratar de minimizar los impactos causados por este desgraciado episodio. Es también obligación de la Administración tratar de establecer las mejores condiciones posibles para facilitar la más rápida recuperación, sanitaria, económica y social, para lo que se deben adoptar con urgencia cuantas medidas sean necesarias para acondicionar los entornos administrativos a la nueva realidad, siempre primando los principios básicos de seguridad jurídica, igualdad, defensa del interés general y eficacia y eficiencia.

La crisis económica provocada por la pandemia que todavía amenaza nuestra salud ha exigido de los poderes públicos respuestas valientes y urgentes. Todas las administraciones públicas han puesto en marcha ayudas con el objetivo de que la crisis sanitaria y económica no se convierta en una crisis

social de dimensiones gigantescas. Pero es ingenuo pensar que la política de ayudas públicas puede sostener nuestro bienestar de forma indefinida. Partíamos de unos niveles de deuda pública muy elevados y se han disparado por los déficits a los que se ha tenido que incurrir. La Región de Murcia, además, parte de una situación de desventaja por la conocida situación de infrafinanciación que viene sufriendo desde hace ya demasiados años. El resultado es que no podemos confiar en los déficits públicos permanentes para remontar la crisis presente. Los fondos europeos destinados a la regeneración, Next Generation, representan una magnífica oportunidad tanto de adaptación del sistema económico a un mundo digital como de aceleración de la descarbonización de la economía. Pero, también, de mecanismo de creación de puestos de trabajo, refuerzo de la industria y modernización de nuestro sistema productivo. Una oportunidad, decíamos, que la Región de Murcia no está dispuesta a dejar escapar. Muchos expertos han señalado que la correcta y ágil aplicación de los fondos europeos se enfrenta a fuertes rigideces de nuestro sistema legal y administrativo el cual, a pesar de la descentralización que estableció la Constitución española, sigue siendo heredero de una tradición administrativa continental que desconfía de los ciudadanos, a los que se exige cantidades ingentes de documentación, y no establece claros límites de acción entre las distintas administraciones. La administración del Estado, la autonómica y la local no están para controlar unas a otras, o las de rango más amplio a las más específicas. Están para hacer más ágil y eficaz la resolución de los problemas de los ciudadanos. Tales rigideces se traducen en exceso de burocracia y duplicidad en la gestión. El resultado es que los emprendedores lo tienen más difícil para crear puestos de trabajo y nuevas oportunidades para todos. Este decreto ley continúa la línea emprendida por la Administración Regional para disolver estas trabas de forma definitiva en beneficio de los principios básicos de la actividad administrativa.

Como ya indicamos en la Ley 2/2020, de 27 de julio, los puertos deportivos han demostrado durante los últimos años ser motores económicos que generan una considerable actividad económica, sobre todo en los municipios donde se

ubican. En este decreto ley se introducen diferentes novedades en la regulación jurídica de los mismos. Entre ellas está la simplificación de procedimientos administrativos internos, que van a repercutir en el servicio que se presta al ciudadano, la mejora de la interrelación de los procedimientos específicos portuarios con los medioambientales, previsiones que favorecen la economía y supervivencia de empresas y entidades como las cofradías de pescadores y un mayor ajuste a la realidad en el cálculo de determinadas tarifas.

En el ámbito territorial de la Región de Murcia, la Ley 6/2015, de 24 de marzo, de la Vivienda y Lucha contra la Ocupación de la Región de Murcia, establece la base legal para el desarrollo de la normativa regional en materia de vivienda, enumerando entre los principios rectores de su política, la promoción e impulso de las acciones necesarias para que todos los ciudadanos de la Región de Murcia tengan acceso a una vivienda digna y adecuada, especialmente los que tengan mayor dificultad económica y los grupos de población con características sociales o circunstancias específicas que los hacen más vulnerables. En esta Ley también dedica varios preceptos a la constitución de fianzas por arrendamientos, pero estas normas se dictaron en un contexto económico y social muy diferente del actual, por lo que se considera oportuno adoptar medidas para dinamizar los alquileres de viviendas y locales de negocio, en una etapa de dificultades económicas y que al mismo tiempo supongan una eliminación de cargas burocráticas con carácter permanente para las empresas y ciudadanos. Asimismo, este texto legal habilita un procedimiento extraordinario para la adjudicación de viviendas de promoción pública o social de forma más ágil y eficaz, en caso de pérdida de la vivienda a título de propiedad, alquiler o usufructo a causa de catástrofes naturales u otros acontecimientos extraordinarios no imputables al solicitante.

Por otra parte, la Administración Regional viene desarrollando el nuevo sistema concesional del transporte de viajeros por carretera de la Región de Murcia con el objetivo de establecer una red regional vertebrada, conexa y eficaz,

incrementando su adecuación a las necesidades de la población optimizando el coste y el tiempo del transporte para que resulte económicamente sostenible y preservar su viabilidad, estabilidad y coherencia, así como su integración con los demás modos de transporte que operan en la Región.

En la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia existen determinados núcleos de población cuya diseminación y escasa densidad impide establecer unos servicios de transporte regular de viajeros de uso general con una ocupación mínima que asegure su viabilidad social y económica, por lo que carecen de servicios de transporte público que garanticen una adecuada movilidad de sus habitantes. Por ello el diseño del nuevo sistema concesional se viene abordando mediante el aprovechamiento de los recursos existentes para dotar a la nueva red de un mayor número de expediciones sin que supongan incrementos de los costes económicos asociados al sistema mediante la integración de los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general y de uso especial que se prestan en la Región de Murcia.

Por todo lo anterior se hace precisa la modificación de la Ley 10/2015, de 24 de Marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia en los términos siguientes, de tal forma que se adicionen cuatro nuevos apartados en otros tantos artículos (referentes a la regulación del transporte urbano, y referentes al transporte interurbano, respectivamente) que permitan claramente esta posibilidad. En este sentido, se establecen determinadas obligaciones de reserva de plazas o utilización de la capacidad residual de los vehículos a los concesionarios, a petición de la administración concedente, en determinados casos.

El fomento del uso de los servicios de transporte regular de viajeros por carretera por la ciudadanía se configura como un factor esencial en la reactivación económica del sector. Por ello, facilitar y ampliar las expediciones para determinados sectores y posibilitar el uso compartido de expediciones por diferentes tipos de usuarios, de la manera que se determine y con el necesario control administrativo, posibilitará la disminución de los costes, tanto económicos como medioambientales. Asimismo logrará aumentar las posibilidades de

comunicación de todos los usuarios, con independencia del núcleo de población al que pertenezcan, y todo ello contribuirá a hacer realmente efectivo el derecho a la movilidad de los ciudadanos de nuestra Región.

Este Decreto Ley también introduce en la Ley de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia medidas de agilización urbanística para impulsar la inversión, facilitar la ejecución de proyectos que tengan financiación de fondos europeos, así como facilitar la aplicación de políticas de paisaje. En este punto se quiere destacar la importancia del paisaje, el cual hace que podamos disfrutar de nuestro entorno, contribuya a mejorar nuestra calidad de vida y salud y que a su vez podamos crear una marca de identidad capaz de atraer inversiones. Dentro de la realidad socio económica y ecológica de la Región de Murcia que existe, hay que tener en cuenta los diversos usos que puedan convivir en territorio, los cuales están llamados a respetarse entre ellos. El derecho a disfrutar de un paisaje de calidad es reconocido como tal por el Convenio Europeo del Paisaje, además debemos gestionar y mantener nuestros paisajes para las generaciones futuras. Aplicando el convenio Europeo del paisaje la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia desarrolla diversas actuaciones desde hace años basadas en la Estrategia Regional del Paisaje, el cambio normativo que se propone sirve para dar mayor agilidad y soporte jurídico a dichas actuaciones para poder poner en valor nuestro paisaje para conseguir los objetivos de calidad de vida, sostenibilidad ambiental y económica e imagen de marca.

La reconstrucción de la ciudad de Lorca también merece una mención especial en este Decreto Ley, así si la Ley regional 2/2020, de 27 de julio, de mitigación del impacto socioeconómico de la COVID-19 en el área de vivienda e infraestructuras, introdujo cambios normativos para acelerar y simplificar los procedimientos de justificación de las subvenciones destinadas a la reparación de los daños causados en las viviendas por el seísmo acaecido en Lorca el 11 de mayo de 2011, este Decreto Ley los extiende a las ayudas de reconstrucción de las viviendas siniestradas.

Como apuntábamos anteriormente, la grave situación económica creada por la pandemia se ha visto reflejada en todos los ámbitos de la economía, pero no hay duda de que ha tenido una especial virulencia en el transporte aéreo. Es un hecho incontestable que las cifras de este transporte han sufrido un grave descenso en todo el mundo. Y esta situación se ha dejado sentir más intensamente en aquellos países que por su estructura económica son más dependientes del sector turístico. Las restricciones a la movilidad, tanto las impuestas como medida preventiva frente al virus, como las derivadas de otras consecuencias de la pandemia, como es el empobrecimiento de la población, suponen un durísimo golpe a la rentabilidad de las infraestructuras establecidas para encauzar el transporte aéreo, desde las aerolíneas hasta los aeropuertos.

El Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia no ha permanecido ajeno a este fenómeno, antes al contrario, y ello por dos razones fundamentales. En primer lugar por la dependencia del sector turístico, y en segundo lugar, por el hecho de encontrarse en los comienzos de su explotación. Las expectativas de negocio inicialmente previstas, incluso a medio plazo, han sufrido un irremediable deterioro que pueden llevar a pérdidas a corto plazo a la concesionaria, e incluso al abandono de la concesión, si como consecuencia de las mismas surge la necesidad de capitalizar la sociedad explotadora con el consiguiente esfuerzo financiero, especialmente lesivo para la estabilidad del negocio. No obstante, la capacidad de recuperación de esta estructura mantiene intacto todo su potencial, solo que se retrasa en el tiempo a causa de este incidente. Nadie puede dudar del enorme esfuerzo que la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia ha llevado a cabo en todos ámbitos para conseguir que esta infraestructura estuviera presente en la Región, ni la relevancia de la misma en un futuro escenario de recuperación. De ahí que una mínima tutela del interés público, especialmente traducido en el mantenimiento de los servicios públicos, hace necesario y vital un esfuerzo de la Administración concedente dirigido a evitar un mayor deterioro, con las consecuencias ya descritas. Pero este esfuerzo necesita de un consenso político con mayor evidencia que nunca y esta necesidad encuentra, como no podía ser de otra manera, en el respaldo

parlamentario su mejor expresión. Nos encontramos indudablemente ante un cambio de circunstancias de tal naturaleza y entidad que conducen a considerar que la base del negocio que estuvo presente en el momento de la adjudicación se ha transformado en su totalidad, aunque se abren nuevas posibilidades que es preciso aprovechar. Por lo que es indispensable dar una respuesta rápida y contundente a los problemas suscitados en la gestión del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, que está sufriendo brutalmente las consecuencias de la crisis provocada por el SARS COV 2. Para ello este Decreto Ley insta al órgano de contratación a realizar las modificaciones contractuales necesarias para alcanzar la viabilidad en la gestión de la explotación del aeropuerto.

II

El decreto-ley consta de una parte expositiva y una parte dispositiva estructurada en cinco capítulos, tres disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales.

El capítulo I, compuesto por un artículo único, dividido en once puntos, modifica la Ley 3/1996, de 16 de mayo de Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, respecto a las mismas podemos destacar la modificación del artículo 6, en aplicación del acuerdo de la Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado-Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, en relación con la ley 2/2020, de 27 de julio, de mitigación del impacto socioeconómico del Covid 19 en el área de Vivienda e Infraestructuras.

Se modifica el artículo 7 con la finalidad de proteger la supervivencia económica de las cofradías de pescadores, entidades de capital importancia para la economía y el medio ambiente, que necesitan determinados ingresos para poder continuar su labor. Las funciones propias de las cofradías, desde sus orígenes, han sido la representación y defensa de los intereses profesionales de

sus miembros, entre las que se encuentra, de acuerdo con las normas vigentes, el elenco de funciones vinculado a sus miembros y a continuación el correspondiente a esa función consultiva y colaboradora con la Administración. Por otro lado las cofradías de pescadores ayudan a desarrollar programas de interés para el sector relacionados con la sostenibilidad de la pesca y la biodiversidad marina, con el control y seguridad marítima, con la integración de los más jóvenes en la pesca y con la promoción e integración de la mujer en el sector. Se actualiza asimismo la fórmula de cálculo del canon para mejorar la gestión de este tributo, puesto que en la práctica se utilizan los valores fijados por la Consejería competente en materia de Hacienda, de acuerdo con las disposiciones legales. También se modifica la metodología para que las variables que inciden en el canon sean más realistas, en los artículos 16 y 30. Se busca conseguir con ello la excelencia en la gestión, de acuerdo con los principios presentes en el artículo 3 de la ley 40/2015, de 1 de octubre del Régimen Jurídico del Sector Público, como son simplicidad, claridad y proximidad, objetividad y transparencia, eficiencia en la asignación y utilización de los recursos públicos, etc. Facilitar la consecución del interés público, ante el otorgamiento de autorizaciones en caso de cambio de circunstancias, dadas las situaciones cambiantes y urgentes que se han venido produciendo y se pueden producir como consecuencia de las circunstancias relatadas anteriormente. Se ajusta también el coeficiente C2 a la realidad del uso de los atraques en los puertos de gestión directa de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

El capítulo II está compuesto por un artículo único, en el que consta un único punto que modifica el párrafo primero del artículo 24 de la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. La modificación se realiza en el sentido convenido en el Acuerdo de la Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado- Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, para el estudio y propuesta de solución de las discrepancias competenciales manifestadas en relación con la citada Ley

2/2020, concretando la aplicación de la contratación de plazas individualizadas en los servicios de ámbito municipal.

El capítulo III está compuesto por un artículo único dividido en cuatro puntos que modifican la Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia. Se modifican el artículo 14 mediante la adición del apartado 4, el artículo 16 mediante la adición del apartado 3, el artículo 18 mediante la adición del apartado 4, y el artículo 14 mediante la adición del apartado 3. Se establecen en los mismos como novedad determinadas obligaciones de reserva de plazas o utilización de la capacidad residual de los vehículos a los concesionarios, a petición de la administración concedente, en determinados casos.

El capítulo IV está formado por un único artículo dividido en dos puntos que modifican la Ley 6/2015, de 24 de marzo de la Vivienda y Lucha contra la Ocupación de la Región de Murcia. La finalidad de esta modificación en la que se suprimen los artículos 20 y 21 de esta ley es adoptar medidas para dinamizar los alquileres de viviendas y locales de negocio, en una etapa de dificultades económicas que se prevén duraderas con motivo de la pandemia del Covid-19, y que al mismo tiempo supongan una eliminación de cargas burocráticas con carácter permanente para las empresas y ciudadanos. En el mismo sentido de simplificar y acelerar los procedimientos administrativos, sobre todo en especiales situaciones de necesidad y vulnerabilidad de determinados colectivos, se modifica el artículo 40 para habilitar un procedimiento extraordinario para la adjudicación de viviendas de promoción pública o social de forma más rápida y eficaz, en caso de pérdida de la vivienda a título de propiedad, alquiler o usufructo a causa de catástrofes naturales u otros acontecimientos extraordinarios no imputables al solicitante.

El capítulo V está constituido también por un único artículo dividido a su vez en veinticuatro puntos. Este capítulo modifica a la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia. En

concreto, se modifican los artículos 62 a 65, 69 y 70 para agilizar la tramitación de la agenda de paisaje de la Región de Murcia introduciendo la figura de catálogos de paisaje, paisajes de interés regional así como estrategias de paisaje tanto geográficas como sectoriales que se tendrán en cuenta en la implantación de usos en el territorio. Asimismo se modifica el artículo 99 para agilizar la implantación de actividades económicas en suelos urbanizables ya ordenados no desarrollados así como los artículos 228, 268 y 269 que reducen plazos y agilizan la ejecución de equipamientos y actos promovidos por Administraciones públicas. Por otro lado, la Sentencia del Tribunal Constitucional dictada en el recurso de inconstitucionalidad núm. 878/2019, en relación con diversos artículos de la Ley 10/2018, de 9 de noviembre, de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, de aceleración de la transformación del modelo económico regional para la generación de empleo estable de calidad, declara la constitucionalidad de alguno de los preceptos impugnados, condicionando a una interpretación conforme con el orden constitucional de competencias, en los términos contenidos en la Sentencia. En este sentido, la sentencia establece, en relación al título habilitante de actividad para uso provisional que: “Igual suerte ha de correr la denuncia de vulneración de la autonomía local constitucionalmente garantizada, pues, en el procedimiento que diseña la disposición impugnada, el ayuntamiento conserva un margen de decisión propio. Concretamente, además del control preventivo ambiental que viene determinada por la Ley 4/2009, le corresponde apreciar la compatibilidad urbanística que es preceptiva para el título habilitante de actividad que puede conceder, sin que dicha compatibilidad del uso provisional con el planeamiento, presupuesto, a su vez, de la concesión del título habilitante de la actividad, venga ya impuesta directamente por la norma.” Se considera, por lo tanto, necesario adaptar la normativa autonómica al principio de autonomía local que alude la sentencia en relación a la compatibilidad urbanística en los usos provisionales modificándose los artículos 94, 95 y 111. Este principio de autonomía local junto a lo establecido en la Ley 7/1985 de 2 abril reguladora de las Bases del Régimen Local, se aplica

en el ejercicio de las competencias de las Administración regional en materia de disciplina urbanística modificándose los artículos 10, 275, 280, 292 y 299.

La disposición adicional primera se dicta con la finalidad de agilizar los proyectos u obras que se realicen con fondos procedentes de la Unión Europea con el objetivo de cumplir los plazos que los mismos establezcan, tanto de ejecución como de justificación de las ayudas.

La disposición adicional segunda está dedicada a la justificación de las ayudas para la reconstrucción de las viviendas afectadas por los movimientos sísmicos del 11 de mayo de 2011 que se produjeron en el municipio de Lorca, extendiendo la modalidad de justificación prevista para las ayudas de reparación de viviendas, al amparo del artículo 30.7 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, a las ayudas de reconstrucción de las viviendas siniestradas.

La disposición adicional tercera tiene como objetivo la adopción de medidas contractuales necesarias para mantener la viabilidad de la concesión del contrato de gestión de servicios públicos del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, toda vez que se ha producido un cambio de las circunstancias de tal naturaleza y entidad como para considerar que la base del negocio que estuvo presente en el momento de la adjudicación simplemente ha desaparecido, al menos en un porcentaje relevante.

La disposición transitoria primera establece el régimen de reintegro de las fianzas de arrendamientos urbanos depositadas en la Comunidad Autónoma, en consonancia con lo establecido en el artículo 3 de este Decreto Ley y la segunda se refiere a la afectación del Decreto Ley a aquellos expedientes de reconstrucción del municipio de Lorca que en la actualidad están en trámite. Asimismo la disposición derogatoria única, deroga aquellos textos normativos relacionados con la constitución de fianzas de los arrendamientos urbanos.

III

El Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia, aprobado por Ley Orgánica 4/1982 de 9 de junio, habilita en su artículo 30.3 al Consejo de Gobierno a que en casos de extraordinaria y urgente necesidad, pueda dictar disposiciones legislativas provisionales en forma de decreto-ley. Sin que pueda ser objeto de las mismas, la regulación de los derechos previstos en el Estatuto, el régimen electoral, las instituciones de la Región de Murcia, ni el presupuesto de la Comunidad Autónoma.

Respecto a las leyes que son objeto de modificación en este decreto-ley, por su parte el Estatuto de Autonomía atribuye en su artículo 10.1.5 a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva sobre puertos de refugio, así como a puertos, helipuertos y aeropuertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales.

El Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia recoge en su título IV, como ingresos que constituyen la Hacienda Regional y sobre los que posee absoluta autonomía y capacidad legislativa, los procedentes de sus impuestos, tasas y contribuciones especiales.

Con base en las mencionadas previsiones constitucionales y estatutarias, los Reales Decretos 2925/1982, de 12 de agosto; 2970/1983, de 19 de octubre, y 1595/1984, de 1 de agosto, materializan el traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia en materia de puertos.

La asunción por parte de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia de competencia exclusiva en materia de puertos deportivos y puertos de refugio permitió establecer una normativa propia, específica y con rango de ley que se materializó en la número 3/1996 de 16 de mayo que se pretende modificar.

En cuanto al transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi, la Comunidad Autónoma dispone de competencia exclusiva en

materia de transportes que no exceden de su ámbito territorial, en virtud de lo establecido en el artículo 149.1.21 de la Constitución y en el artículo 10.Uno.4 del Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia, por lo que se dictó la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, que se modifica en el presente decreto-ley.

En materia de vivienda, la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia tiene competencia exclusiva como recoge el artículo 10 Uno 2, del Estatuto de Autonomía para la Región de Murcia, dictándose al respecto la Ley 6/2015, de 24 de marzo, de la Vivienda de la Región de Murcia, que se modifica en este decreto-ley.

Por último, la competencia autonómica en materia de ordenación del territorio y del litoral y urbanismo, se deriva de la previsión que hace la Constitución en su artículo 148.1.3º y que se concreta en el art. 10.Uno.2 del Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia, que recoge como competencia exclusiva de la CARM la ordenación del territorio y del litoral, urbanismo y vivienda. Como desarrollo de la citada competencia se dictó la Ley 13/2015, de 30 de marzo de Ordenación del territorial y urbanística de la Región de Murcia, que asimismo es objeto de modificación por este decreto-ley.

IV

El decreto-ley constituye un instrumento constitucionalmente lícito, siempre que el fin que justifica la legislación de urgencia sea, tal como reiteradamente ha exigido nuestro Tribunal Constitucional (Sentencias 6/1983, de 4 de febrero, F. 5; 11/2002, de 17 de enero, F. 4, 137/2003, de 3 de julio, F. 3 y 189/2005, de 7 julio, F.3), subvenir a un situación concreta, dentro de los objetivos gubernamentales, que, por razones difíciles de prever, exige una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido por la vía

normal o por el procedimiento de urgencia para la tramitación parlamentaria de las leyes.

En relación con la concurrencia de los presupuestos habilitantes de extraordinaria y urgente necesidad, debe tenerse en cuenta la doctrina de nuestro Tribunal Constitucional, resumida en el Fundamento Jurídico IV de la Sentencia 61/2018, de 7 de junio de 2018. De acuerdo con ella, se requieren, por un lado, «la presentación explícita y razonada de los motivos que han sido tenidos en cuenta por el Gobierno en su aprobación», es decir, lo que ha venido en denominarse, la situación de urgencia; y, por otro, «la existencia de una necesaria conexión entre la situación de urgencia definida y la medida concreta adoptada para subvenir a ella».

En cuanto a la situación de urgencia, el Tribunal Constitucional ha indicado que «aun habiendo descartado que la utilización por el Gobierno de su potestad legislativa extraordinaria deba circunscribirse a situaciones de fuerza mayor o emergencia, es lo cierto que hemos exigido la concurrencia de ciertas notas de excepcionalidad, gravedad, relevancia e imprevisibilidad que determinen la necesidad de una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido para la tramitación parlamentaria de las leyes, bien sea por el procedimiento ordinario o por el de urgencia» (SSTC 68/2007, FJ 10, y 137/2011, FJ 7). También ha señalado el Tribunal Constitucional que la valoración de la extraordinaria y urgente necesidad de una medida puede ser independiente de su imprevisibilidad e, incluso, de que tenga su origen en la previa inactividad del propio Gobierno, siempre que concurra efectivamente la excepcionalidad de la situación, pues «lo que aquí debe importar no es tanto la causa de las circunstancias que justifican la legislación de urgencia cuanto el hecho de que tales circunstancias efectivamente concurren» (STC 11/2002, de 17 de enero, FJ 6).

En cuanto a la conexión de sentido entre la situación de necesidad definida y las medidas que en el decreto-ley se adoptan, el Tribunal Constitucional atiende a «un doble criterio o perspectiva para valorar la

existencia de la conexión de sentido: el contenido, por un lado, y la estructura, por otro, de las disposiciones incluidas en el Real Decreto-ley controvertido» (SSTC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 3; 1/2012, de 13 de enero, FJ 11; 39/2013, de 14 de febrero, FJ 9; y 61/2018, de 7 de junio, FJ 4).

La alternativa de introducir estas medidas mediante un proyecto de ley no es factible en el presente caso, ya que ante la gravedad de los datos relativos a la pérdida de empleo y la disminución de la actividad tanto económica como administrativa, no se lograría reaccionar a tiempo, por lo que resulta imprescindible acudir a la aprobación de un decreto-ley. La Región de Murcia no puede esperar para poner en marcha inversiones, transformaciones y reformas estructurales dirigidas a la transición hacia una economía y sociedad climáticamente neutras, sostenibles, circulares y respetuosas con los límites impuestos por el medio natural, y eficientes en el uso de recursos. El proyecto de ley, exigiría, como requisitos para su entrada en vigor, una tramitación de la iniciativa legislativa por el Gobierno regional y una posterior tramitación parlamentaria del proyecto. Este proceso, incluso utilizando el procedimiento de urgencia, debido a su dilación en el tiempo, impediría la necesaria inmediatez en la respuesta que requieren los ciudadanos de la Región de Murcia ante los acontecimientos tan graves descritos anteriormente.

Los motivos que acaban de exponerse justifican ampliamente la concurrencia de los requisitos constitucionales de extraordinaria y urgente necesidad, que habilitan al Gobierno para aprobar el presente decreto-ley dentro del margen de apreciación que, en cuanto órgano de dirección política del Estado, le reconoce el artículo 86.1 de la Constitución (STC 142/2014, FJ 3 y STC 61/2018, FFJJ 4 y 7). Concurren también las notas de excepcionalidad, gravedad y relevancia que hacen necesaria una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido para la tramitación parlamentaria de una ley, bien sea por el procedimiento ordinario o por el de urgencia (STC 68/2007, FJ 10 y STC 137/2011, FJ 7).

Por lo demás, en el supuesto abordado por este decreto-ley, ha de subrayarse que para subvenir a la situación de extraordinaria y urgente necesidad descrita es necesario proceder a la reforma de varias normas con rango de ley, lo que de por sí exige «una respuesta normativa con rango de ley» (STC 152/2017, de 21 de diciembre, FJ 3 i).

Las normas con rango de ley objeto de modificación por este decreto-ley cumplen lo establecido en el artículo 30.3 del Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia ya que no regulan derechos previstos en el Estatuto, régimen electoral, instituciones de la Región de Murcia ni el presupuesto de la Comunidad Autónoma.

V

A pesar del carácter extraordinario y urgente, en la elaboración de esta disposición, se han observado los principios de buena regulación establecidos, en nuestro ordenamiento jurídico, es decir, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, accesibilidad, simplicidad y eficacia.

En cumplimiento de los principios de eficacia y proporcionalidad, las medidas contempladas en esta norma se ajustan plenamente al objetivo que pretende conseguirse mediante este instrumento, supondrá un impulso de la actividad, protegerá el derecho constitucional a la vivienda e incrementará el bienestar de los administrados.

Por otra parte, de acuerdo con los principios de seguridad jurídica y simplicidad, el decreto-ley es coherente con el resto del ordenamiento jurídico regional generando, por lo tanto, un marco normativo claro y poco disperso.

Por último, la norma es coherente con los principios de transparencia y accesibilidad, al tener claramente definido su objetivo y la justificación del mismo en los párrafos anteriores, y haber cumplido estrictamente con los procedimientos exigidos en la tramitación de un decreto-ley, no habiéndose

realizado los trámites de participación pública, al estar excepcionados para la tramitación de decretos-leyes, según lo dispuesto en el artículo 26.11 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, aplicado supletoriamente.

En su virtud, en uso de la autorización conferida por el artículo 30.3 del Estatuto de Autonomía para la Región de Murcia, a propuesta del Consejero de Fomento e Infraestructuras, previa deliberación del Consejo de Gobierno, en su reunión del día XX de XXXXX de 2021,

DISPONGO:

Capítulo I

Modificación de la Ley 3/1996, de 16 de mayo, de Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia

Artículo 1. La Ley 3/1996, de 16 de mayo, de Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, queda modificada en los siguientes términos:

Uno. Se modifican los apartados 1 y 2 del artículo 6, que quedan redactados con el siguiente contenido:

“1. La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia podrá otorgar concesión administrativa para la construcción y explotación de obras e instalaciones destinadas a la navegación de cualquier tipo, a personas naturales o jurídicas que previamente lo soliciten, y de acuerdo con el procedimiento establecido en la presente ley.

Asimismo, y en los términos establecidos en la Ley de Costas y, en especial, en el artículo 49 de la misma, la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia podrá otorgar autorizaciones para la realización de actividades acordes con los usos portuarios y que se desarrollen en zona de dominio público marítimo terrestre adscrito a la misma.

2. Corresponderá al Consejero competente en materia de puertos el otorgamiento de las concesiones a que se refiere el punto anterior, así como, las posibles prórrogas y ampliaciones de plazo.

Corresponderá al director general con competencias en materia de litoral el otorgamiento de las autorizaciones.”

Dos. Se modifica el apartado 4 del artículo 7, que queda redactado con el siguiente contenido:

“4. Cuando el solicitante de una concesión o autorización administrativa sea un organismo de la Administración pública regional o de su Administración institucional, un ayuntamiento o un organismo público dependiente de este, o un organismo o entidad dependiente de la Administración del Estado, o una entidad sin ánimo de lucro, aquellas podrán ser otorgadas de forma directa sin necesidad de acudir a los procedimientos de concurrencia establecidos en los apartados anteriores, no pudiendo en este caso transmitir a un particular dicha concesión

Lo anterior no será de aplicación cuando el objeto concesional esté comprendido en los supuestos relacionados en los puntos 1 y 2 de este artículo, con la excepción del 2.2.b).”

Tres. Se modifica el apartado 3 del artículo 9, que queda redactado con el siguiente contenido:

“3. Simultáneamente con la petición de los informes citados, se abrirá en los expedientes de concesión y en los de autorización que impliquen obras de dragado o que la Comunidad Autónoma estime conveniente, un periodo de información pública durante un plazo de 20 días.

Aquellos proyectos que por su naturaleza requieran someterse a evaluación de impacto ambiental, adaptarán su tramitación al procedimiento establecido en la legislación medioambiental vigente.”

Cuatro. Se modifica el artículo 14, que queda redactado con el siguiente contenido:

“El plazo de la concesión comenzará a contar desde el día siguiente a la fecha de notificación del otorgamiento de la misma.”

Cinco. Se modifican los apartados 4 y 6 del artículo 16, que quedan redactados con el siguiente contenido:

“4. La base imponible del canon establecido en el punto primero del presente artículo será el valor del bien ocupado o aprovechado, tomando como referencia otros terrenos del término municipal más próximos al puerto en los cuales se desarrollen usos similares. A tales efectos, la actividad náutico-deportiva tendrá la consideración de uso comercial y la pesquera, de uso industrial.

Para la obtención del valor del bien ocupado o aprovechado en zona tierra se tomará en consideración los precios medios en el mercado para bienes inmuebles aprobados por la Consejería con competencias en materia de Hacienda.

La ocupación o aprovechamiento de superficie de agua integrante del dominio público portuario, competencia de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, se valorará conforme al precio medio en el mercado correspondiente a parcela no construida. El valor resultante será incrementado en el costo de las obras e instalaciones que existan antes del otorgamiento de la concesión.

El tipo de gravamen será el 6% sobre el valor de la base.

No obstante lo anterior, en el caso de concesiones que tengan por objeto la construcción y/o explotación de un puerto deportivo, zona portuaria de uso náutico-deportivo o instalación náutica deportiva, la cuantía del canon de ocupación o aprovechamiento se calculará mediante la siguiente expresión:

$$C = B \times S \times K1 \times K2$$

Conceptos:

1) C= Canon anual de ocupación o aprovechamiento.

2) B= Valor base que se fija en 20 euros/m².

3) S= Superficie total de atraque en m². Se entiende por superficie de atraque la que figure en el estudio de viabilidad o documento que lo sustituya y que sirva de base a la Administración para la licitación de la concesión del correspondiente puerto.

Para su cálculo se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

- a) Las dimensiones de las diferentes embarcaciones se ajustarán a las siguientes dimensiones tipo:

Eslora embarcación admisible(e)	Eslora asignada	Manga asignada
$E \leq 6 \text{ m}$	6 m	2,4 m
$6 \text{ m} < E \leq 8 \text{ m}$	8 m	3,0 m
$8 \text{ m} < E \leq 10 \text{ m}$	10 m	3,5 m
$10 \text{ m} < E \leq 12 \text{ m}$	12 m	4,0 m
$12 \text{ m} < E \leq 15 \text{ m}$	15 m	4,5 m
$15 \text{ m} < E \leq 18 \text{ m}$	18 m	5,0 m
$18 \text{ m} < E \leq 21 \text{ m}$	21 m	5,5 m
$21 \text{ m} < E \leq 24 \text{ m}$	24 m	6,0 m
$24 \text{ m} < E \leq 30 \text{ m}$	30 m	6,5 m

b) En el caso de marinas secas, los m² se corresponden con la superficie ocupada en planta por las estanterías multiplicado por el número de alturas más uno.

c) Los m² de atraque totales serán la suma de los m² de atraque a pantalanes + m² de atraque a muelles + (m² en marinas secas*0,5).

4) K1=0,65 cuando S>10.000 m²

$K1=1$ cuando $S \leq 10.000 \text{ m}^2$

5) $K2=1-[0,60 \times I / 12.000.000]$

$K2=0,4$ cuando $I > 12.000.000 \text{ €}$

Siendo «I» la inversión en euros, IVA excluido, que figure en el estudio de viabilidad o documento que lo sustituya y que sirva de base a la Administración para la licitación de la concesión del correspondiente puerto.

Cuando las actividades a desarrollar, distintas de las relacionadas directamente con los lugares de amarre, tengan carácter comercial y lucrativo, se devengará, además, un canon de explotación. El carácter comercial y lucrativo de toda concesión vendrá determinado por la obtención o no de beneficios, con independencia de la personalidad jurídica del concesionario.

La base imponible del canon de explotación será el importe estimado de los beneficios netos anuales, antes de impuestos, que sea previsible obtener en la utilización del dominio público durante el periodo concesional. La estimación de dichos beneficios se realizará, para los dos primeros años, teniendo en cuenta el estudio económico-financiero que facilite el solicitante de la concesión. En los siguientes años se realizará sobre la base de las informaciones y documentos que, previo requerimiento de la Administración, deberán ser aportados por el concesionario. En ningún caso esta estimación será inferior al 20% del importe de la inversión, a realizar por el solicitante.

El tipo de gravamen del canon de explotación será el 5% sobre el valor de la base.

6. Los cánones de ocupación o de aprovechamiento y de explotación por la concesión para explotación de instalaciones propias del sector pesquero podrán tener una reducción de hasta el 90% cuando el titular de la autorización sea una cofradía de pescadores.

Los titulares de las embarcaciones de pesca pertenecientes a una cofradía de pescadores de un puerto podrán tener una reducción de hasta el 75% del canon

de ocupación o aprovechamiento y de explotación por la autorización de instalaciones portuarias en dicho puerto. Asimismo, podrán tener una reducción de hasta el 50% las actividades industriales relacionadas con el sector acuícola que sean relevantes para este sector primario, por la creación de empleo, por las inversiones que generen, o por su interés para la promoción de la acuicultura regional, previo informe justificativo de la consejería competente en materia de acuicultura.

Se podrá establecer una reducción adicional de hasta el 40% sobre la anterior cuando se justifiquen pérdidas como consecuencia de acontecimientos climatológicos extraordinarios o quebrantos que por su violencia, imprevisibilidad y ajenidad a la conducta humana puedan ser constitutivos de fuerza mayor. Esta reducción adicional se aplicará previa solicitud razonada del sujeto pasivo y no se reflejará en ningún caso en el título de otorgamiento.

Se podrá aplicar una reducción de hasta un 40% de los cánones de ocupación y/o explotación al sector industrial y hostelero portuario, y a las actividades auxiliares vinculadas a la náutica deportiva, cuando se justifiquen pérdidas como consecuencia de acontecimientos climatológicos extraordinarios o quebrantos que por su violencia, imprevisibilidad y ajenidad a la conducta humana puedan ser constitutivos de fuerza mayor. Esta reducción se aplicará previa solicitud razonada del sujeto pasivo, justificada documentalmente, y será aplicable, entre otros, a los siguientes sujetos pasivos:

a) Las personas físicas o jurídicas ocupantes de naves, edificios o locales cuyo título tenga por objeto exclusivo la actividad de suministros navales, talleres y similares.

b) Las personas físicas o jurídicas ocupantes de naves y explanadas cuyo título tenga por objeto exclusivo la actividad de varadero y marina seca de embarcaciones.

c) Las personas físicas o jurídicas ocupantes de locales, edificios y explanadas cuyo título tenga por objeto exclusivo la actividad de hostelería.

d) Las personas físicas o jurídicas ocupantes de explanadas cuyo título tenga por objeto exclusivo la actividad de gestión de aparcamientos.

e) Las personas físicas o jurídicas ocupantes de locales, naves o instalaciones desmontables cuyo título tenga por objeto exclusivo actividades relacionadas con el transporte de pasajeros, con la formación y el aprendizaje náutico deportivo.

Los concesionarios de puertos deportivos, zonas portuarias de uso náutico deportivo e instalaciones náutico-deportivas, podrán obtener una reducción de hasta un 40% del canon de ocupación y/o explotación, cuando justifiquen la aplicación en su ámbito de las reducciones señaladas en el párrafo anterior. Las reducciones deben ser aplicadas a sus usuarios en las condiciones establecidas para quienes posean títulos que legitimen para la ocupación o aprovechamiento en los puertos gestionados directamente por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, y que se detallan anteriormente.

Será requisito necesario para obtener las bonificaciones previstas en este punto que el concesionario se encuentre al corriente en el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas de la concesión.”

Seis. Se modifica el apartado 2 del artículo 25, que queda redactado con el siguiente contenido:

“2.- Para declarar la caducidad, se seguirá el procedimiento establecido en la legislación de puertos del estado, debiendo notificarse la resolución expresa del mismo en el plazo de seis meses desde el acuerdo de incoación.

La declaración de caducidad comportará la pérdida de la fianza.”

Siete. Se modifican los apartados 3 y 4 del artículo 30, que quedan redactados con el siguiente contenido:

“3. La base imponible del canon será el valor del bien ocupado o aprovechado, tomando como referencia otros terrenos del término municipal más próximos al puerto en los cuales se desarrollen usos similares. A tales efectos, la actividad náutico-deportiva tendrá la consideración de uso comercial y la pesquera, de uso industrial.

Para la obtención del valor del bien ocupado o aprovechado en zona tierra se tomará en consideración los precios medios en el mercado para bienes inmuebles aprobados por la Consejería con competencias en materia de Hacienda.

La ocupación o aprovechamiento de superficie de agua integrante del dominio público portuario, competencia de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, se valorará conforme al precio medio en el mercado correspondiente a parcela no construida. El valor resultante será incrementado en el costo de las obras e instalaciones que existan antes del otorgamiento de la concesión.

El tipo de gravamen será el 6% sobre el valor de la base.

4. Los cánones de ocupación y explotación para la autorización de la explotación de lonjas en los puertos, así como para otras instalaciones propias del sector pesquero, podrán tener una reducción de hasta el 90% cuando el titular de la autorización sea una cofradía de pescadores.

Los titulares de las embarcaciones de pesca pertenecientes a una cofradía de pescadores de un puerto podrán tener una reducción de hasta el 75% del canon de ocupación o aprovechamiento y de explotación por la autorización de instalaciones portuarias en dicho puerto. Asimismo, podrán tener una reducción de hasta el 50% las actividades industriales relacionadas con el sector acuícola que sean relevantes para este sector primario, por la creación de empleo, por las inversiones que generen o por su interés para la promoción de la acuicultura regional, previo informe justificativo de la consejería competente en materia de acuicultura.

Se podrá establecer una reducción adicional de hasta el 40% sobre la anterior cuando se justifiquen pérdidas como consecuencia de acontecimientos climatológicos extraordinarios o quebrantos que por su violencia, imprevisibilidad y ajenidad a la conducta humana puedan ser constitutivos de fuerza mayor. Esta reducción adicional se aplicará previa solicitud razonada del sujeto pasivo y no se reflejará en ningún caso en el título de otorgamiento.

Se podrá aplicar una reducción de hasta un 40% de los cánones de ocupación y/o explotación al sector industrial hostelero portuario, y a las actividades auxiliares vinculadas a la náutica deportiva, en los mismos términos recogidos para las concesiones en el apartado 6 del artículo 16.

Será requisito necesario para obtener las bonificaciones previstas en este punto que el beneficiario se encuentre al corriente en el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas de la autorización.”

Ocho. Se modifica el apartado 1 del artículo 31, que queda redactado con el siguiente contenido:

“1. Las autorizaciones podrán ser revocadas unilateralmente por la autoridad otorgante en cualquier momento, sin derecho a indemnización, cuando resulten incompatibles con obras o planes aprobados con posterioridad, entorpezcan la explotación portuaria, impidan la utilización del espacio portuario para actividades de mejor interés o se hayan modificado las circunstancias existentes en su otorgamiento siendo inconveniente para el interés público su continuación. Corresponderá a la Administración autonómica apreciar las circunstancias anteriores, mediante resolución motivada, previa audiencia del titular de la autorización.”

Nueve. Se modifica el apartado 4 del artículo 32, que quedará redactado con el siguiente contenido:

“4. Las empresas titulares de concesiones y autorizaciones están obligadas a facilitar, a los funcionarios de la Dirección General competente en materia de puertos, debidamente acreditados y en el ejercicio de sus funciones, el examen

de las dependencias, obras e instalaciones, servicios y análisis de la documentación administrativa, financiera, contable o de cualquier otra naturaleza que sea necesaria para el ejercicio de la función inspectora, y requerir a tales efectos la información, documentos y antecedentes que, de forma justificada, se estimen pertinentes.”

Diez. Se modifica el coeficiente C2 de la regla Cuarta. Tarifa T-5. Embarcaciones deportivas y de recreo, Reglas Particulares, Disposición Adicional, que queda redactada con el siguiente contenido:

“Coeficiente C2:

Atraque de costado con servicios, 0,60.

Atraque de costado a muelle o pantalán sin servicios, 0,50.

Atraque de punta con servicios, 0,40.

Atraque de punta a muelle o pantalán sin servicios, 0,30.

Abarloado a otro barco, 0,50.

Fondeado, 0,10.”

Once. Se añade un apartado V bis a las Reglas Generales de Aplicación y Definiciones de la Disposición Adicional, que tendrá el siguiente contenido:

“V bis. Embarcación Transeúnte.

Se considera embarcación transeúnte aquella que, sin ser de base, tiene autorizada su estancia por un periodo igual o inferior a 15 días.”

Capítulo II

Modificación de la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Artículo 2. La Ley 10/2014, de 27 de noviembre, del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, queda modificada en los siguientes términos:

Uno. Se modifica el párrafo primero del artículo 24, que queda redactado con el siguiente contenido:

“Los servicios de ámbito municipal que se prestan al amparo de esta Ley podrán realizarse mediante la contratación de plazas individualizadas, que tendrá como límite de la capacidad total del vehículo, bien en usuarios, bien en equipajes de los mismos.”

Capítulo III

Modificación de la Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia.

Artículo 3. La Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia queda modificada en los siguientes términos:

Uno. Se adiciona un párrafo 4, al artículo 14 que queda redactado con el siguiente contenido:

4. El contratista del servicio público regular de uso general estará obligado a reservar, a favor de la Administración pública que así se lo demande, un cierto número de plazas en determinadas expediciones para el transporte de estudiantes o trabajadores hasta y desde centros docentes o de trabajo de titularidad pública. El alcance de dicha obligación, así como el procedimiento a través del cual se determinará la misma, se establecerá reglamentariamente.

Dos. Se adiciona un párrafo 3 al artículo 16 que queda redactado con el siguiente contenido:

3. En los servicios de transporte regular de uso especial contratados por la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, que discurran por itinerarios con tráficos no atendidos por servicios regulares de uso general por no ser viable su establecimiento por falta de rentabilidad, o con servicio insuficiente, la administración regional podrá autorizar que la capacidad

residual de dicho transporte de uso especial pueda ser utilizada por personas usuarias demandantes de transporte de uso general, en los términos que reglamentariamente se establezcan.

En el ámbito educativo se atenderá a las especiales características de la prestación del servicio público de transporte escolar así como de los usuarios del mismo.

Tres. Se adiciona un párrafo 4 al artículo 18 que queda redactado con el siguiente contenido:

4. El contratista del servicio público regular de uso general estará obligado a reservar, a favor de la Administración pública que así se lo demande, un cierto número de plazas en determinadas expediciones para el transporte de estudiantes o trabajadores hasta y desde centros docentes o de trabajo de titularidad pública. El alcance de dicha obligación, así como el procedimiento a través del cual se determinará la misma, se establecerá reglamentariamente.

Cuatro. Se adiciona un párrafo 3 al artículo 20 que queda redactado con el siguiente contenido:

3. En los servicios de transporte regular de uso especial contratados por la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, que discurren por itinerarios con tráficos no atendidos por servicios regulares de uso general por no ser viable su establecimiento por falta de rentabilidad, o con servicio insuficiente, la administración regional podrá autorizar que la capacidad residual de dicho transporte de uso especial pueda ser utilizada por personas usuarias demandantes de transporte de uso general, en los términos que reglamentariamente se establezcan.

En el ámbito educativo se atenderá a las especiales características de la prestación del servicio público de transporte escolar así como de los usuarios del mismo.

Capítulo IV

Modificación de la Ley 6/2015, de 24 de marzo, de la Vivienda y Lucha contra la Ocupación de la Región de Murcia.

Artículo 4. Ley 6/2015, de 24 de marzo, de la Vivienda y Lucha contra la Ocupación de la Región de Murcia, queda modificada en los siguientes términos:

Uno. Se suprimen los artículos 20 y 21.

Dos. Se modifica el punto 1 del artículo 40 que queda redactado con el siguiente contenido:

“1. El procedimiento y requisitos para la adjudicación de las viviendas de promoción pública o social serán establecidos reglamentariamente y se ajustará a los principios de objetividad, publicidad, concurrencia, transparencia, igualdad y solidaridad, de forma que se garantice el acceso a las mismas de las familias más necesitadas.

No obstante, en caso de pérdida de la vivienda a título de propiedad, alquiler o usufructo a causa de catástrofes naturales u otros acontecimientos extraordinarios no imputables al solicitante, la Consejería de Fomento e Infraestructuras, a través de la Dirección General de Vivienda, podrá realizar la adjudicación directa a los damnificados, mediante resolución motivada, de las viviendas de promoción pública o social de titularidad de la Comunidad Autónoma que se encuentren vacantes, en cualquiera de los regímenes previstos en esta Ley, entre los solicitantes que acrediten el resto de requisitos exigibles para ser adjudicatario de una vivienda de promoción pública o social, sin necesidad de seguir el procedimiento ordinario de adjudicación.”

Capítulo V

Modificación de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia

Artículo 5. La Ley 13/2015, de 30 de marzo, de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia queda modificada en los siguientes términos:

Uno. Se modifica el punto 3 del artículo 10 que queda redactado con el siguiente contenido:

“3. Las competencias de la Administración regional en urbanismo se extienden: en materia de planeamiento, a aspectos de legalidad y ordenación supramunicipal; en materia de gestión, a las actuaciones demandadas por los ayuntamientos y, en materia de disciplina, a una actuación subsidiaria, en el supuesto de infracciones graves y muy graves, siempre y cuando afecten al ejercicio de competencias de la Administración regional.”

Dos. Se modifica el nombre del título IV que queda redactado con el siguiente contenido:

TÍTULO IV

ESTRATEGIAS TERRITORIALES Y AGENDA DEL PAISAJE

Tres. Se modifica el nombre del capítulo II del título IV que queda redactado con el siguiente contenido:

Capítulo II

Agenda de Paisaje de la Región de Murcia

Cuatro. Se modifica el artículo 62, que queda redactado con el siguiente contenido:

“Artículo 62 Objetivo:

La agenda del paisaje de la Región de Murcia tiene como objetivo reconocer el paisaje como expresión de la diversidad del patrimonio común cultural, residencial, industrial y natural, aplicar políticas de protección, gestión y ordenación de paisaje, establecer procedimientos de participación pública, e integrar el paisaje en las políticas de ordenación territorial y urbanística.”

Cinco. Se modifica el artículo 63 que queda redactado con el siguiente contenido:

“Artículo 63. Instrumentos.

Se establecen los siguientes instrumentos para el desarrollo de la agenda del paisaje de la Región de Murcia:

1. Catálogos de paisaje
2. Estrategias regionales, geográficas o sectoriales del paisaje”

Seis. Se modifica el artículo 64 que queda redactado con el siguiente contenido:

“Artículo 64 .Catálogos de paisaje.

1. Los catálogos de paisaje se constituyen como los documentos de referencia tanto para la elaboración de Estrategias de Paisaje como para la redacción de Estudios de Paisaje. Delimitarán e identificarán los paisajes por sus características y valores diferenciales.
2. Los catálogos de paisaje incluirán:
 - a) La identificación de los diferentes paisajes existentes delimitados mediante Unidades Homogéneas de Paisaje.
 - b) La caracterización de cada una de las Unidades Homogéneas de Paisaje en base a sus cualidades intrínsecas, visuales y/o sensoriales.
 - c) El análisis de las dinámicas actuales del paisaje.
 - d) La valoración de su calidad y fragilidad.
 - e) Los objetivos de calidad paisajística, cuya consecución se procurará mediante la elaboración de Estrategias de Paisaje, y serán tomados en consideración en la elaboración de los Estudios de Paisaje.
 - f) Los Indicadores de seguimiento.
3. Por su especial calidad, fragilidad o dinámica, los catálogos del paisaje podrán identificar determinadas zonas geográficas como “Paisajes de

Interés Regional”. El seguimiento de la evolución de las distintas áreas permitiría la adhesión futura de nuevos paisajes.

4. Corresponde a la consejería competente en materia de ordenación del territorio la elaboración de los catálogos del paisaje. Una vez finalizado el proceso de elaboración, el consejero competente en materia de ordenación del territorio, a propuesta del director general competente en materia de ordenación del territorio, podrá ordenar su publicación, estableciendo un trámite de información pública de dos meses de duración como mínimo.
5. A la vista del resultado de la información pública, el consejero competente en materia de ordenación del territorio a propuesta del director general competente en materia de ordenación del territorio, aprobará el catálogo del paisaje en su redacción definitiva.”

Siete. Se modifica el artículo 65 que queda redactado con el siguiente contenido:

“Artículo 65. Estrategias de Paisaje.

Las estrategias de paisaje son los instrumentos que definirán las medidas y acciones necesarias, así como su implementación, para la consecución de los objetivos de calidad paisajística, definidos en un catálogo elaborado previamente o que emanen de la propia estrategia.

El ámbito de las Estrategias de Paisaje podrá ser tanto territorial como sectorial.

1. Las estrategias de paisaje incluirán:
 - a) Justificación de su ámbito de aplicación.
 - b) Memoria justificativa que incluya la caracterización del ámbito geográfico o sectorial; identificación, análisis y diagnóstico del paisaje, objetivos de calidad paisajística e indicadores de seguimiento, que deberán ser integrados en el Sistema Territorial de Referencia.

- c) Protocolos para la adecuada coordinación administrativa entre todas las autoridades públicas, que regule la redacción, implantación y seguimiento de la estrategia.
 - d) Programa de medidas, con la adecuada coordinación interadministrativa, tanto en la gestión como en la evaluación y tramitación de los planes, proyectos o programas.
 - e) Programa de financiación. Cuando las estrategias contengan medidas constituidas por actuaciones concretas y cuantificables, se incluirá programa de financiación que contendrá la valoración económica de las medidas propuestas.
 - f) Normas y recomendaciones para la definición de los planes urbanísticos y sectoriales encaminadas a integrar en ellos los objetivos de calidad paisajística definidos.
2. La elaboración de las Estrategias de Paisaje corresponde a la consejería competente en materia de ordenación del territorio, en coordinación con los restantes departamentos de la Administración Regional y de otras Administraciones públicas interesadas.
3. La aprobación inicial y definitiva corresponde en todo caso al consejero competente en materia de ordenación del territorio a propuesta del director general competente en la materia. Con carácter previo a la aprobación definitiva informará el Consejo Asesor de Política Territorial.”

Ocho. Se modifica el punto 1 del artículo 69 que queda redactado con el siguiente contenido:

“1. Los instrumentos de ordenación territorial, los planes de ordenación de playas y las estrategias territoriales se tramitarán y aprobarán de acuerdo con las disposiciones previstas en este título y en la legislación ambiental vigente.”

Nueve. Se suprimen los puntos 2 y 3 del artículo 69.

Diez. Se añade el punto 8 al artículo 70 que queda redactado con el siguiente contenido:

“8.- No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, los instrumentos de ordenación territorial y estrategias territoriales, que conforme a esta ley y a la ley ambiental, estén sometidos a evaluación ambiental estratégica simplificada, el trámite de información pública será de un mes y no será preciso llevar a cabo las consultas a la aprobación inicial.

A la vista del resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, previo informe de las alegaciones presentadas, y previo informe del Consejo Asesor de Política Territorial, el consejero competente en materia de ordenación del territorio, a propuesta del Director General competente en materia de ordenación del territorio, podrá acordar la aprobación definitiva, siempre y cuando las modificaciones realizadas al documento inicial no supongan cambios sustanciales.

En el caso de que las modificaciones fueran sustanciales, será necesaria la aprobación provisional del documento y su sometimiento a nuevo trámite de información pública, continuándose el procedimiento conforme a los apartados anteriores.”

Once. Se modifica el punto 2 del artículo 94 que queda redactado con el siguiente contenido.

“2. En defecto de instrumentos de ordenación territorial o de protección específica, podrán autorizarse excepcionalmente por la Administración regional los usos, instalaciones y edificaciones que se consideren de interés público, así como los usos e instalaciones provisionales, con las condiciones y requisitos establecidos en esta ley.”

Doce. Se modifica el punto 1 del artículo 95 que queda redactado con el siguiente contenido:

“1. Se autorizarán, mediante el título habilitante correspondiente, los usos y construcciones permitidos por el Plan General, propios de cada zona y ligados a

la actividad productiva, a los que se refiere el apartado 3 del artículo 101, así como, excepcionalmente, los usos e instalaciones provisionales previstos en esta ley.”

Trece. Se modifica el artículo 99 que queda redactado con el siguiente contenido.

“Aprobada su ordenación pormenorizada, el suelo urbanizable podrá edificarse una vez se haya urbanizado o de forma simultánea con su urbanización, con arreglo a las prescripciones del planeamiento correspondiente, con las condiciones y excepciones establecidas en esta ley para el suelo urbano.

Se podrán autorizar las edificaciones aisladas destinadas a industrias, hoteleras en todas sus categorías, actividades terciarias o dotaciones compatibles con su uso global, con carácter previo a su gestión, siempre que se cumplan las determinaciones urbanísticas contempladas en el planeamiento aprobado y las garantías que se establecen en esta ley. Este régimen quedará suspendido cuando se alcance el treinta por ciento del aprovechamiento del sector o de su superficie, computando la superficie total ocupada por las actuaciones.”

Catorce. Se modifican los puntos 1 y 2 del artículo 111 que queda redactado con el siguiente contenido:

“1. Sin perjuicio de lo dispuesto en este título para cada clase y categoría de suelo, podrán admitirse, en los supuestos señalados, usos, obras o instalaciones de carácter provisional que no estén expresamente prohibidos por la legislación sectorial, la ordenación territorial o el planeamiento urbanístico, y se consideren compatibles con la ordenación por no dificultar su ejecución, y siempre que se justifique su necesidad y su carácter no permanente, atendidas las características técnicas de las mismas o la temporalidad de su régimen de titularidad o explotación.

2. En suelo no urbanizable solo se autorizarán, los usos provisionales y las instalaciones requeridas para su implantación, pero en ningún caso obras ni construcciones que tengan carácter de edificación.”

Quince. Se añade un punto 5 al artículo 228 que queda redactado con el siguiente contenido:

“5. Los equipamientos públicos de ámbito local con un uso pormenorizado provenientes del planeamiento de desarrollo, se podrán ampliar a los usos previstos en el art.124f) en función del uso global del sector sin necesidad de modificación del planeamiento.”

Dieciséis. Se modifica el punto 4 del artículo 268 que queda redactado con el siguiente contenido:

“4. El plazo máximo para resolver sobre el otorgamiento de licencia será de tres meses, salvo en el caso de licencias para equipamientos que será de un mes. En el caso de que se precise autorización de otra Administración, previa a la licencia municipal, el cómputo del plazo para el otorgamiento de licencia se suspenderá hasta la acreditación ante el ayuntamiento de la resolución que ponga fin al expediente tramitado por dicha Administración.”

Diecisiete. Se modifican los puntos 1 y 2 del artículo 269 que quedan redactados con el siguiente contenido:

“1. Los actos relacionados en este capítulo, promovidos por Administraciones públicas distintas de la municipal o por entidades de derecho público, requerirán el título habilitante de naturaleza urbanística que corresponda, que será expedido en el plazo máximo de un mes, salvo en los supuestos exceptuados en el apartado siguiente o por la legislación sectorial aplicable.

3. No estará sujeta a licencia urbanística ni otro título habilitante la ejecución de obras promovidas por los órganos de la Administración regional o entidades de derecho público que administren bienes de aquella, siempre que tengan por objeto la construcción o acondicionamiento de infraestructuras básicas de uso y dominio público, tales como carreteras, puertos u obras hidráulicas y de transportes. No obstante, el ayuntamiento dispondrá de un plazo de un mes para informar tales actuaciones con

relación al planeamiento vigente. Transcurrido dicho plazo sin que se evacue el informe, se entenderá otorgada la conformidad.”.

Dieciocho. Se modifican los puntos 1 y 4 del artículo 275 que quedan redactados con el siguiente contenido:

“1. Cuando los actos de edificación o uso del suelo o subsuelo se encontraren en fase de ejecución y se efectuasen sin licencia, orden de ejecución u otro título habilitante de los previstos en esta ley o incumpliendo sus condiciones, se dispondrá la suspensión inmediata de dichos actos y, previa tramitación del oportuno expediente, el ayuntamiento y, si este no lo hiciera pese al requerimiento formulado para ello en el plazo de un mes, el director general competente en materia de urbanismo subrogado en dicha facultad siempre y cuando afecten al ejercicio de competencias autonómicas y dando cuenta al ayuntamiento, adoptará algunos de los acuerdos siguientes:

a) Si las obras o usos fueran total o parcialmente incompatibles con la ordenación vigente, decretará su demolición, reconstrucción o cesación definitiva, en la parte pertinente a costa del interesado, aplicando en su caso lo dispuesto en el apartado siguiente para la parte de la obra o del uso compatible con la ordenación.

b) Si las obras o usos pudieran ser compatibles con la ordenación vigente, requerirá al interesado para que, en el plazo de dos meses, inicie la tramitación del oportuno título habilitante de naturaleza urbanística o su modificación. En caso de no procederse a la legalización, decretará la demolición, reconstrucción o cesación definitiva de la obra o del uso, en la parte pertinente, a costa del interesado.

4. Cuando los actos de edificación o uso del suelo o subsuelo se encontrasen concluidos y se hubiesen efectuado sin licencia, orden de ejecución de los previstos en esta ley o sin ajustarse a las condiciones señaladas en las mismas, el ayuntamiento y, si este no lo hiciera pese al requerimiento formulado para ello

en el plazo de un mes, el director general competente en materia de urbanismo subrogado en dicha facultad siempre y cuando afecten al ejercicio de competencias autonómicas, dispondrá la incoación del correspondiente expediente sancionador, adoptándose alguno de los acuerdos establecidos en el apartado primero, letras a) o b) según proceda

Diecinueve. Se modifica el apartado 2 del artículo 280 que queda redactado con el siguiente contenido:

“2. Si la Comunidad Autónoma considera, en el ámbito de las respectivas competencias, que un acto o acuerdo de alguna Entidad local infringe el ordenamiento jurídico, se estará a lo dispuesto en la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.”

Veinte. Se suprime el apartado 4 del artículo 280.

Veintiuno. Se modifican los apartados 2 y 3 del artículo 292 que quedan redactados con el siguiente contenido:

“2.- La Administración regional podrá actuar por subrogación siempre y cuando las infracciones urbanísticas afecten al ejercicio de competencias autonómicas.

3. En el caso de actuación de la Administración regional por subrogación, la resolución definitiva e imposición de la sanción pertinente corresponderá a los siguientes órganos:

a) Al director general competente en materia de urbanismo, para las infracciones sancionadas con multa de hasta 300.000 euros.

b) Al consejero competente en materia de urbanismo, para las infracciones sancionadas con multa de hasta 600.000 euros.

c) Al Consejo de Gobierno, a propuesta del consejero competente en materia de urbanismo, para las infracciones sancionadas con multa que exceda de 600.000 euros.

Veintidós. Se modifica el artículo 299 que queda redactado con el siguiente contenido:

“Los servicios de inspección de la Comunidad Autónoma tendrán, entre otras, las siguientes funciones:

a) Vigilar las actuaciones en suelo no urbanizable para impedir actividades de parcelación o urbanización que sean ilegales, movimientos y roturación de tierras, talas de arbolado ilegal, preservar los sistemas generales y a defender el orden jurídico de interés supramunicipal.

b) Proponer al órgano del que dependan la apertura de expedientes sancionadores y, dentro de ellos, la adopción de las piezas separadas de suspensión de actuaciones ilegales y/o de restablecimiento del orden infringido; así como el ejercicio de las acciones de revisión o impugnación de los actos que infrinjan el ordenamiento urbanístico.

c) Emitir dictámenes e informes en materia de disciplina urbanística, a instancia de los órganos de inspección y de los instructores de expedientes sancionadores.”

Veintitrés. Se modifican los puntos 1 y 2 de la Disposición adicional primera que queda redactada con el siguiente contenido:

“1. De acuerdo con lo establecido en la normativa sectorial en materia de evaluación ambiental y en esta ley, serán objeto de evaluación ambiental estratégica ordinaria los siguientes instrumentos, estrategias o planes:

a) Las estrategias territoriales que tengan carácter normativo y los instrumentos de ordenación territorial.

- b) Los planes de ordenación de playas que afecten a más de un municipio.
 - c) Los Planes Generales y sus Normas complementarias.
 - d) Los planes parciales y especiales que no sean de reducida extensión.
 - e) Las modificaciones estructurales de planeamiento general y normas complementarias.
 - f) Los incluidos en el apartado siguiente, cuando así lo determine el órgano ambiental bien en el Informe Ambiental Estratégico establecido por la legislación básica estatal, o bien a solicitud del promotor u órgano promotor.
 - g) Las estrategias territoriales que tengan carácter normativo, planes o instrumentos que afecten a Red Natura 2000, en los términos previstos por la legislación vigente.
2. Serán objeto de evaluación ambiental estratégica simplificada los siguientes instrumentos, estrategias o planes:
- a) Las modificaciones menores de los instrumentos, estrategias o planes incluidos en el apartado anterior.
 - b) Los instrumentos, estrategias o planes mencionados en el apartado anterior que establezcan el uso, a nivel municipal de zonas de reducida extensión.
 - c) Los planes, programas y estrategias territoriales que, estableciendo un marco para la autorización en el futuro de proyectos, no cumplan con los demás requisitos del apartado anterior.”

Veinticuatro. Se suprime el punto 5 de la Disposición adicional primera.

Disposición adicional primera. Tramitación de proyectos u obras con fondos procedentes de la Unión Europea.

Los proyectos u obras de rehabilitación de viviendas o edificios, equipamientos, puertos, infraestructuras y regeneración urbana que tengan financiación procedente de los fondos estructurales y de recuperación de la Unión Europea,

y requieran de autorizaciones, licencias o informes de organismo de índole municipal o autonómico tendrán que ser tramitados de manera urgente en el plazo máximo de un mes desde la recepción del expediente completo.

Disposición adicional segunda. Justificación de las ayudas para reconstrucción de las viviendas afectadas por los movimientos sísmicos acaecidos el 11 de mayo de 2011 en el municipio de Lorca.

Las ayudas para la reconstrucción de viviendas otorgadas al amparo del Decreto 68/2011, de 16 de mayo, por el que se regulan las ayudas para la reparación y reconstrucción de las viviendas afectadas por los movimientos sísmicos acaecidos el 11 de mayo de 2011 en el municipio de Lorca, se consideran justificadas a la luz de lo dispuesto en el artículo 30.7 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

En cualquier caso, a efectos de verificación de la financiación de las actuaciones subvencionadas, se estará al informe de valoración de la reconstrucción que realizó el personal técnico de la dirección general competente en materia de vivienda y se cruzarán los datos para comprobar que la cuantía de las ayudas e indemnizaciones otorgadas por el Consorcio de Compensación de Seguros, no excedan de la valoración realizada por el citado personal técnico.

Disposición adicional tercera. Autorización para la adaptación del contrato de gestión de servicios públicos del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia a las nuevas circunstancias derivadas de la pandemia.

El órgano de contratación deberá adoptar aquellas medidas contractuales que se consideren necesarias para mantener la viabilidad de la concesión correspondiente al contrato de gestión de servicios públicos “Gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia”.

Disposición transitoria primera. Supresión de fianzas contratos arrendamiento.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 3 del presente Decreto-ley, la Administración de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia no será depositaria de las cantidades que en concepto de fianza y de conformidad con lo establecido en el artículo 36 de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos, se constituyan en los contratos de arrendamiento.

La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia reintegrará las fianzas correspondientes a los contratos de arrendamiento de fincas urbanas de su ámbito territorial que, por aplicación de la normativa anterior, se hayan depositado legalmente, conforme dichos contratos se vayan extinguiendo y a solicitud de los interesados.

Disposición transitoria segunda. *Procesos en tramitación.*

Lo establecido en la disposición adicional segunda será de aplicación a los procesos en tramitación a la entrada en vigor del presente texto legal.

Disposición derogatoria única

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este Decreto-ley, y en concreto el Decreto 11/1985, de 22 de febrero, de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas, sobre fianzas por alquileres y suministros, el Decreto 67/1994, de 1 de julio, por el que se modifica el Decreto 11/1985, de 22 de febrero, y se regula la forma de constitución de las fianzas por arrendamientos urbanos y suministros, y la Orden de 27 de julio de 1994, por la que se desarrolla este último Decreto.

Disposición final primera. Desarrollo normativo.

Se autoriza al Consejero competente en la materia para dictar las disposiciones que sean necesarias para el desarrollo y aplicación de este Decreto-Ley.

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

El presente Decreto-Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia.



MEMORIA ABREVIADA DE ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO

PROYECTO DE DECRETO-LEY DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL TRAS EL IMPACTO DEL COVID-19 EN EL ÁREA DE VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS

La presente memoria abreviada se estructura con los contenidos indicados en la Guía Metodológica para la elaboración de la Memoria de Análisis de Impacto Normativo (en adelante, MAIN), aprobada por Acuerdo de Consejo de Gobierno de 6 de febrero de 2015.

C 1- JUSTIFICACIÓN DE LA MAIN ABREVIADA

El ordenamiento jurídico de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia no cuenta con una regulación relativa a los trámites que han de preceder o los documentos que han de acompañar a los proyectos de Decretos-Leyes.

La Ley 6/2004, de 28 de diciembre, del Estatuto del Presidente y del Consejo de Gobierno de la Región de Murcia, regula en su Título V la iniciativa legislativa (mediante la aprobación y remisión a la Asamblea Regional de proyectos de ley), la legislación delegada, y la potestad reglamentaria del Gobierno Regional, pero no la elaboración y aprobación de Decretos-Leyes.

No procede tampoco la aplicación analógica del procedimiento de elaboración de proyectos de ley o de disposiciones reglamentarias, pues las razones de extraordinaria y urgente necesidad que conducen a elaborar y aprobar Decretos-Leyes exigen también una tramitación de carácter urgente y ágil, y los citados procedimientos de elaboración normativa no están concebidos como procedimientos de tramitación urgente.

No obstante, dada la supletoriedad del derecho estatal respecto del derecho de las comunidades autónomas (art. 149.3. *in fine* CE), podría considerarse la aplicación supletoria del artículo 26.11 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, que exige que, en la elaboración de Decretos-Leyes del Consejo de Ministros, se prepare una MAIN abreviada.

Esta es la razón que fundamenta la elaboración de esta MAIN, y la elección del formato abreviado de la misma, que entendemos debe ajustarse a la Guía Metodológica aprobada por Acuerdo de Consejo de Gobierno de la Región de Murcia de 6 de febrero de 2015.

C 2 - OPORTUNIDAD Y MOTIVACIÓN TÉCNICA.

2.1.- Elementos que demuestran la pertinencia y conveniencia de la norma propuesta

La crisis sanitaria global motivada por el COVID-19 ha golpeado de modo terrible a nuestra sociedad y a todos los sectores económicos.

En estas circunstancias son no solo absolutamente pertinentes y convenientes, sino imperativamente necesarias todas aquellas medidas que se adopten por los poderes y administraciones públicas tendentes a facilitar la reactivación económica en aquellos



sectores de nuestra economía que, se están viendo gravemente afectados por esta crisis.

Por una parte el sector turístico se ha visto afectado muy duramente, una vez sobrepasada la primera fase, sigue siendo extremadamente importante seguir estableciendo medidas que contribuyan a la recuperación del sector y a la mejora de la gestión administrativa, esenciales en el desarrollo económico de la Región de Murcia.

La experiencia muestra la escasez de herramientas con las que cuenta la ley todavía para agilizar la dinámica administrativa en cuanto a la ordenación y gestión diaria de los puertos. Se hace necesario dotarla de nuevos instrumentos, dinamizar aún más el sector portuario y acercar más a la realidad la aplicación de los tributos.

Para ello el articulado introduce diferentes novedades en la regulación jurídica existente en los puertos. Entre ellas está la simplificación de procedimientos administrativos internos, que van a repercutir en el servicio que se presta al ciudadano, la mejora de la interrelación de los procedimientos específicos portuarios con los medioambientales, previsiones que favorecen la economía y supervivencia de empresas y entidades como las cofradías de pescadores, mayor ajuste a la realidad en el cálculo de determinadas tarifas, entre otras.

De acuerdo con lo anterior es evidente que se da la necesaria conexión entre la situación de urgencia definida y la medida concreta adoptada para subvenir a la misma, el decreto-ley. En este sentido, debe señalarse que, el contenido va dirigido a complementar la reactivación de la actividad económica portuaria en concordancia con la previsible relajación de las restricciones por un lado. Se pretende asegurar el buen funcionamiento de un sector prioritario y capital para la Región, como es el turismo, y son los puertos deportivos.

La modificación que se pretende introducir en la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, viene determinada por la ejecución del Acuerdo de la Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado-Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, para el estudio y propuesta de solución de las discrepancias competenciales manifestadas en relación con el artículo 2 apartado 6 de la Ley 2/2020, concretando la aplicación de la contratación de plazas individualizadas en los servicios de ámbito municipal.

La urgencia de la modificación la impone la necesidad de dotar a esta disposición normativa de la coherencia necesaria y de modificar el tenor literal del texto actualmente vigente por el acordado por ambas administraciones y que se considera conforme con el bloque de la constitucionalidad.

Las modificaciones que se pretenden introducir en la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, y 10/2015, de 24 de marzo, van dirigidas a facilitar la reactivación económica en aquellos sectores de nuestra economía que, como el del transporte, se están viendo gravemente afectados por esta crisis, a través de medidas tales como la de permitir la contratación de los servicios de taxi por dos o más personas con la posibilidad de pago individualizado del servicio para cada una de ellas.

La grave situación económica creada por el virus SARS COV 2 ha tenido en el transporte aéreo especial virulencia. Es un hecho incontestable que las cifras del transporte aéreo han



sufrido un grave descenso en todo el mundo. Esta situación se ha dejado sentir más intensamente en aquellos países que por su estructura económica son más dependientes del sector turístico. Las restricciones a la movilidad, tanto las impuestas como medida preventiva frente al virus, como las derivadas de otras consecuencias de la pandemia, como es el empobrecimiento de la población, suponen un durísimo golpe a la rentabilidad de las infraestructuras establecidas para encauzar el transporte aéreo, desde las aerolíneas hasta los aeropuertos.

El Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia no ha permanecido ajeno a este fenómeno, antes al contrario, y ello por dos razones fundamentales. En primer lugar por la dependencia del sector turístico, y en segundo lugar, por el hecho de encontrarse en los comienzos de su explotación. Las expectativas de negocio inicialmente previstas, incluso a medio plazo, han sufrido un irremediable deterioro que pueden llevar a pérdidas a corto plazo a la concesionaria, e incluso al abandono de la concesión, si como consecuencia de las mismas surge la necesidad de capitalizar la sociedad explotadora con el consiguiente esfuerzo financiero, especialmente lesivo para la estabilidad del negocio. No obstante, la capacidad de recuperación de esta estructura mantiene intacto todo su potencial, solo que se retrasa en el tiempo a causa de este incidente.

Una mínima tutela del interés público, especialmente traducido en el mantenimiento de los servicios públicos, hace necesario y vital un esfuerzo de la Administración concedente dirigido a evitar un mayor deterioro, con las consecuencias ya descritas. Pero este esfuerzo necesita de un consenso político con mayor evidencia que nunca y esta necesidad encuentra, como no podía ser de otra manera, en el respaldo parlamentario su mejor expresión estableciendo la necesidad de que por el órgano de contratación se adopten aquellas medidas contractuales que se consideren necesarias para la viabilidad de la concesión.

Nos encontramos indudablemente ante un cambio de circunstancias de tal naturaleza y entidad que conducen a considerar que la base del negocio que estuvo presente en el momento de la adjudicación se ha transformado en su totalidad, aunque se abren nuevas posibilidades que es preciso aprovechar. Por ello es indispensable dar una respuesta rápida y contundente a los problemas suscitados en la gestión del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

Por otra parte, la Disposición adicional tercera de la Ley 29/1994, de 24 de diciembre, de Arrendamientos Urbanos, deja a criterio de las Comunidades Autónomas el establecimiento o no de la obligación de depositar a disposición de las respectivas administraciones autonómicas, o del ente público designado al efecto, las cantidades que, en concepto de fianza de los contratos de arrendamiento que se celebren, se presten de conformidad con lo preceptuado en el artículo 36 de dicha Ley.

Mediante Decreto 11/1985, de 22 de febrero, de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas, se estableció el régimen de constitución de fianzas y suministros en el ámbito territorial de la Región de Murcia, en un contexto económico y social muy diferente del actual, por lo que se considera oportuno adoptar medidas para dinamizar los alquileres de viviendas y locales de negocio, en una etapa de dificultades económicas que se prevén duraderas con motivo de la pandemia del Covid-19 y que al mismo tiempo supongan una



eliminación de cargas burocráticas con carácter permanente para las empresas y ciudadanos, así como agilizando las tareas de gestión y liberando recursos de personal para otras actuaciones administrativas que se consideran prioritarias.

En el mismo sentido de simplificar y acelerar los procedimientos administrativos, sobre todo en especiales situaciones de necesidad y vulnerabilidad de determinados colectivos, se estima necesario habilitar un procedimiento extraordinario para la adjudicación de viviendas de promoción pública o social de forma más rápida y eficaz, en caso de pérdida de la vivienda a título de propiedad, alquiler o usufructo a causa de catástrofes naturales u otros acontecimientos extraordinarios no imputables al solicitante.

Habida cuenta de la obligación constitucional de los poderes públicos de garantizar el derecho de los españoles a disfrutar de una vivienda digna y adecuada, tanto el Estado como la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, están poniendo en marcha medidas urgentes para apoyar la economía, el empleo y a las familias durante esta crisis económica y sanitaria. En este contexto, la Ley regional 2/2020, de 27 de julio, de mitigación del impacto socioeconómico de la COVID-19 en el área de vivienda e infraestructuras, introdujo cambios normativos para acelerar y simplificar los procedimientos de justificación de las subvenciones destinadas a la reparación de los daños causados en las viviendas por el seísmo acaecido en Lorca, el 11 de mayo de 2011. Para ello se puso el acento en la concurrencia, en las personas beneficiarias, de una situación concreta como determinante para la concesión de la subvención, en particular, haber sufrido daños en su vivienda habitual causados directamente por los movimientos sísmicos en Lorca. Respecto a las ayudas de reconstrucción de las viviendas siniestradas, el texto legal citado, habida cuenta de la complejidad de las actuaciones de reconstrucción en curso, atendió particularmente a la ampliación de los plazos necesarios para ejecutarlas.

Actualmente, es necesario abordar el procedimiento de justificación de estas ayudas y, por identidad de razón, extender a la misma lo previsto en el artículo 30.7 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones ya que han sido concedidas en atención a la concurrencia de una misma e idéntica circunstancia, haber sufrido daños en la vivienda habitual causados directamente por los movimientos sísmicos en Lorca.

El Consejo Europeo ha puesto en marcha un Instrumento Europeo de Recuperación («Next Generation EU») que implicará para España unos 140.000 millones de euros en forma de transferencias y préstamos para el periodo 2021-26.

Se pondrán en marcha inversiones, transformaciones y reformas estructurales dirigidas a la transición hacia una economía y sociedad climáticamente neutras, sostenibles, circulares, respetuosas con los límites impuestos por el medio natural, y eficientes en el uso de recursos.

La Administración regional debe jugar un papel clave, ágil, eficaz y eficiente para el éxito de la ejecución de estos fondos sin disminuir sus obligaciones de control, salvaguardando el interés general.

En este contexto, se introducen en la Ley 13/2015 medidas de agilización administrativa para impulsar la inversión privada, facilitar la ejecución de proyectos que tengan financiación de fondos europeos, así como facilitar la aplicación de políticas de paisaje.



2.2 Estudios o informes que justifican la necesidad de la aprobación de la norma que se pretende.

Las Direcciones Generales de Vivienda, Movilidad y Litoral y de Territorio y Arquitectura, son los órganos administrativos proponentes del texto normativo, en base a las competencias que ostentan sobre la materia.

Dichos órganos han emitido informes justificativos de las medidas adoptadas en el texto normativo objeto de tramitación, en lo que afecta a su ámbito competencial.

2.3.- Novedades que introduce la norma propuesta.

Con la aprobación de este Decreto Ley se pretende la modificación de cuatro leyes autonómicas que regulan los sectores del ámbito portuario, del taxi, vivienda y ordenación del territorio y urbanismo.

Consta de una parte expositiva y una parte dispositiva estructurada en cinco capítulos, tres disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales.

El Capítulo I contempla la **modificación de la Ley 3/1996, de 16 de mayo, de Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia**, con una serie de novedades como son:

1. Se modifica el artículo 6, en aplicación del acuerdo de la comisión bilateral de cooperación administración general del Estado-Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, en relación con la ley 2/2020, de 27 de julio, de mitigación del impacto socioeconómico del Covid 19 en el área de Vivienda e Infraestructuras.
2. Se modifica el artículo 7 con la finalidad de proteger la supervivencia económica de las cofradías de pescadores, entidades de capital importancia para la economía y el medio ambiente, que necesitan determinados ingresos para poder continuar su labor. Las funciones propias de las Cofradías, desde sus orígenes, han sido la representación y defensa de los intereses profesionales de sus miembros, entre las que se encuentra, de acuerdo con las normas vigentes, el elenco de funciones vinculado a sus miembros y a continuación el correspondiente a esa función consultiva y colaboradora con la Administración. Por otro lado las Cofradías de pescadores ayudan a desarrollar programas de interés para el sector relacionados con la sostenibilidad de la pesca y la biodiversidad marina, con el control y seguridad marítima, con la integración de los más jóvenes en la pesca y con la promoción e integración de la mujer en el sector.
3. Se actualiza la fórmula de cálculo del canon para mejorar la gestión de este tributo, puesto que en la práctica se utilizan los valores fijados por la Consejería de Hacienda, de acuerdo con las disposiciones legales. También



se modifica la metodología para que las variables que inciden en el canon sean más realistas. Las modificaciones se encuentran en el artículo 16 y 30. Se intenta conseguir con ello la excelencia en la gestión, de acuerdo con los principios presentes en el artículo 3 de la ley 40/2015, como son simplicidad, claridad y proximidad, objetividad y transparencia, eficiencia en la asignación y utilización de los recursos públicos, entre otras.

4. Facilitar la consecución del interés público, ante el otorgamiento de autorizaciones en caso de cambio de circunstancias, dadas las situaciones cambiantes y urgentes que se han venido produciendo y se pueden producir como consecuencia de las circunstancias relatadas anteriormente.
5. Se ajusta el coeficiente C2 a la realidad del uso de los atraques en los puertos de gestión directa de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

El Capítulo II está compuesto por un artículo único, que modifica la **Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia**, teniendo como novedad facilitar el desarrollo de esta actividad en la Región de Murcia, a través de medidas tales como la de permitir la contratación de los servicios de taxi por dos o más personas con la posibilidad de pago individualizado del servicio de cada una de ellas.

Para ello se modifica el primer párrafo del artículo 24, en el sentido convenio en el Acuerdo de la Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado-Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, para el estudio y propuesta de solución de las discrepancias competenciales manifestadas en relación con los artículos 1 (apartados 2 y 5), 2 (apartado 6) y 4 (apartados 12, 21, 25 y 26), de la Ley 6/2020, concretando la aplicación de la contratación de plazas individualizadas en los servicios de ámbito municipal.

El Capítulo III, de **modificación de la Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia**, establece con novedad determinadas obligaciones de reserva de plazas o utilización de la capacidad residual de los vehículos a los concesionarios, a petición de la administración concedente, en determinados casos.

El Capítulo IV, de **modificación de la Ley 6/2015, de 24 de marzo, de la Vivienda de la Región de Murcia y Lucha contra la Ocupación**, recoge las siguientes novedades:

- 1.- Supresión de los artículos 20 y 21, relativos al depósito de fianzas de los contratos de arrendamiento y de suministro y servicios que afecten a fincas urbanas.
2. Modificación del artículo 40 habilitando un procedimiento extraordinario para la adjudicación de viviendas de promoción pública o social en supuestos especiales.

El Capítulo V, compuesto por un artículo único, con veinticuatro apartados, de



modificación de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia, contempla las siguientes novedades:

1. Se modifican los artículos 62 a 65, 69 y 70 para agilizar la tramitación de la agenda de paisaje de la Región de Murcia introduciendo la figura de catálogos de paisaje, paisajes de interés regional así como estrategias de paisaje tanto geográficas como sectoriales que se tendrán en cuenta en la implantación de usos en el territorio.
2. Se modifica el artículo 99 para agilizar la implantación de actividades económicas en suelos urbanizables ya ordenados no desarrollados así como los artículos 228, 268 y 269 que reducen plazos y agilizan la ejecución de equipamientos y actos promovidos por Administraciones públicas.
3. Por otro lado, la Sentencia del Tribunal Constitucional dictada en el recurso de inconstitucionalidad núm. 878/2019, en relación con diversos artículos de la Ley 10/2018, de 9 de noviembre, de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, de aceleración de la transformación del modelo económico regional para la generación de empleo estable de calidad, declara la constitucionalidad de alguno de los preceptos impugnados, condicionando a una interpretación conforme con el orden constitucional de competencias, en los términos contenidos en la Sentencia. En este sentido, la sentencia establece, en relación al título habilitante de actividad para uso provisional que: *"... Igual suerte ha de correr la denuncia de vulneración de la autonomía local constitucionalmente garantizada, pues, en el procedimiento que diseña la disposición impugnada, el ayuntamiento conserva un margen de decisión propio. Concretamente, además del control preventivo ambiental que viene determinada por la Ley 4/2009, le corresponde apreciar la compatibilidad urbanística que es preceptiva para el título habilitante de actividad que puede conceder, sin que dicha compatibilidad del uso provisional con el planeamiento, presupuesto, a su vez, de la concesión del título habilitante de la actividad, venga ya impuesta directamente por la norma."*
Se considera, por lo tanto, necesario adaptar la normativa autonómica al principio de autonomía local que alude la sentencia en relación a la compatibilidad urbanística en los usos provisionales modificándose los artículos 94, 95 y 111.
4. Este principio de autonomía local junto a lo establecido en la Ley 7/1985 de 2 abril reguladora de las Bases del Régimen Local, se aplica en el ejercicio de las competencias de las Administración regional en materia de disciplina urbanística modificándose los artículos 10, 275, 280, 292 y 299.
5. Por último, se modifica la disposición adicional primera de la ley que establece los supuestos sometidos a evaluación ambiental estratégica dando cumplimiento al Acuerdo de 2 de diciembre de 2020, de la Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado- Comunidad Autónoma Región de Murcia, adoptado en relación con la Ley 2/2020 de 27 de julio de la Región de Murcia.

Se propone asimismo la introducción de una disposición adicional relativa a la justificación de las ayudas para reconstrucción de las viviendas afectadas por los movimientos sísmicos acaecidos el 11 de mayo de 2011 en el municipio de Lorca, extendiendo la modalidad de justificación prevista para las ayudas de reparación de viviendas, al amparo del artículo 30.7 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, a las



ayudas de reconstrucción de las viviendas siniestradas.

Así como la introducción de una disposición transitoria, al amparo de lo dispuesto en el artículo 2.3 del Código civil, en aras de la seguridad jurídica que determina la aplicación de esta modificación exclusivamente a los procesos en tramitación a la entrada en vigor del texto legal que la recoja.

Por último se incluye una disposición adicional en la que se establece la necesidad de que por el órgano de contratación se adopten aquellas medidas contractuales que se consideren necesarias para la viabilidad de la concesión correspondiente al contrato de gestión de servicios públicos "Gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia".

3.1.- Competencia de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia sobre la materia cuya regulación se pretende.

El Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia aprobado por Ley Orgánica 4/1982 de 9 de junio, atribuye en su artículo 10.Uno.5 a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva sobre **puertos**, helipuertos y aeropuertos que no tengan la calificación de interés general, en los términos del artículo 149.1.20 de la Constitución.

Asimismo, recoge en su título IV, como ingresos que constituyen la Hacienda Regional y sobre los que posee absoluta autonomía y capacidad legislativa, los procedentes de sus impuestos, tasas y contribuciones especiales.

Con base en las mencionadas previsiones constitucionales y estatutarias, los Reales Decretos 2925/1982, de 12 de agosto; 2970/1983, de 19 de octubre, y 1595/1984, de 1 de agosto, materializan el traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia en materia de puertos.

La asunción por parte de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia de competencia exclusiva en materia de puertos deportivos y puertos de refugio permitió establecer una normativa propia, específica y con rango de ley que se materializó en la número 3/1996 de 16 de mayo que se pretende modificar.

En materia de **transportes** que no exceden de su ámbito territorial, dispone la Comunidad Autónoma de competencia exclusiva, en virtud de lo establecido en el artículo 149.1.21 de la Constitución y en el artículo 10.Uno.4 del Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia.

La Sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, clarificó el panorama de distribución competencial en este ámbito y reconoció a las comunidades autónomas la competencia en materia de transportes urbanos e interurbanos.

Asimismo, el artículo 10 Uno 2, del citado Estatuto de Autonomía para la Región de Murcia recoge como competencia exclusiva de la CARM la **ordenación del territorio y del litoral, urbanismo y vivienda**.

Por su parte, las competencias en materia de ordenación del territorio y del litoral que corresponden a la Comunidad Autónoma están recogidas en los artículo 6 y 7 de la Ley 13/2015, de 30 de Marzo de Ordenación del territorial y urbanística de la Región de



Murcia, estableciendo en su artículo 10, la distribución de competencias entre la Comunidad Autónoma y Ayuntamientos, correspondiendo a estos últimos las competencias en materia de urbanismo, salvo las expresamente atribuidas por esta Ley a la Administración Regional.

El marco normativo básico en materia de urbanismo viene determinado, a nivel estatal, Texto Refundido aprobado por Real decreto Legislativo 2/2015, de 30 de octubre, con las reformas introducidas por la Ley 8/2013, de 26 de junio de rehabilitación y renovación urbana y por la legislación sectorial estatal que incide en materia de urbanismo.

En cuanto a la concesión del AIRM, mediante la Orden FOM 1252/2003, de 21 de mayo, el Ministerio de Fomento autorizó la construcción del Aeropuerto de la Región de Murcia, lo declaró de interés general del Estado y determinó el modo de gestión de sus servicios.

El Consejo de Gobierno, en virtud de Acuerdo de 18 de marzo de 2004, declaró Actuación de Interés Regional la implantación del Aeropuerto de la Región de Murcia.

En virtud de la ya citada Orden FOM 1252/2003, corresponde a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia la titularidad del citado Aeropuerto, y por tanto corresponde a la misma, a través de la Consejería de Fomento e Infraestructuras la gestión de esta infraestructura.

El ejercicio de las competencias en las materias objeto de regulación, en el Decreto Ley que se tramita, le corresponde a la Consejería de Fomento e Infraestructuras de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10 del Decreto del Presidente 34/2021 de 3 de abril, de reorganización de la Administración Regional, en concordancia con el Decreto 175/2019 de 6 de septiembre de 2019 por el que se establecen los órganos directivos de la Consejería de Fomento e Infraestructuras.

3.2.- Base jurídica y rango del proyecto normativo.

El artículo 30 de la Ley Orgánica 4/1982, de 9 de junio, de Estatuto de Autonomía para la Región de Murcia, establece en su apartado 3 que *“en caso de extraordinaria y urgente necesidad, el Consejo de Gobierno podrá dictar disposiciones legislativas provisionales en forma de decreto-ley. No podrán ser objeto de decreto-ley la regulación de los derechos previstos en el presente Estatuto, el régimen electoral, las instituciones de la Región de Murcia, ni el presupuesto de la Comunidad Autónoma.*

En el plazo improrrogable de treinta días desde su promulgación, los decretos-leyes deberán ser convalidados o derogados por la Asamblea Regional después de un debate y votación de totalidad.

Sin perjuicio de su convalidación, la Asamblea Regional podrá tramitar los decretos-leyes como proyectos de ley adoptando el acuerdo correspondiente dentro del plazo establecido en el párrafo anterior”.

El decreto-ley constituye un instrumento constitucionalmente lícito, siempre que el fin que justifica la legislación de urgencia, sea, tal como reiteradamente ha exigido nuestro Tribunal Constitucional en distintas sentencias subvenir a un situación concreta, dentro de los objetivos gubernamentales, que por razones difíciles de prever exige una acción



normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido por la vía normal o por el procedimiento de urgencia para la tramitación parlamentaria de las leyes.

En relación con la concurrencia del presupuesto habilitante de extraordinaria y urgente necesidad, debe tenerse en cuenta la doctrina del Tribunal Constitucional, así el fundamento jurídico sexto de la Sentencia 1/2012, de 13 de enero, afirma que, «es claro que el ejercicio de la potestad de control que compete a este Tribunal implica que la definición por los órganos políticos de una situación de “extraordinaria y urgente necesidad” sea explícita y razonada, y que exista una conexión de sentido o relación de adecuación entre la situación definida que constituye el presupuesto habilitante y las medidas que en el Decreto-ley se adoptan (STC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 3), de manera que estas últimas guarden una relación directa o de congruencia con la situación que se trata de afrontar (STC 182/1997, de 28 de octubre, FJ 3)».

El presupuesto de la adopción del Decreto-Ley es, pues, la existencia de una extraordinaria y urgente necesidad, de adoptar medidas de reactivación social y económica tras el impacto que ha supuesto en las áreas de vivienda e infraestructuras la pandemia del Covid-19, tal como se ha indicado en los distintos informes emitidos por los centros directivos y en el preámbulo del Decreto-Ley.

La ordenación y gestión diaria de los puertos precisa la dotación de nuevos instrumentos, dinamizar aún más el sector portuario y acercar más a la realidad la aplicación de los tributos. Se precisa de forma urgente complementar la reactivación de la actividad económica portuaria en concordancia con la previsible relajación de las restricciones así como asegurar el buen funcionamiento de un sector prioritario y capital para la Región como es el turismo y son los puertos deportivos.

La modificación que se pretende introducir en la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, viene determinada por la ejecución del Acuerdo de la Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado-Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, para el estudio y propuesta de solución de las discrepancias competenciales manifestadas en relación con el artículo 2 apartado 6 de la Ley 2/2020, concretando la aplicación de la contratación de plazas individualizadas en los servicios de ámbito municipal.

La urgencia de la modificación la impone la necesidad de dotar a esta disposición normativa de la coherencia necesaria y de modificar el tenor literal del texto actualmente vigente por el acordado por ambas administraciones y que se considera conforme con el bloque de la constitucionalidad.

Mediante la modificación de la Ley 10/2015 se establecen determinadas obligaciones de reserva de plazas o utilización de la capacidad residual de los vehículos a los concesionarios, a petición de la administración concedente, en determinados casos.

Las restricciones a la movilidad, tanto las impuestas como medida preventiva frente al virus, como las derivadas de otras consecuencias de la pandemia, como es el empobrecimiento de la población, suponen un durísimo golpe a la rentabilidad de las infraestructuras establecidas para encauzar el transporte aéreo, desde las aerolíneas



hasta los aeropuertos, hecho que se ha producido en el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, en primer lugar por la dependencia del sector turístico, y en segundo lugar, por el hecho de encontrarse en los comienzos de su explotación. Por ello es indispensable dar una respuesta rápida y contundente a los problemas suscitados en su gestión.

Se precisa adoptar medidas para dinamizar los alquileres de viviendas y locales de negocio, en una etapa de dificultades económicas que se prevén duraderas con motivo de la pandemia del Covid-19 y que al mismo tiempo supongan una eliminación de cargas burocráticas con carácter permanente para las empresas y ciudadanos, así como agilizando las tareas de gestión y liberando recursos de personal para otras actuaciones administrativas que se consideran prioritarias.

En el mismo sentido simplificar y acelerar los procedimientos administrativos, sobre todo en especiales situaciones de necesidad y vulnerabilidad de determinados colectivos, habilitando un procedimiento extraordinario para la adjudicación de viviendas de promoción pública o social de forma más rápida y eficaz, en caso de pérdida de la vivienda a título de propiedad, alquiler o usufructo a causa de catástrofes naturales u otros acontecimientos extraordinarios no imputables al solicitante

Además, en este contexto hay que destacar la situación de mayor vulnerabilidad en la que se encuentran los ciudadanos de Lorca afectados por el terremoto ocurrido en el año 2011, hecho que agrava la situación en este municipio, tanto desde el punto de vista económico como social, por ello es necesario abordar el procedimiento de justificación de estas ayudas y, por identidad de razón, extender a la misma lo previsto en el artículo 30.7 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones ya que han sido concedidas en atención a la concurrencia de una misma e idéntica circunstancias.

El Consejo Europeo ha puesto en marcha un Instrumento Europeo de Recuperación («Next Generation EU»). La Administración regional debe jugar un papel clave, ágil, eficaz y eficiente para el éxito de la ejecución de estos fondos sin disminuir sus obligaciones de control, salvaguardando el interés general. En este contexto, se introducen en la Ley 13/2015 medidas de agilización administrativa para impulsar la inversión privada, facilitar la ejecución de proyectos que tengan financiación de fondos europeos, así como facilitar la aplicación de políticas de paisaje.

Estas razones hacen descartar otra forma de acción normativa, como el proyecto de ley, que exigiría, como requisitos para su entrada en vigor, una tramitación de la iniciativa legislativa por el Gobierno Regional y una posterior tramitación parlamentaria del proyecto. Todo este proceso se prolongaría en el tiempo e imposibilitaría una actuación con la inmediatez necesaria.

3.3.- Breve descripción del contenido y de la tramitación de la propuesta normativa.

El presente decreto-ley tiene por objeto regular este marco normativo, que comprende medidas urgentes relativas al ámbito de las infraestructuras portuarias como dinamizadoras de la actividad turística, el transporte, la vivienda, el urbanismo y la



ordenación del territorio.

Como se ha comentado anteriormente, el ordenamiento jurídico de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia no cuenta con una regulación relativa a los trámites que han de preceder o los documentos que han de acompañar a los proyectos de Decretos-Leyes; y tampoco resulta procedente la aplicación analógica del procedimiento de elaboración de proyectos de ley o de disposiciones reglamentarias.

Dada la supletoriedad del derecho estatal respecto del derecho de las comunidades autónomas (art. 149.3. *in fine* CE), se considera de aplicación supletoria el artículo 26.11 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

Este artículo exige que, en la elaboración de Decretos-Leyes del Consejo de Ministros, se prepare una MAIN abreviada, así como la aplicación de los números 1, 8, 9 y 10 del artículo 26 de la Ley. De ellos, destacan, por su potencial aplicación supletoria en este procedimiento de elaboración del Decreto-Ley, el número 1 (*"su redacción estará precedida de cuantos estudios y consultas se estimen convenientes para garantizar el acierto y la legalidad de la norma"*) y la propia exigencia de MAIN abreviada.

En cuanto a la tramitación posterior, tal y como establece el artículo 30.3 del Estatuto de Autonomía para la Región de Murcia, en el plazo improrrogable de treinta días desde su promulgación, los decretos-leyes deberán ser convalidados o derogados por la Asamblea Regional después de un debate y votación de totalidad. Por lo tanto, tras su aprobación por el Consejo de Gobierno, deberá remitirse de inmediato a la asamblea Regional a tales efectos.

Además, hay que tener en cuenta la publicación de la norma en el Boletín Oficial de la Región de Murcia, como requisito de eficacia de la misma y lo dispuesto en el artículo 16.1 de la Ley 12/2014, de 16 de diciembre, de Transparencia y Participación Ciudadana de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, que exige, en su apartado a), la publicación en el Portal de la Transparencia de la CARM de los decretos leyes tras su aprobación por el Consejo de Gobierno y, en su apartado c), las memorias, informes y dictámenes que conformen los expedientes de elaboración de los textos normativos señalados en los apartados anteriores y, en especial, los dictámenes preceptivos del Consejo Jurídico y del Consejo Económico y Social y la memoria de análisis de impacto normativo.

A continuación, se describe brevemente la tramitación de la propuesta normativa:

Las Direcciones Generales de Vivienda, Movilidad y Litoral y de Territorio y Arquitectura, son los órganos administrativos proponentes del texto normativo, en base a las competencias que ostentan sobre la materia.

Dichos órganos han emitido informes justificativos de las medidas adoptadas en el decreto-ley en lo que afecta a su ámbito competencial.

Tras la emisión de los informes justificativos, se ha elaborado por la Secretaría General la presente MAIN abreviada.

Por último, los tres órganos administrativos proponentes formularán propuesta al Consejero de Fomento e Infraestructuras, para que eleve al Consejo de Gobierno, para su



aprobación como decreto-ley, el texto de la norma.

Seguidamente procederá la emisión de informe del Servicio Jurídico de la Secretaría General, previo a la aprobación, en su caso, del Decreto Ley por el Consejo de Gobierno.

3.4.- Listado de las normas cuya vigencia queda afectada por la norma que se pretende aprobar.

Se ven afectadas las siguientes normas:

- Ley 3/1996, de 16 de mayo, de Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.
- Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del Transporte Público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.
- Ley 10/2015, de 24 de Marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia
- Ley 6/2015 de Vivienda y Lucha contra la Ocupación de la Región de Murcia.
- Ley 13/2015, de 30 de marzo de Ordenación territorial y urbanística de la Región de Murcia.
- Decreto 11/1985, de 22 de febrero, de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas, sobre fianzas por alquileres y suministros.
- Decreto 67/1994, de 1 de julio, por el que se modifica el Decreto 11/1985, de 22 de febrero, y se regula la forma de constitución de las fianzas por arrendamientos urbanos y suministros.

3.5.- Guía de Procedimientos y Servicios de la Administración Pública de la Región de Murcia.

Será necesaria la actualización de los procedimientos de la Guía de Procedimientos y Servicios relacionados con las tasas por servicios portuarios y cánones de ocupación o aprovechamiento del artículo 16.4 de la ley de Puertos, para incluir las bonificaciones que se añaden.

C 4 - INFORME DE IMPACTO PRESUPUESTARIO

En cuanto a la incidencia económica y presupuestaria de la modificación, desde el punto de vista económico se dirige a estimular de un modo muy importante la actividad económica de los operadores que desarrollan su actividad en los recintos portuarios. La Dirección General de Movilidad y Litoral dará cumplimiento a lo dispuesto en la norma con los medios y recursos materiales y personales con los que dispone actualmente, no existiendo previsión de nuevos recursos humanos, ni materiales, por lo que no procede valorar su coste. La norma propuesta no afecta por tanto directamente a las partidas de gastos de los departamentos impulsores de la norma ni de otros departamentos de la Administración regional. En cambio sí afectará, de un modo muy limitado, al presupuesto de ingresos de la Comunidad Autónoma de la Región



de Murcia, en un doble sentido, por cuanto reducirá los ingresos de la partida correspondiente al código 55004 "Concesión de servicios portuarios" y aumentará otros.

Por otro lado, también se puede producir una minoración en la recaudación de las tasas por servicios portuarios (T470), regulada en el Anexo I del Decreto Legislativo 1/2004, de 9 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Tasas, Precios Públicos y Contribuciones Especiales, por cuanto se introduce en la Ley de Puertos una "reducción de hasta el 80% cuando se justifiquen pérdidas como consecuencia de acontecimientos climatológicos extraordinarios o quebrantos que por su violencia, imprevisibilidad y ajenidad a la conducta humana puedan ser constitutivos de fuerza mayor".

Así, el importe total liquidado en 2019 correspondiente a las distintas tarifas de la T470-tasa por servicios portuarios, ascendió a 600.922,09 euros.

No obstante, no procederá la aplicación del máximo de reducción (80%) en todos los casos, por cuanto la modificación normativa prevé la aplicación de la reducción en función de las pérdidas económicas justificadas en cada caso.

Igualmente, el importe correspondiente a una estimación en la menor recaudación no cabe aplicarlo para el cálculo de la recaudación anual, ya que solo procederá por el periodo que se considere adecuado para reducir el impacto negativo en la situación económica de los afectados.

Asimismo, dentro de la tasa T470 por servicios portuarios, se liquida la tarifa T5, que grava "la utilización por parte de las embarcaciones deportivas o de recreo, sus tripulantes y pasajeros, de las dársenas y zonas de fondeo, de las instalaciones de amarre y atraque en muelles y pantalanes y por los servicios generales de policía", en concreto, en los puertos de titularidad y gestión directa de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (Cabo de Palos y Águilas). Los sujetos pasivos son titulares de embarcaciones de recreo.

El importe total de las liquidaciones practicadas en 2020 por esta tarifa T5 en el puerto afectado por la modificación asciende a casi 203.000 euros, que solo en una muy pequeña cuantía se vería afectado por la aplicación de la reducción regulada.

Por todo lo expuesto, el importe estimado de la reducción de la tasa por servicios portuarios asciende a 10.460,60 euros, de acuerdo con el siguiente detalle:

ATRAQUE	TASA COEFICIENTE ACTUAL (1,00) con IVA	TASA COEFICIENTE NUEVO (0,60) con IVA	DIFERENCIA
TOTAL	26.151,50	15.690,90	10.460,60

En cuanto a la modificación del contrato de concesión relativo al Aeropuerto, supondrá, previsiblemente, una disminución del Presupuesto de Ingresos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia en ejercicios futuros, si se materializa reduciendo el canon



concesional.

Las disminuciones que se produzcan, en su caso, estarán determinadas de acuerdo con el calendario de ingresos previsto por la administración concedente en concepto de canon, en el pliego de condiciones de la concesión. No es posible estimar a fecha de hoy la cifra concreta que pueda suponer la modificación citada, puesto que no se conocen las variables concretas que será necesario tener en cuenta para asegurar la viabilidad de la concesión en el momento en que ello se determine.

En los demás sectores afectados por la norma propuesta no se produce impacto presupuestario alguno.

C 5 - INFORME DE IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO Y POR DIVERSIDAD DE GÉNERO.

La Ley 7/2007, de 4 de abril, para la Igualdad entre Mujeres y Hombres, y de Protección contra la Violencia de Género en la Región de Murcia, tiene como objeto, hacer efectivo el principio de igualdad de mujeres y hombres, mediante la regulación de aquellos aspectos orientados a la promoción y consecución de dicha igualdad. Entre sus principios generales, cuyo cumplimiento trataremos de justificar, figuran la no discriminación de las mujeres en favor de los hombres; la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres; la transversalidad y la eliminación de las discriminaciones tanto directas como indirectas.

Por otro lado, la Ley 8/2016, de 27 de mayo, de igualdad social de lesbianas, gais, bisexuales, transexuales, transgénero e intersexuales, y de políticas públicas contra la discriminación por orientación sexual e identidad de género en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, tiene por objeto regular los principios, medidas y procedimientos destinados a garantizar plenamente la igualdad real y efectiva de estos colectivos, mediante la prevención, corrección y eliminación de toda discriminación por razones de orientación sexual, expresión e identidad de género, en los sectores públicos y privados.

En conclusión, se puede afirmar que el impacto por razón de género de la norma propuesta es nulo o neutro, por cuanto no existen diferencias de partida en relación a la igualdad de oportunidades y de trato entre hombres y mujeres y no se prevé modificación alguna de esta situación, es decir, el género no es relevante para la aplicación de la futura norma. En esta línea, la norma propuesta, tampoco conllevará ningún tipo de discriminación en materia de orientación sexual, identidad y expresión de género, por lo que se continuará haciendo efectiva la igualdad real de las personas lesbianas, gais, bisexuales, transexuales, transgéneros e intersexuales.

VºBº

LA VICESECRETARIA
(Firmado electrónicamente)
Ana Mª Fructuoso Sánchez

LA TÉCNICA CONSULTORA
(Firmado electrónicamente)
Mª Pilar Fernández Quiles



Región de Murcia

Consejería de Fomento e

Infraestructuras

Secretaría General

Plaza de Santoña,

6

30071 – Murcia.

www.carm.es/cpt/

DILIGENCIA.- Recibidas propuestas de las direcciones generales de Movilidad y Litoral, Territorio y Arquitectura y Vivienda, para la modificación de diversas leyes mediante **Decreto-Ley de reactivación económica y social tras el impacto del covid-19 en el área de vivienda e infraestructuras**, debido a urgente y extraordinaria necesidad, acompañadas de informes técnico-jurídicos, se considera oportuno realizar desde la Secretaría General una sola Memoria de análisis de impacto normativo que unifique todos los contenidos en un solo texto. La citada MAIN formará parte del expediente, que el Consejero de Fomento e Infraestructuras elevará, en su caso, al Consejo de Gobierno.

Murcia, fecha de la firma electrónica.

LA VICESCRETARIA

Fdo. Ana María Fructuoso Sánchez

FRUCTUOSO SANCHEZ, ANA MARIA

04/05/2021 09:08:04

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo el código seguro de verificación



PROPUESTA DE DECRETO-LEY POR EL QUE SE MODIFICA LA LEY 3/1996 DE 16 DE MAYO DE PUERTOS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA, LA LEY 10/2014 DE 27 DE NOVIEMBRE, REGULADORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS DE TURISMO POR MEDIO DE TAXI DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA Y LA LEY 10/2015, DE 24 DE MARZO, POR LA QUE SE ESTABLECE EL SISTEMA COMPETENCIAL EN EL TRANSPORTE URBANO E INTERURBANO DE LA REGIÓN DE MURCIA.

La crisis sanitaria global motivada por el coronavirus SARS-CoV-2 ha golpeado de modo terrible a nuestra sociedad y a todos los sectores económicos, y en concreto al turístico muy duramente. Una vez sobrepasada la primera fase, sigue siendo extremadamente importante seguir estableciendo medidas que contribuyan a la recuperación del sector y a la mejora de la gestión administrativa, esenciales en el desarrollo económico de la Región de Murcia.

Nos encontramos ante una realidad extraordinaria y cambiante, motivada por la situación sanitaria y los acontecimientos climatológicos, que antes suponían la excepción, y que ahora se repiten de manera cada vez más insistente como consecuencia del inexorable cambio climático.

La experiencia muestra la escasez de herramientas con las que cuenta la ley para agilizar la dinámica administrativa en cuanto a la ordenación y gestión diaria de los puertos. Se hace necesario dotarla de nuevos instrumentos, dinamizar aún más el sector portuario y acercar más a la realidad la aplicación de los tributos.

Todas las manifestaciones anteriores son fácilmente constatables y comprensibles puesto que son consecuencia directa de nuestra realidad actual, y no se entiende necesario ningún tipo de informe adicional a los que ya han sido emitidos por los órganos administrativos competentes a lo largo de la elaboración de la presente norma.

El articulado introduce diferentes novedades en la regulación jurídica existente en los puertos. Entre ellas está la simplificación de procedimientos administrativos internos, que van a repercutir en el servicio que se presta al ciudadano, la mejora de la interrelación de los procedimientos específicos portuarios con los medioambientales, previsiones que favorecen la economía y supervivencia de empresas y entidades como



las cofradías de pescadores, mayor ajuste a la realidad en el cálculo de determinadas tarifas,...

Es claro que se da la necesaria conexión entre la situación de urgencia definida y la medida concreta adoptada para subvenir a la misma, el decreto-ley. En este sentido, debe señalarse que, el contenido va dirigido a complementar la reactivación de la actividad económica portuaria en concordancia con la previsible relajación de las restricciones que empezamos a vislumbrar. Asimismo, se pretende asegurar el buen funcionamiento de un sector prioritario y capital para la Región, como es el del turismo, y como son los puertos deportivos, en tanto que parte del mismo.

En cuanto a la incidencia económica y presupuestaria de la modificación, desde el punto de vista económico se dirige a continuar estimulando la actividad económica de los operadores que desarrollan su actividad en los recintos portuarios. Estas medidas afectarán de un modo muy limitado al presupuesto de ingresos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Una de las modificaciones de la ley 3/1996 y la modificación de la ley 10/2014, viene determinada por la ejecución del Acuerdo de la Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado- Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, para el estudio y propuesta de solución de las discrepancias competenciales. La controversia fue manifestada en relación con el artículo 1, apartado 2 y 2, apartado 6 de la Ley 2/2020, concretando éste último la aplicación de la contratación de plazas individualizadas en los servicios de ámbito municipal.

La urgencia de la misma la impone la necesidad de dotar a estas disposiciones normativas de la coherencia necesaria y de modificar el tenor literal de los textos actualmente vigentes por el acordado por ambas administraciones y que se considera conforme con el bloque de la constitucionalidad.

En estas circunstancias, son no solo absolutamente pertinentes y convenientes, sino imperativamente necesarias todas aquellas medidas que se adopten por los poderes y administraciones públicas tendentes a facilitar la reactivación económica en aquellos sectores de nuestra economía que, como el del transporte, se están viendo gravemente afectados por esta crisis.

A esta finalidad van destinadas las modificaciones que se pretenden introducir en la Ley 10/2015, de 24 de Marzo, por la que se establece el sistema competencial en



el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia, facilitando por una parte el desarrollo de esta actividad en la Región de Murcia.

La Dirección General de Movilidad y Litoral viene desarrollando el nuevo sistema concesional del transporte de viajeros por carretera de la Región de Murcia con el objetivo de establecer una red regional vertebrada, conexa y eficaz, incrementando su adecuación a las necesidades de la población optimizando el coste y el tiempo del transporte para que resulte económicamente sostenible y preservar su viabilidad, estabilidad y coherencia, así como su integración con los demás modos de transporte que operan en la Región.

En la Comunidad Autónoma de Murcia existen determinados núcleos de población cuya diseminación y escasa densidad impide establecer unos servicios de transporte regular de viajeros de uso general con una ocupación mínima que asegure su viabilidad social y económica, por lo que carecen de servicios de transporte público que garanticen una adecuada movilidad de sus habitantes. Por ello el diseño del nuevo sistema concesional se viene abordando mediante el aprovechamiento de los recursos existentes para dotar a la nueva red de un mayor número de expediciones sin que supongan incrementos de los costes económicos asociados al sistema mediante la integración de los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general y de uso especial que se prestan en la Región de Murcia.

Por lo anterior, se hace precisa la modificación de la Ley 10/2015, de 24 de Marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia en los términos siguientes, de tal forma que se adicionen cuatro nuevos apartados en otros tantos artículos (referentes a la regulación del transporte urbano, y referentes al transporte interurbano, respectivamente) que permitan claramente esta posibilidad. En este sentido, se establecen determinadas obligaciones de reserva de plazas o utilización de la capacidad residual de los vehículos a los concesionarios, a petición de la administración concedente, en determinado casos.

El fomento del uso de los servicios de transporte regular de viajeros por carretera por la ciudadanía se configura como un factor esencial en la reactivación económica del sector. Por ello, facilitar y ampliar las expediciones para determinados sectores y posibilitar el uso compartido de expediciones por diferentes tipos de usuarios, de la manera que se determine y con el necesario control administrativo, posibilitará la



disminución de los costes, tanto económicos como medioambientales. Asimismo logrará aumentar las posibilidades de comunicación de todos los usuarios, con independencia del núcleo de población al que pertenezcan, y todo ello contribuirá a hacer realmente efectivo el derecho a la movilidad de los ciudadanos de nuestra Región.

Los objetivos perseguidos sólo pueden llevarse a cabo mediante este vehículo normativo desde otro punto de vista a causa del inminente vencimiento de las concesiones de transporte público regular de viajeros en la Región de Murcia, y por ello surge la imperiosa necesidad de modificar el régimen de las mismas y adaptarlo a los criterios anteriormente establecidos.

En último lugar, se incluye una Disposición Adicional relativa a la concesión de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

La grave situación económica creada por el virus SARS COV 2 ha tenido en el transporte aéreo especial virulencia. Es un hecho incontestable que las cifras del transporte aéreo han sufrido un grave descenso en todo el mundo. Esta situación se ha dejado sentir más intensamente en aquellos países que por su estructura económica son más dependientes del sector turístico. Las restricciones a la movilidad, tanto las impuestas como medida preventiva frente al virus, como las derivadas de otras consecuencias de la pandemia, como es el empobrecimiento de la población, suponen un durísimo golpe a la rentabilidad de las infraestructuras establecidas para encauzar el transporte aéreo, desde las aerolíneas hasta los aeropuertos.

El Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia no ha permanecido ajeno a este fenómeno, antes al contrario, y ello por dos razones fundamentales. En primer lugar por la dependencia del sector turístico, y en segundo lugar, por el hecho de encontrarse en los comienzos de su explotación. Las expectativas de negocio inicialmente previstas, incluso a medio plazo, han sufrido un irremediable deterioro que pueden llevar a pérdidas a corto plazo a la concesionaria, e incluso al abandono de la concesión, si como consecuencia de las mismas surge la necesidad de capitalizar la sociedad explotadora con el consiguiente esfuerzo financiero, especialmente lesivo para la estabilidad del negocio. No obstante, la capacidad de recuperación de esta estructura mantiene intacto todo su potencial, solo que se retrasa en el tiempo a causa de este incidente.



Nadie puede dudar del enorme esfuerzo que la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia ha llevado a cabo en todos ámbitos para conseguir que esta infraestructura estuviera presente en la Región, ni la relevancia de la misma en un futuro escenario de recuperación. De ahí que una mínima tutela del interés público, especialmente traducido en el mantenimiento de los servicios públicos, hace necesario y vital un esfuerzo de la Administración concedente dirigido a evitar un mayor deterioro, con las consecuencias ya descritas. Pero este esfuerzo necesita de un consenso político con mayor evidencia que nunca y esta necesidad encuentra, como no podía ser de otra manera, en el respaldo parlamentario su mejor expresión, facultando al Gobierno Regional para la adopción de estas medidas que pasan ineludiblemente por la modificación de los términos concesionales inicialmente previstos. Nos encontramos indudablemente ante un cambio de circunstancias de tal naturaleza y entidad que conducen a considerar que la base del negocio que estuvo presente en el momento de la adjudicación se ha transformado en su totalidad, aunque se abren nuevas posibilidades que es preciso aprovechar.

El órgano administrativo del texto proponente es la Directora General de Movilidad y Litoral en base a las competencias que ostenta en materia de Transportes y Puertos, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 2 y 7 del Decreto del Consejo de Gobierno 175/2019, de 6 de septiembre, por el que se establecen los Órganos Directivos de la Consejería de Fomento e Infraestructuras.

En virtud de cuanto antecede y de acuerdo con lo previsto en el artículo 30.3 del Estatuto de Autonomía para la Región de Murcia, formulamos al Excelentísimo Señor Consejero de Fomento e Infraestructuras la siguiente,

PROPUESTA

Elevar al Consejo de Gobierno, para su aprobación, el Decreto-ley por el que se modifica la Ley 3/1996, de 16 de mayo, de Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público



de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, la ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia y se otorgan facultades al Consejo de Gobierno en cuanto a la adopción de medidas en relación con la concesión de gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia que se acompaña como anexo a esta propuesta.

LA DIRECTORA GENERAL DE MOVILIDAD Y LITORAL

Marina Munuera Manzanares



ANEXO

Modificación de la Ley 3/1996, de 16 de mayo, de Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia

Artículo 1. La Ley 3/1996, de 16 de mayo, de Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, queda modificada en los siguientes términos:

Uno. Se modifican los apartados 1 y 2 del artículo 6, que quedan redactados con el siguiente contenido:

“1. La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia podrá otorgar concesión administrativa para la construcción y explotación de obras e instalaciones destinadas a la navegación de cualquier tipo, a personas naturales o jurídicas que previamente lo soliciten, y de acuerdo con el procedimiento establecido en la presente ley.

Asimismo, y en los términos establecidos en la Ley de Costas y, en especial, en el artículo 49 de la misma, la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia podrá otorgar autorizaciones para la realización de actividades acordes con los usos portuarios y que se desarrollen en zona de dominio público marítimo terrestre adscrito a la misma.

2. Corresponderá al Consejero competente en materia de puertos el otorgamiento de las concesiones a que se refiere el punto anterior, así como, las posibles prórrogas y ampliaciones de plazo.

Corresponderá al director general con competencias en materia de litoral el otorgamiento de las autorizaciones.”

Dos. Se modifica el apartado 4 del artículo 7, que queda redactado con el siguiente contenido:

“4. Cuando el solicitante de una concesión o autorización administrativa sea un organismo de la Administración pública regional o de su Administración institucional, un ayuntamiento o un organismo público dependiente de este, o un organismo o entidad dependiente de la Administración del Estado, o una entidad sin ánimo de lucro, aquellas podrán ser otorgadas de forma directa sin necesidad de acudir a los procedimientos de



conurrencia establecidos en los apartados anteriores, no pudiendo en este caso no pudiendo en este caso transmitir la gestión de la concesión a un tercero.

Lo anterior no será de aplicación cuando el objeto concesional esté comprendido en los supuestos relacionados en los puntos 1 y 2 de este artículo, con la excepción del 2.2.b)."

Tres. Se modifica el apartado 3 del artículo 9, que queda redactado con el siguiente contenido:

"3. Simultáneamente con la petición de los informes citados, se abrirá en los expedientes de concesión y en los de autorización que impliquen obras de dragado o que la Comunidad Autónoma estime conveniente, un periodo de información pública durante un plazo de 20 días.

Aquellos proyectos que por su naturaleza requieran someterse a evaluación de impacto ambiental, adaptarán su tramitación al procedimiento establecido en la legislación medioambiental vigente."

Cuatro. Se modifica el artículo 14, que queda redactado con el siguiente contenido:

"El plazo de la concesión comenzará a contar desde el día siguiente a la fecha de notificación del otorgamiento de la misma."

Cinco. Se modifican los apartados 4 y 6 del artículo 16, que quedan redactados con el siguiente contenido:

"4. La base imponible del canon establecido en el punto primero del presente artículo será el valor del bien ocupado o aprovechado, tomando como referencia otros terrenos del término municipal más próximos al puerto en los cuales se desarrollen usos similares. A tales efectos, la actividad náutico-deportiva tendrá la consideración de uso comercial y la pesquera, de uso industrial.

Para la obtención del valor del bien ocupado o aprovechado en zona tierra se tomará en consideración los precios medios en el mercado para bienes inmuebles aprobados por la Consejería con competencias en materia de Hacienda.



La ocupación o aprovechamiento de superficie de agua integrante del dominio público portuario, competencia de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, se valorará conforme al precio medio en el mercado correspondiente a parcela no construida. El valor resultante será incrementado en el costo de las obras e instalaciones que existan antes del otorgamiento de la concesión.

El tipo de gravamen será el 6% sobre el valor de la base.

No obstante lo anterior, en el caso de concesiones que tengan por objeto la construcción y/o explotación de un puerto deportivo, zona portuaria de uso náutico-deportivo o instalación náutica deportiva, la cuantía del canon de ocupación o aprovechamiento se calculará mediante la siguiente expresión:

$$C = B \times S \times K1 \times K2$$

Conceptos:

- 1) C= Canon anual de ocupación o aprovechamiento.
- 2) B= Valor base que se fija en 20 euros/m².
- 3) S= Superficie total de atraque en m². Se entiende por superficie de atraque la que figure en el estudio de viabilidad o documento que lo sustituya y que sirva de base a la Administración para la licitación de la concesión del correspondiente puerto.

Para su cálculo se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

- a) Las dimensiones de las diferentes embarcaciones se ajustarán a las siguientes dimensiones tipo:

Eslora embarcación admisible(e)	Eslora asignada	Manga asignada
$E \leq 6 \text{ m}$	6 m	2,4 m
$6 \text{ m} < E \leq 8 \text{ m}$	8 m	3,0 m
$8 \text{ m} < E \leq 10 \text{ m}$	10 m	3,5 m
$10 \text{ m} < E \leq 12 \text{ m}$	12 m	4,0 m



Eslora embarcación admisible(e)	Eslora asignada	Manga asignada
$12\text{ m} < E \leq 15\text{ m}$	15 m	4,5 m
$15\text{ m} < E \leq 18\text{ m}$	18 m	5,0 m
$18\text{ m} < E \leq 21\text{ m}$	21 m	5,5 m
$21\text{ m} < E \leq 24\text{ m}$	24 m	6,0 m
$24\text{ m} < E \leq 30\text{ m}$	30 m	6,5 m

b) En el caso de marinas secas, los m² se corresponden con la superficie ocupada en planta por las estanterías multiplicado por el número de alturas más uno.

c) Los m² de atraque totales serán la suma de los m² de atraque a pantalanes + m² de atraque a muelles + (m² en marinas secas*0,5).

4) $K1=0,65$ cuando $S>10.000\text{ m}^2$

$K1=1$ cuando $S\leq 10.000\text{ m}^2$

5) $K2=1-[0,60 \times I / 12.000.000]$

$K2=0,4$ cuando $I>12.000.000\text{ €}$

Siendo «I» la inversión en euros, IVA excluido, que figure en el estudio de viabilidad o documento que lo sustituya y que sirva de base a la Administración para la licitación de la concesión del correspondiente puerto.

Cuando las actividades a desarrollar, distintas de las relacionadas directamente con los lugares de amarre, tengan carácter comercial y lucrativo, se devengará, además, un canon de explotación. El carácter comercial y lucrativo de toda concesión vendrá determinado por la obtención o no de beneficios, con independencia de la personalidad jurídica del concesionario.

La base imponible del canon de explotación será el importe estimado de los beneficios netos anuales, antes de impuestos, que sea previsible obtener en la utilización del dominio público durante el periodo concesional. La estimación de dichos beneficios se realizará, para los dos primeros años, teniendo en cuenta el estudio económico-



financiero que facilite el solicitante de la concesión. En los siguientes años se realizará sobre la base de las informaciones y documentos que, previo requerimiento de la Administración, deberán ser aportados por el concesionario. En ningún caso esta estimación será inferior al 20% del importe de la inversión, a realizar por el solicitante.

El tipo de gravamen del canon de explotación será el 5% sobre el valor de la base.

6. Los cánones de ocupación o de aprovechamiento y de explotación por la concesión para explotación de instalaciones propias del sector pesquero podrán tener una reducción de hasta el 90% cuando el titular de la autorización sea una cofradía de pescadores.

Los titulares de las embarcaciones de pesca pertenecientes a una cofradía de pescadores de un puerto podrán tener una reducción de hasta el 75% del canon de ocupación o aprovechamiento y de explotación por la autorización de instalaciones portuarias en dicho puerto. Asimismo, podrán tener una reducción de hasta el 50% las actividades industriales relacionadas con el sector acuícola que sean relevantes para este sector primario, por la creación de empleo, por las inversiones que generen, o por su interés para la promoción de la acuicultura regional, previo informe justificativo de la consejería competente en materia de acuicultura.

Se podrá establecer una reducción adicional de hasta el 40% sobre la anterior cuando se justifiquen pérdidas como consecuencia de acontecimientos climatológicos extraordinarios o quebrantos que por su violencia, imprevisibilidad y ajenidad a la conducta humana puedan ser constitutivos de fuerza mayor. Esta reducción adicional se aplicará previa solicitud razonada del sujeto pasivo y no se reflejará en ningún caso en el título de otorgamiento.

Se podrá aplicar una reducción de hasta un 40% de los cánones de ocupación y/o explotación al sector industrial y hostelero portuario, y a las actividades auxiliares vinculadas a la náutica deportiva, cuando se justifiquen pérdidas como consecuencia de acontecimientos climatológicos extraordinarios o quebrantos que por su violencia, imprevisibilidad y ajenidad a la conducta humana puedan ser constitutivos de fuerza mayor. Esta reducción se aplicará previa solicitud razonada del sujeto pasivo, justificada documentalmente, y será aplicable, entre otros, a los siguientes sujetos pasivos:



a) Las personas físicas o jurídicas ocupantes de naves, edificios o locales cuyo título tenga por objeto exclusivo la actividad de suministros navales, talleres y similares.

b) Las personas físicas o jurídicas ocupantes de naves y explanadas cuyo título tenga por objeto exclusivo la actividad de varadero y marina seca de embarcaciones.

c) Las personas físicas o jurídicas ocupantes de locales, edificios y explanadas cuyo título tenga por objeto exclusivo la actividad de hostelería.

d) Las personas físicas o jurídicas ocupantes de explanadas cuyo título tenga por objeto exclusivo la actividad de gestión de aparcamientos.

e) Las personas físicas o jurídicas ocupantes de locales, naves o instalaciones desmontables cuyo título tenga por objeto exclusivo actividades relacionadas con el transporte de pasajeros, con la formación y el aprendizaje náutico deportivo.

Los concesionarios de puertos deportivos, zonas portuarias de uso náutico deportivo e instalaciones náutico-deportivas, podrán obtener una reducción de hasta un 40% del canon de ocupación y/o explotación, cuando justifiquen la aplicación en su ámbito de las reducciones señaladas en el párrafo anterior. Las reducciones deben ser aplicadas a sus usuarios en las condiciones establecidas para quienes posean títulos que legitimen para la ocupación o aprovechamiento en los puertos gestionados directamente por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, y que se detallan anteriormente.

Será requisito necesario para obtener las bonificaciones previstas en este punto que el concesionario se encuentre al corriente en el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas de la concesión.”

Seis. Se modifica el apartado 2 del artículo 25, que queda redactado con el siguiente contenido:

“2.- Para declarar la caducidad, se seguirá el procedimiento establecido en la legislación de puertos del Estado, debiendo notificarse la resolución expresa del mismo en el plazo de seis meses desde el acuerdo de incoación.

La declaración de caducidad comportará la pérdida de la fianza.”



Siete. Se modifican los apartados 3 y 4 del artículo 30, que quedan redactados con el siguiente contenido:

“3. La base imponible del canon será el valor del bien ocupado o aprovechado, tomando como referencia otros terrenos del término municipal más próximos al puerto en los cuales se desarrollen usos similares. A tales efectos, la actividad náutico-deportiva tendrá la consideración de uso comercial y la pesquera, de uso industrial.

Para la obtención del valor del bien ocupado o aprovechado en zona tierra se tomará en consideración los precios medios en el mercado para bienes inmuebles aprobados por la Consejería con competencias en materia de Hacienda.

La ocupación o aprovechamiento de superficie de agua integrante del dominio público portuario, competencia de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, se valorará conforme al precio medio en el mercado correspondiente a parcela no construida. El valor resultante será incrementado en el costo de las obras e instalaciones que existan antes del otorgamiento de la concesión.

El tipo de gravamen será el 6% sobre el valor de la base.

4. Los cánones de ocupación y explotación para la autorización de la explotación de lonjas en los puertos, así como para otras instalaciones propias del sector pesquero, podrán tener una reducción de hasta el 90% cuando el titular de la autorización sea una cofradía de pescadores.

Los titulares de las embarcaciones de pesca pertenecientes a una cofradía de pescadores de un puerto podrán tener una reducción de hasta el 75% del canon de ocupación o aprovechamiento y de explotación por la autorización de instalaciones portuarias en dicho puerto. Asimismo, podrán tener una reducción de hasta el 50% las actividades industriales relacionadas con el sector acuícola que sean relevantes para este sector primario, por la creación de empleo, por las inversiones que generen o por su interés para la promoción de la acuicultura regional, previo informe justificativo de la consejería competente en materia de acuicultura.

Se podrá establecer una reducción adicional de hasta el 40% sobre la anterior cuando se justifiquen pérdidas como consecuencia de acontecimientos climatológicos extraordinarios o quebrantos que por su violencia, imprevisibilidad y ajenidad a la conducta humana puedan ser constitutivos de fuerza mayor. Esta reducción adicional



se aplicará previa solicitud razonada del sujeto pasivo y no se reflejará en ningún caso en el título de otorgamiento.

Se podrá aplicar una reducción de hasta un 40% de los cánones de ocupación y/o explotación al sector industrial hostelero portuario, y a las actividades auxiliares vinculadas a la náutica deportiva, en los mismos términos recogidos para las concesiones en el apartado 6 del artículo 16.

Será requisito necesario para obtener las bonificaciones previstas en este punto que el beneficiario se encuentre al corriente en el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas de la autorización.”

Ocho. Se modifica el apartado 1 del artículo 31, que queda redactado con el siguiente contenido:

“1. Las autorizaciones podrán ser revocadas unilateralmente por la autoridad otorgante en cualquier momento, sin derecho a indemnización, cuando resulten incompatibles con obras o planes aprobados con posterioridad, entorpezcan la explotación portuaria, impidan la utilización del espacio portuario para actividades de mejor interés o se hayan modificado las circunstancias existentes en su otorgamiento siendo inconveniente para el interés público su continuación. Corresponderá a la Administración autonómica apreciar las circunstancias anteriores, mediante resolución motivada, previa audiencia del titular de la autorización.”

Nueve. Se modifica el apartado 4 del artículo 32, que quedará redactado con el siguiente contenido:

“4. Las empresas titulares de concesiones y autorizaciones están obligadas a facilitar, a los funcionarios de la Dirección General competente en materia de puertos, debidamente acreditados y en el ejercicio de sus funciones, el examen de las dependencias, obras e instalaciones, servicios y análisis de la documentación administrativa, financiera, contable o de cualquier otra naturaleza que sea necesaria para el ejercicio de la función inspectora, y requerir a tales efectos la información, documentos y antecedentes que, de forma justificada, se estimen pertinentes.”



Diez. Se modifica el coeficiente C2 de la regla Cuarta. Tarifa T-5. Embarcaciones deportivas y de recreo, Reglas Particulares, Disposición Adicional, que queda redactada con el siguiente contenido:

“Coeficiente C2:

Atraque de costado con servicios, 0,60.

Atraque de costado a muelle o pantalán sin servicios, 0,50.

Atraque de punta con servicios, 0,40.

Atraque de punta a muelle o pantalán sin servicios, 0,30.

Abarloado a otro barco, 0,50.

Fondeado, 0,10.”

Once. Se añade un apartado V bis a las Reglas Generales de Aplicación y Definiciones de la Disposición Adicional, que tendrá el siguiente contenido:

“V bis. Embarcación Transeúnte.

Se considera embarcación transeúnte aquella que, sin ser de base, tiene autorizada su estancia por un periodo igual o inferior a 15 días.”

Modificación de la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Artículo 2. La Ley 10/2014, de 27 de noviembre, del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, queda modificada en los siguientes términos:

Uno. Se modifica el párrafo primero del artículo 24, que queda redactado con el siguiente contenido:

“Los servicios de ámbito municipal que se prestan al amparo de esta Ley podrán realizarse mediante la contratación de plazas individualizadas, que tendrá como límite de la capacidad total del vehículo, bien en usuarios, bien en equipajes de los mismos.”

Modificación de la Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia.



Artículo 3. La Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia queda modificada en los siguientes términos:

Uno. Se adiciona un párrafo 4, al artículo 14.

4. El contratista del servicio público regular de uso general estará obligado a reservar, a favor de la Administración pública que así se lo demande, un cierto número de plazas en determinadas expediciones para el transporte de estudiantes o trabajadores hasta y desde centros docentes o de trabajo de titularidad pública. El alcance de dicha obligación, así como el procedimiento a través del cual se determinará la misma, se establecerá reglamentariamente.

Dos. Se adiciona un párrafo 3 al artículo 16.

3. En los servicios de transporte regular de uso especial contratados por la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, que discurren por itinerarios con tráficos no atendidos por servicios regulares de uso general por no ser viable su establecimiento por falta de rentabilidad, o con servicio insuficiente, la administración regional podrá autorizar que la capacidad residual de dicho transporte de uso especial pueda ser utilizada por personas usuarias demandantes de transporte de uso general, en los términos que reglamentariamente se establezcan.

En el ámbito educativo se atenderá a las especiales características de la prestación del servicio público de transporte escolar así como de los usuarios del mismo.

Tres. Se adiciona un párrafo 4 al artículo 18.

4. El contratista del servicio público regular de uso general estará obligado a reservar, a favor de la Administración pública que así se lo demande, un cierto número de plazas en determinadas expediciones para el transporte de estudiantes o trabajadores hasta y desde centros docentes o de trabajo de titularidad pública. El alcance de dicha obligación, así como el procedimiento a través del cual se determinará la misma, se establecerá reglamentariamente.

Cuatro. Se adiciona un párrafo 3 al artículo 20.

3. En los servicios de transporte regular de uso especial contratados por la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, que discurren por itinerarios con tráficos no atendidos por servicios regulares de uso general



por no ser viable su establecimiento por falta de rentabilidad, o con servicio insuficiente, la administración regional podrá autorizar que la capacidad residual de dicho transporte de uso especial pueda ser utilizada por personas usuarias demandantes de transporte de uso general, en los términos que reglamentariamente se establezcan.

En el ámbito educativo se atenderá a las especiales características de la prestación del servicio público de transporte escolar así como de los usuarios del mismo.

Decreto Ley XX/2021 de X de mayo de 2021

Disposición adicional.-Autorización para la adaptación del contrato de gestión de servicios públicos del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia a las nuevas circunstancias derivadas de la pandemia.

El órgano de contratación deberá adoptar aquellas medidas contractuales que se consideren necesarias para mantener la viabilidad de la concesión correspondiente al contrato de gestión de servicios públicos "Gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia".



PROPUESTA DE DECRETO-LEY POR EL QUE SE MODIFICA LA LEY 6/2015, DE 24 DE MARZO, DE LA VIVIENDA Y LUCHA CONTRA LA OCUPACIÓN DE LA REGIÓN DE MURCIA Y DE REGULACIÓN DE LA JUSTIFICACIÓN DE LAS AYUDAS A LA RECONSTRUCCIÓN DE LAS VIVIENDAS SINIESTRADAS EN EL SEISMO DE LORCA DE 11 DE MAYO DE 2011.

Los poderes públicos tienen la obligación constitucional de garantizar y promover el acceso a la vivienda de los sectores de población con mayores dificultades y más vulnerables, garantizando determinados estándares de calidad, seguridad, accesibilidad y sostenibilidad de las viviendas.

En el ámbito territorial de la Región de Murcia, la Ley 6/2015, de 24 de marzo, de la Vivienda y Lucha contra la Ocupación de la Región de Murcia, establece la base legal para el desarrollo de la normativa regional en materia de vivienda, enumerando entre los principios rectores de su política, la promoción e impulso de las acciones necesarias para que todos los ciudadanos de la Región de Murcia tengan acceso a una vivienda digna y adecuada, especialmente los que tengan mayor dificultad económica y los grupos de población con características sociales o circunstancias específicas que los hacen más vulnerables.

La pandemia provocada por el coronavirus trae consigo una crisis económica que está golpeando de modo terrible a nuestra sociedad y a todos los sectores económicos, en particular a la población más vulnerable. Los efectos de la crisis se han hecho notar de forma drástica en el empleo y, por tanto, en el equilibrio económico de las familias y de la población en general, con las correspondientes consecuencias en el acceso y permanencia en la vivienda.

Así, el 28 de abril de 2020, se publicó en el BORM el Decreto-Ley 3/2020, de 23 de abril, de mitigación del impacto socioeconómico del COVID-19 en el área de vivienda e infraestructuras. La convalidación de dicho Decreto-Ley por la Asamblea Regional dio lugar a la aprobación de la Ley 2/2020, de 27 de julio, de mitigación del impacto socioeconómico del COVID-19 en el área de vivienda e infraestructuras.

En la línea del impulso a la recuperación económica para contrarrestar los efectos del COVID-19, la Unión Europea aprobó en diciembre de 2020 el mayor paquete de estímulos jamás financiado a través del presupuesto comunitario, NextGenerationEU, lo que requiere la disponibilidad de recursos humanos y materiales en las distintas Administraciones públicas para la obtención y gestión de estos fondos.

La norma que aquí nos ocupa tiene por objeto la supresión del Capítulo Tercero del Título II de dicha ley, relativo al depósito de las fianzas de los contratos de arrendamiento y de suministro y servicios que afecten a fincas urbanas,



constituido por los artículos 20 y 21. La Disposición Adicional Tercera de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos, dejó a criterio de las Comunidades Autónomas el establecimiento o no de la obligación de depositar a disposición de las respectivas Administraciones autonómicas, o del ente público designado al efecto, las cantidades que, en concepto de fianza de los contratos de arrendamiento que se celebren, se presten de conformidad con lo preceptuado en el artículo 36 de dicha Ley.

Dado el largo periodo de tiempo transcurrido desde la creación del régimen de constitución de fianzas por arrendamientos y suministros en el ámbito territorial de la Región de Murcia, que se produjo mediante el Decreto 11/1985, de 22 de febrero, de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas, sobre fianzas por alquileres y suministros, en un contexto económico y social muy diferente del actual, se considera oportuno adoptar medidas para dinamizar los alquileres de viviendas y locales de negocio, en una etapa de dificultades económicas que se prevén duraderas con motivo de la pandemia del Covid-19, y que al mismo tiempo supongan una eliminación de cargas burocráticas con carácter permanente para las empresas y ciudadanos, así como agilizando las tareas de gestión y liberando recursos de personal para otras actuaciones administrativas que se consideran prioritarias.

Por otra parte, se estima necesario habilitar un procedimiento extraordinario para la adjudicación de viviendas de promoción pública o social de forma más ágil y eficaz, en caso de pérdida de la vivienda a título de propiedad, alquiler o usufructo a causa de catástrofes naturales u otros acontecimientos extraordinarios no imputables al solicitante.

De otro lado, habida cuenta de la positivación como principio rector de la política socioeconómica de este país, el derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada, tanto el Estado como la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, están poniendo en marcha medidas urgentes para apoyar la economía, el empleo y a las familias durante esta crisis económica y sanitaria.

En este contexto, la Ley regional 2/2020, de 27 de julio, de mitigación del impacto socioeconómico de la COVID-19 en el área de vivienda e infraestructuras, introdujo cambios normativos para acelerar y simplificar los procedimientos de justificación de las subvenciones destinadas a la reparación de los daños causados en las viviendas por el seísmo acaecido en Lorca el 11 de mayo de 2011.



Para ello se puso el acento, en la concurrencia en las personas beneficiarias de una situación concreta como determinante para la concesión de la subvención, en particular, haber sufrido daños en su vivienda habitual causados directamente por los movimientos sísmicos en Lorca.

Respecto a las ayudas de reconstrucción de las viviendas siniestradas, el texto legal citado, habida cuenta de la complejidad de las actuaciones de reconstrucción en curso, atendió particularmente a la ampliación de los plazos necesarios para ejecutarlas. Actualmente, es necesario abordar el procedimiento de justificación de estas ayudas y, por identidad de razón, extender a la misma lo previsto en el artículo 30.7 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones ya que han sido concedidas en atención a la concurrencia de una misma e idéntica circunstancia, haber sufrido daños en la vivienda habitual causados directamente por los movimientos sísmicos en Lorca, mediante la disposición adicional que acompaña a esta propuesta

Sin olvidar el artículo 2.3 del Código civil que determina que «Las leyes no tendrán efecto retroactivo si no dispusieren lo contrario», en el buen entendido que la interdicción de «mirar hacia atrás» y el principio de buena política de que «el pasado no se debe remover» aconseja la introducción de una disposición transitoria que garantice que esta modificación legal no se aplica a los efectos jurídicos producidos y ejecutados con arreglo a la normativa anterior.

El órgano normativo del texto proponente es el Director General de Vivienda en base a las competencias que ostenta en materia vivienda, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5 del Decreto del Consejo de Gobierno 175/2019, de 6 de septiembre, por el que se establecen los Órganos Directivos de la Consejería de Fomento e Infraestructuras.

En virtud de cuanto antecede y de acuerdo con lo previsto en el artículo 30.3 del Estatuto de Autonomía para la Región de Murcia, se formula al Sr. Consejero de Fomento e Infraestructuras, la siguiente

PROPUESTA

Elevar al Consejo de Gobierno, para su aprobación, el Decreto-ley por el que se modifica la Ley 6/2015, de 24 de marzo, de la Vivienda y Lucha contra la Ocupación de la Región de Murcia, que se acompaña a esta propuesta.

EL DIRECTOR GENERAL DE VIVIENDA

José Francisco Lajara Martínez

(Documento firmado electrónicamente al margen)



Región de Murcia

Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Territorio y Arquitectura

Plaza de Santoña, 6
30071 - Murcia.
www.carm.es

PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE LA LEY 13/2015, de 30 DE MARZO DE ORDENACIÓN TERRITORIAL Y URBANÍSTICA DE LA REGIÓN DE MURCIA.

El Consejo Europeo ha puesto en marcha un Instrumento Europeo de Recuperación («Next Generation EU») que implicará para España unos 140.000 millones de euros en forma de transferencias y préstamos para el periodo 2021-26, que se basará en tres pilares:

1. La adopción de instrumentos para apoyar los esfuerzos de los Estados miembros por recuperarse, reparar los daños y salir reforzados de la crisis.
2. La adopción de medidas para impulsar la inversión privada y apoyar a las empresas en dificultades.
3. El refuerzo de los programas clave de la Unión Europea para extraer las enseñanzas de la crisis, hacer que el mercado único sea más fuerte y resiliente y acelerar la doble transición ecológica y digital.

Se pondrán en marcha inversiones, transformaciones y reformas estructurales dirigidas a la transición hacia una economía y sociedad climáticamente neutras, sostenibles, circulares, respetuosas con los límites impuestos por el medio natural, y eficientes en el uso de recursos.

La Administración regional debe jugar un papel clave, ágil, eficaz y eficiente para el éxito de la ejecución de estos fondos sin disminuir sus obligaciones de control, salvaguardando el interés general.

En este contexto, se introducen en la Ley 13/2015 medidas de agilización urbanística para impulsar la inversión, facilitar la ejecución de proyectos que tengan financiación de fondos europeos, así como facilitar la aplicación de políticas de paisaje.

En este punto se quiere destacar la importancia del paisaje, el cual hace que podamos disfrutar de nuestro entorno, contribuya a mejorar nuestra calidad de vida y salud y que a su vez podamos crear una marca de identidad capaz de atraer inversiones. Dentro de la realidad socio económica y ecológica de la Región de Murcia que existe, hay que tener en cuenta los diversos usos que puedan convivir en territorio, los cuales están llamados a respetarse entre ellos.

El derecho a disfrutar de un paisaje de calidad es reconocido como tal por el Convenio Europeo del Paisaje (firmado y ratificado por el Reino de España) e incorporado a la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana (RDL7/2015); indicando en su Art.5 que “Todos los ciudadanos tienen derecho a disfrutar de un paisaje adecuado”, además debemos gestionar y mantener nuestros paisajes para las generaciones futuras.

Aplicando el convenio Europeo del paisaje la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia desarrolla diversas actuaciones desde hace años basadas en la Estrategia Regional del Paisaje, el cambio normativo que se propone sirve para dar mayor



Región de Murcia

Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Territorio y Arquitectura

Plaza de Santoña, 6
30071 - Murcia.
www.carm.es

agilidad y soporte jurídico a dichas actuaciones para poder poner en valor nuestro paisaje para conseguir los objetivos de calidad de vida, sostenibilidad ambiental y económica e imagen de marca.

En concreto, se modifican los artículos 62 a 65, 69 y 70 para agilizar la tramitación de la agenda de paisaje de la Región de Murcia introduciendo la figura de catálogos de paisaje, paisajes de interés regional así como estrategias de paisaje tanto geográficas como sectoriales que se tendrán en cuenta en la implantación de usos en el territorio.

En cuanto a mayor agilidad urbanística introducimos cambios modificando el artículo 99 que agiliza la implantación de actividades económicas en suelos urbanizables ya ordenados no desarrollados, poniendo en valor bolsas de suelo que ayuden a generar empleo y desarrollar la actividad económica que impulsen la necesaria recuperación económica en la Región de Murcia. También introducimos cambios en los artículos 228, 268 y 269 que reducen plazos y agilizan la ejecución de equipamientos y actos promovidos por Administraciones públicas. Las ciudades, con los fondos estructurales europeos, tienen que adaptarse a la nueva realidad teniendo en cuenta el clima, la salud de las personas y el medio ambiente. Para ellos las administraciones públicas han de dar rápida respuesta a estos cambios, siendo ágiles en la materialización de sus propios proyectos así como en la implantación de los equipamientos urbanos, los cuales tienen una importancia social manifiesta y necesaria para dotar a nuestras ciudades de las infraestructuras necesarias para generar esos cambios tan necesarios.

Por otro lado, la Sentencia del Tribunal Constitucional dictada en el recurso de inconstitucionalidad núm. 878/2019, en relación con diversos artículos de la Ley 10/2018, de 9 de noviembre, de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, de aceleración de la transformación del modelo económico regional para la generación de empleo estable de calidad, declara la constitucionalidad de alguno de los preceptos impugnados, condicionando a una interpretación conforme con el orden constitucional de competencias, en los términos contenidos en la Sentencia. En este sentido, la sentencia establece, en relación al título habilitante de actividad para uso provisional que: *"...Igual suerte ha de correr la denuncia de vulneración de la autonomía local constitucionalmente garantizada, pues, en el procedimiento que diseña la disposición impugnada, el ayuntamiento conserva un margen de decisión propio. Concretamente, además del control preventivo ambiental que viene determinada por la Ley 4/2009, le corresponde apreciar la compatibilidad urbanística que es preceptiva para el título habilitante de actividad que puede conceder, sin que dicha compatibilidad del uso provisional con el planeamiento, presupuesto, a su vez, de la concesión del título habilitante de la actividad, venga ya impuesta directamente por la norma."*

Se considera, por lo tanto, necesario adaptar la normativa autonómica al principio de autonomía local que alude la sentencia en relación a la compatibilidad urbanística en los usos provisionales modificándose los artículos 94, 95 y 111.

Este principio de autonomía local junto a lo establecido en la Ley 7/1985 de 2 abril reguladora de las Bases del Régimen Local, se aplica en el ejercicio de las



Región de Murcia

Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Territorio y Arquitectura

Plaza de Santoña, 6
30071 - Murcia.
www.carm.es

competencias de las Administración regional en materia de disciplina urbanística modificándose los artículos 10, 275, 280, 292 y 299.

Por último, se modifica la disposición adicional primera de la ley que establece los supuestos sometidos a evaluación ambiental estratégica dando cumplimiento a la comisión bilateral (02/12/2020).

Considerando que el órgano administrativo proponente del texto es el Director General de Territorio y Arquitectura, en base a las competencias que ostenta en materia arquitectura, urbanismo, ordenación del territorio y cartografía, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 4 del Decreto del Consejo de Gobierno 175/2019, de 6 de septiembre, por el que se establecen los Órganos Directivos de la Consejería de Fomento e Infraestructuras.

En virtud de cuanto antecede y de acuerdo con lo previsto en el artículo 30.3 del Estatuto de Autonomía para la Región de Murcia, formulamos al Excelentísimo Señor Consejero de Fomento e Infraestructuras la siguiente,

PROPUESTA

Elevar al Consejero de Fomento e Infraestructura, para su aprobación, las modificaciones de la Ley 13/2015, de 30 de marzo de Ordenación Territorial y Urbanística, en los términos expuestos en esta propuesta y anexo.

EL DIRECTOR GENERAL DE TERRITORIO Y ARQUITECTURA

Jaime Pérez Zulueta

(Documento firmado electrónicamente en Murcia,
en la fecha expresada al margen)



Región de Murcia

Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Territorio y Arquitectura

Plaza de Santoña, 6
30071 - Murcia.
www.carm.es

ANEXO

Modificación de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia

Artículo 5. La Ley 13/2015, de 30 de marzo, de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia queda modificada en los siguientes términos:

Uno. Se modifica el punto 3 del artículo 10 que queda redactado con el siguiente contenido:

“3. Las competencias de la Administración regional en urbanismo se extienden: en materia de planeamiento, a aspectos de legalidad y ordenación supramunicipal; en materia de gestión, a las actuaciones demandadas por los ayuntamientos y, en materia de disciplina, a una actuación subsidiaria, en el supuesto de infracciones graves y muy graves, siempre y cuando afecten al ejercicio de competencias de la Administración regional.”

Dos. Se modifica el nombre del título IV que queda redactado con el siguiente contenido:

TÍTULO IV

ESTRATEGIAS TERRITORIALES Y AGENDA DEL PAISAJE

Tres. Se modifica el nombre del capítulo II del título IV que queda redactado con el siguiente contenido:

Capítulo II

Agenda de Paisaje de la Región de Murcia

Cuatro. Se modifica el artículo 62, que queda redactado con el siguiente contenido:

“Artículo 62 Objetivo:

La agenda del paisaje de la Región de Murcia tiene como objetivo reconocer el paisaje como expresión de la diversidad del patrimonio común cultural, residencial, industrial y



Región de Murcia

Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Territorio y Arquitectura

Plaza de Santoña, 6
30071 - Murcia.
www.carm.es

natural, aplicar políticas de protección, gestión y ordenación de paisaje, establecer procedimientos de participación pública, e integrar el paisaje en las políticas de ordenación territorial y urbanística.”

Cinco. Se modifica el artículo 63 que queda redactado con el siguiente contenido:

“Artículo 63.Instrumentos.

Se establecen los siguientes instrumentos para el desarrollo de la agenda del paisaje de la Región de Murcia:

1. Catálogos de paisaje
2. Estrategias regionales, geográficas o sectoriales del paisaje”

Seis. Se modifica el artículo 64 que queda redactado con el siguiente contenido:

“Artículo 64.Catálogos de paisaje.

1. Los catálogos de paisaje se constituyen como los documentos de referencia tanto para la elaboración de Estrategias de Paisaje como para la redacción de Estudios de Paisaje. Delimitarán e identificarán los paisajes por sus características y valores diferenciales.
2. Los catálogos de paisaje incluirán:
 - a) La identificación de los diferentes paisajes existentes delimitados mediante Unidades Homogéneas de Paisaje.
 - b) La caracterización de cada una de las Unidades Homogéneas de Paisaje en base a sus cualidades intrínsecas, visuales y/o sensoriales.
 - c) El análisis de las dinámicas actuales del paisaje.
 - d) La valoración de su calidad y fragilidad.
 - e) Los objetivos de calidad paisajística, cuya consecución se procurará mediante la elaboración de Estrategias de Paisaje, y serán tomados en consideración en la elaboración de los Estudios de Paisaje.



Región de Murcia

Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Territorio y Arquitectura

Plaza de Santoña, 6
30071 - Murcia.
www.carm.es

- f) Los Indicadores de seguimiento.
3. Por su especial calidad, fragilidad o dinámica, los catálogos del paisaje podrán identificar determinadas zonas geográficas como “Paisajes de Interés Regional”. El seguimiento de la evolución de las distintas áreas permitiría la adhesión futura de nuevos paisajes.
 4. Corresponde a la consejería competente en materia de ordenación del territorio la elaboración de los catálogos del paisaje. Una vez finalizado el proceso de elaboración, el consejero competente en materia de ordenación del territorio, a propuesta del director general competente en materia de ordenación del territorio, podrá ordenar su publicación, estableciendo un trámite de información pública de dos meses de duración como mínimo.
 5. A la vista del resultado de la información pública, el consejero competente en materia de ordenación del territorio a propuesta del director general competente en materia de ordenación del territorio, aprobará el catalogo del paisaje en su redacción definitiva.”

Siete. Se modifica el artículo 65 que queda redactado con el siguiente contenido:

“Artículo 65. Estrategias de Paisaje.

Las estrategias de paisaje son los instrumentos que definirán las medidas y acciones necesarias, así como su implementación, para la consecución de los objetivos de calidad paisajística, definidos en un catálogo elaborado previamente o que emanen de la propia estrategia.

El ámbito de las Estrategias de Paisaje podrá ser tanto territorial como sectorial.

1. Las estrategias de paisaje incluirán:
 - a) Justificación de su ámbito de aplicación.
 - b) Memoria justificativa que incluya la caracterización del ámbito geográfico o sectorial; identificación, análisis y diagnóstico del paisaje, objetivos de calidad



Región de Murcia

Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Territorio y Arquitectura

Plaza de Santoña, 6
30071 - Murcia.
www.carm.es

paisajística e indicadores de seguimiento, que deberán ser integrados en el Sistema Territorial de Referencia.

- c) Protocolos para la adecuada coordinación administrativa entre todas las autoridades públicas, que regule la redacción, implantación y seguimiento de la estrategia.
 - d) Programa de medidas, con la adecuada coordinación interadministrativa, tanto en la gestión como en la evaluación y tramitación de los planes, proyectos o programas.
 - e) Programa de financiación. Cuando las estrategias contengan medidas constituidas por actuaciones concretas y cuantificables, se incluirá programa de financiación que contendrá la valoración económica de las medidas propuestas.
 - f) Normas y recomendaciones para la definición de los planes urbanísticos y sectoriales encaminadas a integrar en ellos los objetivos de calidad paisajística definidos.
2. La elaboración de las Estrategias de Paisaje corresponde a la consejería competente en materia de ordenación del territorio, en coordinación con los restantes departamentos de la Administración Regional y de otras Administraciones públicas interesadas.
3. La aprobación inicial y definitiva corresponde en todo caso al consejero competente en materia de ordenación del territorio a propuesta del director general competente en la materia. Con carácter previo a la aprobación definitiva informará el Consejo Asesor de Política Territorial.”

Ocho. Se modifica el punto 1 del artículo 69 que queda redactado con el siguiente contenido:

“1. Los instrumentos de ordenación territorial, los planes de ordenación de playas y las estrategias territoriales se tramitarán y aprobarán de acuerdo con las disposiciones previstas en este título y en la legislación ambiental vigente.”



Región de Murcia

Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Territorio y Arquitectura

Plaza de Santoña, 6
30071 - Murcia.
www.carm.es

Nueve. Se suprimen los puntos 2 y 3 del artículo 69.

Diez. Se añade el punto 8 al artículo 70 que queda redactado con el siguiente contenido:

“8.- No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, los instrumentos de ordenación territorial y estrategias territoriales, que conforme a esta ley y a la ley ambiental, estén sometidos a evaluación ambiental estratégica simplificada, el trámite de información pública será de un mes y no será preciso llevar a cabo las consultas a la aprobación inicial.

A la vista del resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, previo informe de las alegaciones presentadas, y previo informe del Consejo Asesor de Política Territorial, el consejero competente en materia de ordenación del territorio, a propuesta del Director General competente en materia de ordenación del territorio, podrá acordar la aprobación definitiva, siempre y cuando las modificaciones realizadas al documento inicial no supongan cambios sustanciales.

En el caso de que las modificaciones fueran sustanciales, será necesaria la aprobación provisional del documento y su sometimiento a nuevo trámite de información pública, continuándose el procedimiento conforme a los apartados anteriores.”

Once. Se modifica el punto 2 del artículo 94 que queda redactado con el siguiente contenido.

“2. En defecto de instrumentos de ordenación territorial o de protección específica, podrán autorizarse excepcionalmente por la Administración regional los usos, instalaciones y edificaciones que se consideren de interés público, así como los usos e instalaciones provisionales, con las condiciones y requisitos establecidos en esta ley.”

Doce. Se modifica el punto 1 del artículo 95 que queda redactado con el siguiente contenido:

“1. Se autorizarán, mediante el título habilitante correspondiente, los usos y construcciones permitidos por el Plan General, propios de cada zona y ligados a la



Región de Murcia

Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Territorio y Arquitectura

Plaza de Santoña, 6
30071 - Murcia.
www.carm.es

actividad productiva, a los que se refiere el apartado 3 del artículo 101, así como, excepcionalmente, los usos e instalaciones provisionales previstos en esta ley.”

Trece. Se modifica el artículo 99 que queda redactado con el siguiente contenido.

“Aprobada su ordenación pormenorizada, el suelo urbanizable podrá edificarse una vez se haya urbanizado o de forma simultánea con su urbanización, con arreglo a las prescripciones del planeamiento correspondiente, con las condiciones y excepciones establecidas en esta ley para el suelo urbano.

Se podrán autorizar las edificaciones aisladas destinadas a industrias, hoteleras en todas sus categorías, actividades terciarias o dotaciones compatibles con su uso global, con carácter previo a su gestión, siempre que se cumplan las determinaciones urbanísticas contempladas en el planeamiento aprobado y las garantías que se establecen en esta ley. Este régimen quedará suspendido cuando se alcance el treinta por ciento del aprovechamiento del sector o de su superficie, computando la superficie total ocupada por las actuaciones.”

Catorce. Se modifican los puntos 1 y 2 del artículo 111 que queda redactado con el siguiente contenido:

“1. Sin perjuicio de lo dispuesto en este título para cada clase y categoría de suelo, podrán admitirse, en los supuestos señalados, usos, obras o instalaciones de carácter provisional que no estén expresamente prohibidos por la legislación sectorial, la ordenación territorial o el planeamiento urbanístico, y se consideren compatibles con la ordenación por no dificultar su ejecución, y siempre que se justifique su necesidad y su carácter no permanente, atendidas las características técnicas de las mismas o la temporalidad de su régimen de titularidad o explotación.

2. En suelo no urbanizable solo se autorizarán, los usos provisionales y las instalaciones requeridas para su implantación, pero en ningún caso obras ni construcciones que tengan carácter de edificación.”

Quince. Se añade un punto 5 al artículo 228 que queda redactado con el siguiente contenido:



Región de Murcia

Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Territorio y Arquitectura

Plaza de Santoña, 6
30071 - Murcia.
www.carm.es

“5. Los equipamientos públicos de ámbito local con un uso pormenorizado provenientes del planeamiento de desarrollo, se podrán ampliar a los usos previstos en el art.124f) en función del uso global del sector sin necesidad de modificación del planeamiento.”

Dieciséis. Se modifica el punto 4 del artículo 268 que queda redactado con el siguiente contenido:

“4. El plazo máximo para resolver sobre el otorgamiento de licencia será de tres meses, salvo en el caso de licencias para equipamientos que será de un mes. En el caso de que se precise autorización de otra Administración, previa a la licencia municipal, el cómputo del plazo para el otorgamiento de licencia se suspenderá hasta la acreditación ante el ayuntamiento de la resolución que ponga fin al expediente tramitado por dicha Administración.”

Diecisiete. Se modifican los puntos 1 y 2 del artículo 269 que quedan redactados con el siguiente contenido:

“1. Los actos relacionados en este capítulo, promovidos por Administraciones públicas distintas de la municipal o por entidades de derecho público, requerirán el título habilitante de naturaleza urbanística que corresponda, que será expedido en el plazo máximo de un mes, salvo en los supuestos exceptuados en el apartado siguiente o por la legislación sectorial aplicable.

3. No estará sujeta a licencia urbanística ni otro título habilitante la ejecución de obras promovidas por los órganos de la Administración regional o entidades de derecho público que administren bienes de aquella, siempre que tengan por objeto la construcción o acondicionamiento de infraestructuras básicas de uso y dominio público, tales como carreteras, puertos u obras hidráulicas y de transportes. No obstante, el ayuntamiento dispondrá de un plazo de un mes para informar tales actuaciones con relación al planeamiento vigente. Transcurrido dicho plazo sin que se evacue el informe, se entenderá otorgada la conformidad.”.



Región de Murcia

Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Territorio y Arquitectura

Plaza de Santoña, 6
30071 - Murcia.
www.carm.es

Dieciocho. Se modifican los puntos 1 y 4 del artículo 275 que quedan redactados con el siguiente contenido:

“1. Cuando los actos de edificación o uso del suelo o subsuelo se encontraren en fase de ejecución y se efectuasen sin licencia, orden de ejecución u otro título habilitante de los previstos en esta ley o incumpliendo sus condiciones, se dispondrá la suspensión inmediata de dichos actos y, previa tramitación del oportuno expediente, el ayuntamiento y, si este no lo hiciera pese al requerimiento formulado para ello en el plazo de un mes, el director general competente en materia de urbanismo subrogado endicha facultad siempre y cuando afecten al ejercicio de competencias autonómicas y dando cuenta al ayuntamiento, adoptará algunos de los acuerdos siguientes:

a) Si las obras o usos fueran total o parcialmente incompatibles con la ordenación vigente, decretará su demolición, reconstrucción o cesación definitiva, en la parte pertinente a costa del interesado, aplicando en su caso lo dispuesto en el apartado siguiente para la parte de la obra o del uso compatible con la ordenación.

b) Si las obras o usos pudieran ser compatibles con la ordenación vigente, requerirá al interesado para que, en el plazo de dos meses, inicie la tramitación del oportuno título habilitante de naturaleza urbanística o su modificación. En caso de no procederse a la legalización, decretará la demolición, reconstrucción o cesación definitiva de la obra o del uso, en la parte pertinente, a costa del interesado.

4. Cuando los actos de edificación o uso del suelo o subsuelo se encontrasen concluidos y se hubiesen efectuado sin licencia, orden de ejecución de los previstos en esta ley o sin ajustarse a las condiciones señaladas en las mismas, el ayuntamiento y, si este no lo hiciera pese al requerimiento formulado para ello en el plazo de un mes, el director general competente en materia de urbanismo subrogado en dicha facultad siempre y cuando afecten al ejercicio de competencias autonómicas, dispondrá la incoación del correspondiente expediente sancionador, adoptándose alguno de los acuerdos establecidos en el apartado primero, letras a) o b) según proceda



Región de Murcia

Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Territorio y Arquitectura

Plaza de Santoña, 6
30071 - Murcia.
www.carm.es

Diecinueve. Se modifica el apartado 2 del artículo 280 que queda redactado con el siguiente contenido:

“2. Si la Comunidad Autónoma considera, en el ámbito de las respectivas competencias, que un acto o acuerdo de alguna Entidad local infringe el ordenamiento jurídico, se estará a lo dispuesto en la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.”

Veinte. Se suprime el apartado 4 del artículo 280.

Veintiuno. Se modifican los apartados 2 y 3 del artículo 292 que quedan redactados con el siguiente contenido:

“2.- La Administración regional podrá actuar por subrogación siempre y cuando las infracciones urbanísticas afecten al ejercicio de competencias autonómicas.

3. En el caso de actuación de la Administración regional por subrogación, la resolución definitiva e imposición de la sanción pertinente corresponderá a los siguientes órganos:

a) Al director general competente en materia de urbanismo, para las infracciones sancionadas con multa de hasta 300.000 euros.

b) Al consejero competente en materia de urbanismo, para las infracciones sancionadas con multa de hasta 600.000 euros.

c) Al Consejo de Gobierno, a propuesta del consejero competente en materia de urbanismo, para las infracciones sancionadas con multa que exceda de 600.000 euros.

Veintidós. Se modifica el artículo 299 que queda redactado con el siguiente contenido:



Región de Murcia

Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Territorio y Arquitectura

Plaza de Santoña, 6
30071 - Murcia.
www.carm.es

“Los servicios de inspección de la Comunidad Autónoma tendrán, entre otras, las siguientes funciones:

a) Vigilar las actuaciones en suelo no urbanizable para impedir actividades de parcelación o urbanización que sean ilegales, movimientos y roturación de tierras, talas de arbolado ilegal, preservar los sistemas generales y a defender el orden jurídico de interés supramunicipal.

b) Proponer al órgano del que dependan la apertura de expedientes sancionadores y, dentro de ellos, la adopción de las piezas separadas de suspensión de actuaciones ilegales y/o de restablecimiento del orden infringido; así como el ejercicio de las acciones de revisión o impugnación de los actos que infrinjan el ordenamiento urbanístico.

c) Emitir dictámenes e informes en materia de disciplina urbanística, a instancia de los órganos de inspección y de los instructores de expedientes sancionadores.”

Veintitrés. Se modifican los puntos 1 y 2 de la Disposición adicional primera que queda redactada con el siguiente contenido:

“1. De acuerdo con lo establecido en la normativa sectorial en materia de evaluación ambiental y en esta ley, serán objeto de evaluación ambiental estratégica ordinaria los siguientes instrumentos, estrategias o planes:

a) Las estrategias territoriales que tengan carácter normativo y los instrumentos de ordenación territorial.

b) Los planes de ordenación de playas que afecten a más de un municipio.

c) Los Planes Generales y sus Normas complementarias.

d) Los planes parciales y especiales que no sean de reducida extensión.

e) Las modificaciones estructurales de planeamiento general y normas complementarias.



Región de Murcia

Consejería de Fomento e Infraestructuras
Dirección General de Territorio y Arquitectura

Plaza de Santoña, 6
30071 - Murcia.
www.carm.es

f) Los incluidos en el apartado siguiente, cuando así lo determine el órgano ambiental bien en el Informe Ambiental Estratégico establecido por la legislación básica estatal, o bien a solicitud del promotor u órgano promotor.

g) Las estrategias territoriales que tengan carácter normativo, planes o instrumentos que afecten a Red Natura 2000, en los términos previstos por la legislación vigente.

2. Serán objeto de evaluación ambiental estratégica simplificada los siguientes instrumentos, estrategias o planes:

a) Las modificaciones menores de los instrumentos, estrategias o planes incluidos en el apartado anterior.

b) Los instrumentos, estrategias o planes mencionados en el apartado anterior que establezcan el uso, a nivel municipal de zonas de reducida extensión.

c) Los planes, programas y estrategias territoriales que, estableciendo un marco para la autorización en el futuro de proyectos, no cumplan con los demás requisitos del apartado anterior.

Veinticuatro. Se suprime el punto 5 de la Disposición adicional primera.

Asimismo, con independencia de las modificaciones de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia se introduce en el texto normativo la siguiente disposición:

Disposición adicional. Tramitación de proyectos u obras con fondos procedentes de la Unión Europea.

Los proyectos u obras de rehabilitación de viviendas o edificios, equipamientos, puertos, infraestructuras y regeneración urbana que tengan financiación procedente de los fondos estructurales y de recuperación de la Unión Europea, y requieran de autorizaciones, licencias o informes de organismo de índole municipal o autonómico tendrán que ser tramitados de manera urgente en el plazo máximo de un mes desde la recepción del expediente completo.

INFORME JURÍDICO

Recibido el borrador de Decreto Ley, que lleva a cabo en su capítulo uno la modificación de la Ley 3/1996, de 16 de mayo de Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, y analizado su contenido se procede a efectuar las siguientes

CONSIDERACIONES JURÍDICAS

PRIMERA.-Oportunidad y motivación técnica.

La crisis sanitaria global motivada por el coronavirus SARS-CoV-2 ha golpeado de modo terrible a nuestra sociedad y a todos los sectores económicos, y en concreto al turístico muy duramente. Una vez sobrepasada la primera fase, sigue siendo extremadamente importante seguir estableciendo medidas que contribuyan a la recuperación del sector y a la mejora de la gestión administrativa, esenciales en el desarrollo económico de la Región de Murcia.

Nos encontramos ante una realidad extraordinaria y cambiante, motivada por la situación sanitaria y los acontecimientos climatológicos, que antes suponían la excepción, y que ahora se repiten de manera cada vez más insistente como consecuencia del inexorable cambio climático.

La experiencia muestra la escasez de herramientas con las que cuenta la ley todavía para agilizar la dinámica administrativa en cuanto a la ordenación y gestión diaria de los puertos. Se hace necesario dotarla de nuevos instrumentos, dinamizar aún más el sector portuario y acercar más a la realidad la aplicación de los tributos.

Todas las manifestaciones anteriores son fácilmente constatables y comprensibles puesto que son consecuencia directa de nuestra realidad actual, y no se entiende necesario ningún tipo de informe adicional a los que ya han sido emitidos por los órganos administrativos competentes a lo largo de la elaboración de la presente norma.

El articulado introduce diferentes novedades en la regulación jurídica existente en los puertos. Entre ellas está la simplificación de procedimientos administrativos internos, que van a repercutir en el servicio que se presta al ciudadano, la mejora de la interrelación de los procedimientos específicos portuarios con los medioambientales,

previsiones que favorecen la economía y supervivencia de empresas y entidades como las cofradías de pescadores, mayor ajuste a la realidad en el cálculo de determinadas tarifas,...

Todo ello se configura como un deber inexcusable, ya que en una época como la actual, en la que estamos sufriendo los efectos económicos y sociales provocados por la pandemia, la administración debe permanecer en primera línea y promover y salvaguardar la recuperación de la salud económica de nuestra región.

De acuerdo con lo anterior es evidente que se da la necesaria conexión entre la situación de urgencia definida y la medida concreta adoptada para subvenir a la misma, el decreto-ley. En este sentido, debe señalarse que, el contenido va dirigido a complementar la reactivación de la actividad económica portuaria en concordancia con la previsible relajación de las restricciones que empezamos a vislumbrar. Asimismo, se pretende asegurar el buen funcionamiento de un sector prioritario y capital para la Región, como es el turismo, y como son los puertos deportivos, en tanto que parte del mismo.

Se modifica el artículo 6, en aplicación del acuerdo de la Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado-Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, en relación con el artículo 1.2 de la ley 2/2020, de 27 de julio, de mitigación del impacto socioeconómico del Covid 19 en el área de Vivienda e Infraestructuras.

Las Comisiones Bilaterales de Cooperación se fueron constituyendo a partir de finales de los años ochenta, sin previsión legal específica, como órganos bilaterales de cooperación entre el Estado y las Comunidades Autónomas, regulándose cada una de ellas por sus respectivas normas internas de funcionamiento.

La primera regulación con rango legal de las Comisiones Bilaterales de Cooperación se produjo mediante la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico y Procedimiento Administrativo Común. El artículo 5.2 de la misma las definió como órganos de cooperación de composición bilateral y de ámbito general que reúnen a miembros del Gobierno, en representación de la Administración General del Estado, y a miembros del Consejo de Gobierno, en representación de la Administración de la respectiva Comunidad Autónoma. Su creación se efectúa mediante acuerdo, que determina los elementos esenciales de su régimen.

A estas Comisiones se les atribuyeron nuevas funciones con la reforma del artículo 33 Ley Orgánica del Tribunal Constitucional, mediante la Ley Orgánica 1/2000, de 7 de enero, con la finalidad de evitar el planteamiento de conflictos ante el Tribunal Constitucional.

Posteriormente, la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico de sector público, en su artículo 153 regula estos órganos de cooperación bilateral, sin perjuicio de las peculiaridades que, de acuerdo con las finalidades básicas previstas, se establezcan en los Estatutos de Autonomía en materia de organización y funciones de las Comisiones Bilaterales. En el caso de nuestra Región, el 15 de julio de 1988 se acuerda la constitución de una comisión bilateral de cooperación Administración del Estado-Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, y aprueban sus normas de funcionamiento, pudiendo examinar la misma cualesquiera asuntos que afecten a ambas partes con el objeto de evitar o resolver por vía extraprocesal conflictos de competencias.

La urgencia de la modificación la impone la necesidad de dotar a esta disposición normativa de la coherencia necesaria y de modificar el tenor literal del texto actualmente vigente por el acordado por ambas administraciones y que se considera conforme con el bloque de la constitucionalidad.

SEGUNDA.-Motivación y análisis jurídico.

La Constitución Española, de 27 de diciembre de 1978, establece en su artículo 148.1.6.a que las comunidades autónomas podrán asumir competencias en materia de puertos de refugio, puertos y aeropuertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales, y en el artículo 149 reserva al Estado la competencia exclusiva sobre puertos de interés general. Por su parte, el Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia aprobado por Ley Orgánica 4/1982 de 9 de junio, atribuye en su artículo 10.1.5 a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva sobre puertos de refugio, así como a puertos, helipuertos y aeropuertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales.

El ejercicio de las competencias en materia de Puertos le corresponde a la Consejería de Fomento e Infraestructuras de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10 del Decreto de Presidente 34/2021 de 3 de abril, de reorganización de la Administración Regional, en concordancia con el Decreto 175/2019 de 6 de septiembre por el que se establecen los órganos directivos de la Consejería de Fomento e Infraestructuras.

El Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia recoge en su título IV, como ingresos que constituyen la Hacienda Regional y sobre los que posee absoluta

autonomía y capacidad legislativa, los procedentes de sus impuestos, tasas y contribuciones especiales.

Con base en las mencionadas previsiones constitucionales y estatutarias, los Reales Decretos 2925/1982, de 12 de agosto; 2970/1983, de 19 de octubre, y 1595/1984, de 1 de agosto, materializan el traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia en materia de puertos.

La asunción por parte de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia de competencia exclusiva en materia de puertos deportivos y puertos de refugio permitió establecer una normativa propia, específica y con rango de ley que se materializó en la número 3/1996 de 16 de mayo que se pretende modificar.

Esta modificación se llevará a cabo por otra norma del mismo rango jerárquico, como es el Decreto Ley, previsto por el artículo 30.3 de nuestro Estatuto de Autonomía.

El decreto-ley constituye un instrumento constitucionalmente lícito, siempre que el fin que justifica la legislación de urgencia, sea, tal como reiteradamente ha exigido nuestro Tribunal Constitucional en distintas sentencias subvenir a un situación concreta, dentro de los objetivos gubernamentales, que por razones difíciles de prever exige una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido por la vía normal o por el procedimiento de urgencia para la tramitación parlamentaria de las leyes.

En relación con la concurrencia del presupuesto habilitante de extraordinaria y urgente necesidad, debe tenerse en cuenta la doctrina del Tribunal Constitucional, así el fundamento jurídico sexto de la Sentencia 1/2012, de 13 de enero, afirma que, «es claro que el ejercicio de la potestad de control que compete a este Tribunal implica que la definición por los órganos políticos de una situación de “extraordinaria y urgente necesidad” sea explícita y razonada, y que exista una conexión de sentido o relación de adecuación entre la situación definida que constituye el presupuesto habilitante y las medidas que en el Decreto-ley se adoptan (STC 29/1982, de 31 de mayo), de manera que estas últimas guarden una relación directa o de congruencia con la situación que se trata de afrontar (STC 182/1997, de 28 de octubre)».

Ante la gravedad de las consecuencias que seguimos sufriendo a raíz de los acontecimientos mencionados anteriormente, resulta imprescindible acudir a la aprobación de un decreto-ley, lo que ha motivado el descarte de otra forma de ejercicio de la acción normativa, como el proyecto de ley, que exigiría, como requisitos para su

entrada en vigor, una tramitación de la iniciativa legislativa por el Gobierno regional y una posterior tramitación parlamentaria del proyecto. Este proceso, incluso utilizando el procedimiento de urgencia, debido a su dilación en el tiempo, impediría la necesaria inmediatez en la respuesta que requieren los gravísimos acontecimientos.

A pesar del carácter extraordinario y urgente, en la elaboración de ésta disposición, se han observado los principios de buena regulación establecidos en nuestro ordenamiento jurídico, es decir, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, accesibilidad, simplicidad y eficacia.

En cumplimiento de los principios de eficacia y proporcionalidad, las medidas contempladas en esta norma se ajustan plenamente al objetivo que pretende conseguirse mediante este instrumento, supondrá un impulso de la actividad que incrementará el bienestar de los administrados y una mejora de la gestión administrativa puesto que se solventan problemas prácticos que han sido observados en la gestión diaria realizada.

Por otra parte, de acuerdo con los principios de seguridad jurídica y simplicidad, el decreto-ley es coherente con el resto del ordenamiento jurídico regional generando, por lo tanto, un marco normativo claro y poco disperso.

Por último, la norma es coherente con los principios de transparencia y accesibilidad al tener claramente definido su objetivo y la justificación del mismo en los párrafos anteriores, y haber cumplido estrictamente con los procedimientos exigidos en la tramitación de un decreto-ley, no habiéndose realizado los trámites de participación pública, al estar excepcionados para la tramitación de decretos-leyes, según lo dispuesto en el artículo 26.11 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, aplicado supletoriamente.

En cuanto a la tramitación de la propuesta de Decreto Ley, una vez aprobado por el Consejo de Gobierno a propuesta del Consejero de Fomento e Infraestructuras, y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 30.3 del nuestro Estatuto, en el plazo improrrogable de treinta días desde su promulgación, deberá ser convalidado o derogado por la Asamblea Regional después de un debate y votación de totalidad.

Sin perjuicio de su convalidación, la Asamblea Regional podrá tramitar el decreto-ley como proyecto de ley adoptando el acuerdo correspondiente dentro del plazo establecido en el párrafo anterior.

La modificación objeto de este informe comprende una amplia variedad de conceptos en relación con los fines antes mencionados. Podemos resumirlas como sigue:

1. Se modifica el artículo 6, en aplicación del acuerdo de la comisión bilateral de cooperación administración general del Estado-Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, en relación con la ley 2/2020, de 27 de julio, de mitigación del impacto socioeconómico del Covid 19 en el área de Vivienda e Infraestructuras.
2. Se modifica el artículo 7 con la finalidad de proteger la supervivencia económica de las cofradías de pescadores, entidades de capital importancia para la economía y el medio ambiente, que necesitan determinados ingresos para poder continuar su labor. Las funciones propias de las Cofradías, desde sus orígenes, han sido la representación y defensa de los intereses profesionales de sus miembros, entre las que se encuentra, de acuerdo con las normas vigentes, el elenco de funciones vinculado a sus miembros y a continuación el correspondiente a esa función consultiva y colaboradora con la Administración. Por otro lado las Cofradías de pescadores ayudan a desarrollar programas de interés para el sector relacionados con la sostenibilidad de la pesca y la biodiversidad marina, con el control y seguridad marítima, con la integración de los más jóvenes en la pesca y con la promoción e integración de la mujer en el sector.
3. Se actualiza la fórmula de cálculo del canon para mejorar la gestión de este tributo, puesto que en la práctica se utilizan los valores fijados por la Consejería de Hacienda, de acuerdo con las disposiciones legales. También se modifica la metodología para que las variables que inciden en el canon sean más realistas. Las modificaciones se encuentran en el artículo 16 y 30. Se intenta conseguir con ello la excelencia en la gestión, de acuerdo con los principios presentes en el artículo 3 de la ley 40/2015, como son simplicidad, claridad y proximidad, objetividad y transparencia, eficiencia en la asignación y utilización de los recursos públicos, etc.
4. Facilitar la consecución del interés público, ante el otorgamiento de autorizaciones en caso de cambio de circunstancias, dadas las situaciones cambiantes y urgentes que se han venido produciendo y se pueden producir como consecuencia de las circunstancias relatadas anteriormente.

5. Se ajusta el coeficiente C2 a la realidad del uso de los atraques en los puertos de gestión directa de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Estamos por tanto, ante una importante y necesaria modificación de la Ley 3/1996 de 16 de mayo de Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, para poder adaptarla a las cambiantes circunstancias que estamos viviendo.

Serán necesario a raíz de su aprobación la actualización de los procedimientos de la Guía de Procedimientos y Servicios relacionados con las tasas por servicios portuarios y cánones de ocupación o aprovechamiento del artículo 16.4 de la ley de Puertos, para incluir las modificaciones que se recogen.

TERCERA.-Informe de impacto presupuestario.

En cuanto a la incidencia económica y presupuestaria de la modificación, desde el punto de vista económico se dirige a continuar estimulando la actividad económica de los operadores que desarrollan su actividad en los recintos portuarios. La Dirección General de Movilidad y Litoral dará cumplimiento a lo dispuesto en la norma con los medios y recursos materiales y personales con los que dispone actualmente, no existiendo previsión de nuevos recursos humanos, ni materiales, por lo que no procede valorar su coste. La norma propuesta no afecta por tanto directamente a las partidas de gastos de los departamentos impulsores de la norma ni de otros departamentos de la Administración regional. En cambio sí afectará de un modo muy limitado al presupuesto de ingresos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, en un doble sentido, por cuanto reducirá los ingresos de la partida correspondiente al código 55004 "Concesión de servicios portuarios" y aumentará otros.

Por otro lado, también se puede producir una minoración en la recaudación de las tasas por servicios portuarios (T470), regulada en el Anexo I del Decreto Legislativo 1/2004, de 9 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Tasas, Precios Públicos y Contribuciones Especiales, por cuanto se introduce en la Ley de Puertos una *"reducción de hasta el 80% cuando se justifiquen pérdidas como consecuencia de acontecimientos climatológicos extraordinarios o quebrantos que por su violencia, imprevisibilidad y ajenidad a la conducta humana puedan ser constitutivos de fuerza mayor"*.

Así, el importe total liquidado en 2019 correspondiente a las distintas tarifas de la T470-tasa por servicios portuarios, ascendió a 600.922,09 euros.

No obstante, no procederá la aplicación del máximo de reducción (80%) en todos los casos, por cuanto la modificación normativa prevé la aplicación de la reducción en función de las pérdidas económicas justificadas en cada caso.

Igualmente, el importe correspondiente a una estimación en la menor recaudación no cabe aplicarlo para el cálculo de la recaudación anual, ya que solo procederá por el periodo que se considere adecuado para reducir el impacto negativo en la situación económica de los afectados.

Asimismo, dentro de la tasa T470 por servicios portuarios, se liquida la tarifa T5, que grava *“la utilización por parte de las embarcaciones deportivas o de recreo, sus tripulantes y pasajeros, de las dársenas y zonas de fondeo, de las instalaciones de amarre y atraque en muelles y pantalanes y por los servicios generales de policía”*, en concreto, en los puertos de titularidad y gestión directa de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (Cabo de Palos y Águilas). Los sujetos pasivos son titulares de embarcaciones de recreo.

El importe total de las liquidaciones practicadas en 2020 por esta tarifa T5 en el puerto afectado por la modificación asciende a casi 203.000 euros, que solo en una muy pequeña cuantía se vería afectado por la aplicación de la reducción regulada.

Por todo lo expuesto, el importe estimado de la reducción de la tasa por servicios portuarios asciende a 10.460,60 euros, de acuerdo con el siguiente detalle:

ATRAQUE	TASA COEFICIENTE ACTUAL (1,00) con IVA	TASA COEFICIENTE NUEVO (0,60) con IVA	DIFERENCIA
TOTAL	26.151,50	15.690,90	10.460,60

CUARTA.-Informe de impacto por razón de género.

De conformidad con lo dispuesto en la Ley 8/2016, de 27 de mayo, de igualdad social de lesbianas, gais, bisexuales, transexuales, transgénero e intersexuales, y de políticas públicas contra la discriminación por orientación sexual e identidad de género en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, así como de lo establecido en el artículo 46.3 de la Ley 6/2004, de 28 de diciembre, del Estatuto del Presidente y del

Consejo de Gobierno de la Región de Murcia, el proyecto normativo no tiene impacto alguno en cuanto a diversidad de género, dado que en el mismo se establecen medidas que afectan por igual a todas las personas.

QUINTA.- Informe de impacto sobre diversidad de género.

El impacto por razón de género de la norma propuesta es nulo o neutro, por cuanto no existen diferencias de partida en relación a la igualdad de oportunidades y de trato entre hombres y mujeres y no se prevé modificación alguna de esta situación, es decir, el género no es relevante para la aplicación de la futura norma.

Es cuanto procede informar.

LA JEFA DEL SERVICIO JURIDICO ADMINISTRATIVO Y JUNTA ARBITRAL DE
TRANSPORTES

María Carmen Manuel Sánchez

LA SUBDIRECTORA GENERAL DE COSTAS Y PUERTOS

María José Dólera Arraez



INFORME JURÍDICO

Recibido el borrador de Decreto Ley por el que se modifica la ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y la ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia y analizado su contenido procede efectuar las siguientes

CONSIDERACIONES JURÍDICAS

1.- Oportunidad y motivación técnica.

La modificación de la ley 10/2014, de 27 de noviembre reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia viene determinada por la ejecución del Acuerdo de la Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado- Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, para el estudio y propuesta de solución de las discrepancias competenciales manifestadas en relación con el artículo 2 apartado 6 de la Ley 2/2020, concretando la aplicación de la contratación de plazas individualizadas en los servicios de ámbito municipal.

Las Comisiones Bilaterales de Cooperación se fueron constituyendo a partir de finales de los años ochenta, sin previsión legal específica, como órganos bilaterales de cooperación entre el Estado y las Comunidades Autónomas, regulándose cada una de ellas por sus respectivas normas internas de funcionamiento.

La primera regulación con rango legal de las Comisiones Bilaterales de Cooperación se produjo mediante la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico y Procedimiento Administrativo Común. El artículo 5.2 de la misma las definió como órganos de cooperación de composición bilateral y de ámbito general que reúnen a miembros del Gobierno, en representación de la Administración General del Estado, y a miembros del Consejo de Gobierno, en representación de la Administración de la respectiva Comunidad Autónoma. Su creación se efectúa mediante acuerdo, que determina los elementos esenciales de su régimen.



A estas Comisiones se les atribuyeron nuevas funciones con la reforma del artículo 33 Ley Orgánica del Tribunal Constitucional, mediante la Ley Orgánica 1/2000, de 7 de enero, con la finalidad de evitar el planteamiento de conflictos ante el Tribunal Constitucional.

Posteriormente, la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico de sector público, en su artículo 153 regula estos órganos de cooperación bilateral, sin perjuicio de las peculiaridades que, de acuerdo con las finalidades básicas previstas, se establezcan en los Estatutos de Autonomía en materia de organización y funciones de las Comisiones Bilaterales. En el caso de nuestra Región, el 15 de julio de 1988 se acuerda la constitución de una comisión bilateral de cooperación Administración del Estado-Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, y se aprueban sus normas de funcionamiento, pudiendo examinar la misma cualesquiera asuntos que afecten a ambas partes con el objeto de evitar o resolver por vía extraprocesal conflictos de competencias.

La urgencia de la modificación la impone la necesidad de dotar a esta disposición normativa de la coherencia necesaria y de modificar el tenor literal del texto actualmente vigente por el acordado por ambas administraciones y que se considera conforme con el bloque de la constitucionalidad.

La crisis sanitaria global motivada por el coronavirus SARS-CoV-2 ha golpeado de modo terrible a nuestra sociedad y a todos los sectores económicos. El confinamiento de la población, y las posteriores restricciones han supuesto la paralización absoluta de nuestra actividad. Una vez sobrepasada la primera fase, sigue siendo extremadamente importante seguir estableciendo medidas que contribuyan a la recuperación de los distintos sectores y a la mejora de la gestión administrativa, esenciales en el desarrollo económico de la Región de Murcia.

Nos encontramos ante una realidad extraordinaria y cambiante, motivada por la situación sanitaria, social y económica que ha resultado de los acontecimientos extraordinarios que hemos vivido.

En estas circunstancias son no solo absolutamente pertinentes y convenientes, sino imperativamente necesarias todas aquellas medidas que se adopten por los poderes y administraciones públicas tendentes a facilitar la reactivación económica en



aquellos sectores de nuestra economía que, como el del transporte, se están viendo gravemente afectados por esta crisis.

Las modificaciones que se pretenden introducir en la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, y 10/2015, de 24 de marzo, van dirigidas a ese objetivo facilitando por una parte el desarrollo de esta actividad en la Región de Murcia, a través de medidas tales como la de permitir la contratación de los servicios de taxi por dos o más personas con la posibilidad de pago individualizado del servicio para cada una de ellas.

En puridad, sería necesario contar con los informes y alegaciones pertinentes tanto de los representantes de los sectores afectados como de los representantes de asociaciones de consumidores y usuarios, así como de Ayuntamientos, a través del oportuno trámite de audiencia, pero la urgencia que conlleva esta toma de decisiones para acometer una rápida reactivación del sector, y puesto que se trata de medidas que facilitan tanto el desarrollo de la actividad de los profesionales, como el acceso a los servicios de los usuarios, hacen conveniente y adecuado que se tramiten y aprueben a través de Decreto Ley.

La Consejería de Fomento e Infraestructuras viene desarrollando el nuevo sistema concesional del transporte de viajeros por carretera de la Región de Murcia con el objetivo de establecer una red regional vertebrada, conexa y eficaz, incrementando su adecuación a las necesidades de la población optimizando el coste y el tiempo del transporte para que resulte económicamente sostenible y preservar su viabilidad, estabilidad y coherencia, así como su integración con los demás modos de transporte que operan en la Región.

En la Comunidad Autónoma de Murcia existen determinados núcleos de población cuya diseminación y escasa densidad impide establecer unos servicios de transporte regular de viajeros de uso general con una ocupación mínima que asegure su viabilidad social y económica, por lo que carecen de servicios de transporte público que garanticen una adecuada movilidad de sus habitantes. Por ello el diseño del nuevo sistema concesional se viene abordando mediante el aprovechamiento de los recursos existentes para dotar a la nueva red de un mayor número de expediciones sin que supongan incrementos de los costes económicos asociados al sistema mediante la integración de los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general y de uso especial que se prestan en la Región de Murcia.



Por lo anterior, se hace precisa la modificación de la Ley 10/2015, de 24 de Marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia en los términos siguientes, de tal forma que se adicionen cuatro nuevos apartados en otros tantos artículos (referentes a la regulación del transporte urbano, y referentes al transporte interurbano, respectivamente) que permitan claramente esta posibilidad. En este sentido, se establecen determinadas obligaciones de reserva de plazas o utilización de la capacidad residual de los vehículos a los concesionarios, a petición de la administración concedente, en determinado casos.

El fomento del uso de los servicios de transporte regular de viajeros por carretera por la ciudadanía se configura como un factor esencial en la reactivación económica del sector. Por ello, facilitar y ampliar las expediciones para determinados sectores y posibilitar el uso compartido de expediciones por diferentes tipos de usuarios, de la manera que se determine y con el necesario control administrativo, posibilitará la disminución de los costes, tanto económicos como medioambientales. Asimismo logrará aumentar las posibilidades de comunicación de todos los usuarios, con independencia del núcleo de población al que pertenezcan, y todo ello contribuirá a hacer realmente efectivo el derecho a la movilidad de los ciudadanos de nuestra Región.

Ante la gravedad de las consecuencias derivadas de la situación actual en nuestra Región, como en el resto del mundo, resulta imprescindible acudir a la aprobación de un decreto-ley. Ha sido descartada por ello otra forma de ejercicio de la acción normativa, como el proyecto de ley, que exigiría, como requisitos para su entrada en vigor, una tramitación de la iniciativa legislativa por el Gobierno regional y una posterior tramitación parlamentaria del proyecto. Este proceso, incluso utilizando el procedimiento de urgencia, debido a su dilación en el tiempo, impediría la necesaria inmediatez en la respuesta que requieren los gravísimos acontecimientos.

Los objetivos perseguidos sólo pueden llevarse a cabo mediante este vehículo normativo desde otro punto de vista a causa del inminente vencimiento de las concesiones de transporte público regular de viajeros en la Región de Murcia, y por ello surge la imperiosa necesidad de modificar el régimen de las mismas y adaptarlo a los criterios anteriormente establecidos.



En la gestión indirecta de servicios públicos, las empresas colaboran en un espacio que es de titularidad y competencia de la Administración (art. 128.2 CE), como dicen los tribunales, «una esfera de actuación originariamente administrativa» (STS 3ª, de 11 de diciembre de 1998, RJ 10366); mientras que en las actividades realizadas en condiciones de mercado, incluso en los fuertemente regulados, se trata de actividades privadas, no publicadas, regidas por la libertad de empresa (art. 38 CE). En relación con su título, el funcionamiento del servicio público tiene entidad propia y diferenciada frente a la concurrencia de una razón de interés general. Por otro lado también se subraya y respeta la especialidad del transporte escolar.

Los argumentos citados legitiman sobradamente la modificación de las leyes citadas, en los términos señalados.

Se incluye también una disposición adicional en referencia a la situación de la concesión relativa al Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

La grave situación económica creada por el virus SARS COV 2 ha tenido en el transporte aéreo especial virulencia. Es un hecho incontestable que las cifras del transporte aéreo han sufrido un grave descenso en todo el mundo. Esta situación se ha dejado sentir más intensamente en aquellos países que por su estructura económica son más dependientes del sector turístico. Las restricciones a la movilidad, tanto las impuestas como medida preventiva frente al virus, como las derivadas de otras consecuencias de la pandemia, como es el empobrecimiento de la población, suponen un durísimo golpe a la rentabilidad de las infraestructuras establecidas para encauzar el transporte aéreo, desde las aerolíneas hasta los aeropuertos.

El Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia no ha permanecido ajeno a este fenómeno, antes al contrario, y ello por dos razones fundamentales. En primer lugar por la dependencia del sector turístico, y en segundo lugar, por el hecho de encontrarse en los comienzos de su explotación. Las expectativas de negocio inicialmente previstas, incluso a medio plazo, han sufrido un irremediable deterioro que pueden llevar a pérdidas a corto plazo a la concesionaria, e incluso al abandono de la concesión, si como consecuencia de las mismas surge la necesidad de capitalizar la sociedad explotadora con el consiguiente esfuerzo financiero, especialmente lesivo para la estabilidad del negocio. No obstante, la capacidad de recuperación de esta estructura

mantiene intacto todo su potencial, solo que se retrasa en el tiempo a causa de este incidente.

Nadie puede dudar del enorme esfuerzo que la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia ha llevado a cabo en todos ámbitos para conseguir que esta infraestructura estuviera presente en la Región, ni la relevancia de la misma en un futuro escenario de recuperación. De ahí que una mínima tutela del interés público, especialmente traducido en el mantenimiento de los servicios públicos, hace necesario y vital un esfuerzo de la Administración concedente dirigido a evitar un mayor deterioro, con las consecuencias ya descritas. Pero este esfuerzo necesita de un consenso político con mayor evidencia que nunca y esta necesidad encuentra, como no podía ser de otra manera, en el respaldo parlamentario su mejor expresión, facultando al Gobierno Regional para la adopción de estas medidas que pasan ineludiblemente por la modificación de los términos concesionales inicialmente previstos. Nos encontramos indudablemente ante un cambio de circunstancias de tal naturaleza y entidad que conducen a considerar que la base del negocio que estuvo presente en el momento de la adjudicación se ha transformado en su totalidad, aunque se abren nuevas posibilidades que es preciso aprovechar.

En este caso, es indispensable dar una respuesta rápida y contundente a los problemas suscitados en la gestión del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, que está sufriendo brutalmente las consecuencias de la crisis provocada por el SARS COV 2.

2.- Motivación y análisis jurídico.

a) Competencia de la CARM sobre la materia.

La Comunidad Autónoma dispone de competencia exclusiva en materia de transportes que no exceden de su ámbito territorial, en virtud de lo establecido en el artículo 149.1.21 de la Constitución y en el artículo 10.Uno.4 del Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia.

La Sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, clarificó el panorama de distribución competencial en este ámbito y reconoció a las comunidades autónomas la competencia en materia de transportes urbanos e interurbanos, entre los que se



encuentra indudablemente el transporte de viajeros en vehículos de turismo por medio de taxi.

La Consejería de Fomento e Infraestructuras tiene atribuidas por su parte las competencias de propuesta, desarrollo y ejecución de las directrices generales del Consejo de Gobierno en materia transportes y logística entre otras, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto del Presidente nº 34/2021, de 3 de abril, de Reorganización de la Administración Regional, y el 175/2019 de 6 de septiembre por el que se establecen los órganos directivos de la Consejería de Fomento e Infraestructuras.

En cuanto a la concesión del AIRM, mediante la Orden FOM 1252/2003, de 21 de mayo, el Ministerio de Fomento autorizó la construcción del Aeropuerto de la Región de Murcia, lo declaró de interés general del Estado y determinó el modo de gestión de sus servicios.

El Consejo de Gobierno, en virtud de Acuerdo de 18 de marzo de 2004, declaró Actuación de Interés Regional la implantación del Aeropuerto de la Región de Murcia.

En virtud de la ya citada Orden FOM 1252/2003, corresponde a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia la titularidad del citado Aeropuerto, y por tanto corresponde a la misma, a través de la Consejería de Fomento e Infraestructuras la gestión de esta infraestructura.

b) Base jurídica y rango del proyecto normativo

La adopción de las medidas que han quedado expuestas en el punto primero de este Informe han de ser adoptadas en una norma con rango de ley, puesto que se articulan mediante la modificación de una norma con este rango, en virtud del principio de jerarquía normativa.

El decreto-ley constituye un instrumento constitucionalmente lícito, siempre que el fin que justifica la legislación de urgencia, sea, tal como reiteradamente ha exigido nuestro Tribunal Constitucional en distintas sentencias subvenir a una situación concreta, dentro de los objetivos gubernamentales, que por razones difíciles de prever exige una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido por la vía normal o por el procedimiento de urgencia para la tramitación parlamentaria de las leyes.



En relación con la concurrencia del presupuesto habilitante de extraordinaria y urgente necesidad, debe tenerse en cuenta la doctrina del Tribunal Constitucional, así el fundamento jurídico sexto de la Sentencia 1/2012, de 13 de enero, afirma que, «es claro que el ejercicio de la potestad de control que compete a este Tribunal implica que la definición por los órganos políticos de una situación de “extraordinaria y urgente necesidad” sea explícita y razonada, y que exista una conexión de sentido o relación de adecuación entre la situación definida que constituye el presupuesto habilitante y las medidas que en el Decreto-ley se adoptan (STC 29/1982, de 31 de mayo), de manera que estas últimas guarden una relación directa o de congruencia con la situación que se trata de afrontar (STC 182/1997, de 28 de octubre)».

En el supuesto del presente Decreto Ley, queda plenamente justificada su necesidad y urgencia con las manifestaciones realizadas anteriormente en cuanto a la oportunidad y motivación técnica del mismo.

c) Descripción del contenido y de la tramitación de la propuesta normativa.

La modificación que se pretende realizar de la Ley 10/2014, de 27 de noviembre tiene el siguiente contenido:

Se modifica el primer párrafo del artículo 24, en el sentido convenido en el Acuerdo de la Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado-Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, para el estudio y propuesta de solución de las discrepancias competenciales manifestadas en relación con el artículo 2 (apartado 6) de la Ley 2/2020, concretando la aplicación de la contratación de plazas individualizadas en los servicios de ámbito municipal.

La modificación que se pretende realizar de la Ley 10/2015, de 24 de marzo tiene el siguiente contenido:

Se modifican el artículo 14 mediante la adición del apartado 4, el artículo 16 mediante la adición del apartado 3, el artículo 18 mediante la adición del apartado 4, y el artículo 14 mediante la adición del apartado 3. Se establecen en los mismos como novedad determinadas obligaciones de reserva de plazas o utilización de la capacidad residual de los vehículos a los concesionarios, a petición de la administración concedente, en determinado casos.



Se incluye una disposición en la que se establece la necesidad de que por el órgano de contratación se adopten aquellas medidas contractuales que se consideren necesarias para la viabilidad de la concesión correspondiente al contrato de gestión de servicios públicos "Gestión, explotación, mantenimiento y conservación del Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia".

En cuanto a la tramitación de la propuesta de Decreto Ley, una vez aprobado por el Consejo de Gobierno a propuesta del Consejero de Fomento e Infraestructuras, y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 30.3 del nuestro Estatuto, en el plazo improrrogable de treinta días desde su promulgación, deberá ser convalidado o derogado por la Asamblea Regional después de un debate y votación de totalidad.

Sin perjuicio de su convalidación, la Asamblea Regional podrá tramitar el decreto-ley como proyecto de ley adoptando el acuerdo correspondiente dentro del plazo establecido en el párrafo anterior.

d) Normas cuya vigencia queda afectada por la norma que se pretende aprobar.

Exclusivamente la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y la Ley 10/2015, de 24 de Marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia

e) Necesidad de alta o actualización del servicio o procedimiento previsto en la disposición que se pretende aprobar en la Guía de Procedimientos y Servicios de la Administración Pública de la Región de Murcia.

No se derivan de la modificación legal que se pretende realizar alta o actualización de ningún procedimiento o servicio.

3.- Informe de impacto presupuestario.

La implantación de las previsiones que establece la nueva normativa, no supondrá para la Administración regional la adquisición de nuevos recursos materiales, ni la contratación de personal ni un aumento en los costes del personal existente.



En cuanto a la modificación del contrato de concesión relativo al Aeropuerto, supondrá, previsiblemente, una disminución del Presupuesto de Ingresos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia en ejercicios futuros, si se materializa reduciendo el canon concesional.

Las disminuciones que se produzcan, en su caso, estarán determinadas de acuerdo con el calendario de ingresos previsto por la administración concedente en concepto de canon, en el pliego de condiciones de la concesión. No es posible estimar a fecha de hoy la cifra concreta que pueda suponer la modificación citada, puesto que no se conocen las variables concretas que será necesario tener en cuenta para asegurar la viabilidad de la concesión en el momento en que ello se determine.

4.- Informe de impacto sobre diversidad de género.

De conformidad con lo dispuesto en la Ley 8/2016, de 27 de mayo, de igualdad social de lesbianas, gais, bisexuales, transexuales, transgénero e intersexuales, y de políticas públicas contra la discriminación por orientación sexual e identidad de género en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, así como de lo establecido en el artículo 46.3 de la Ley 6/2004, de 28 de diciembre, del Estatuto del Presidente y del Consejo de Gobierno de la Región de Murcia, el proyecto normativo no tiene impacto alguno en cuanto a diversidad de género, dado que en el mismo se establecen medidas que afectan por igual a todas las personas, tanto en su condición de titulares de licencias, como en su condición de usuarios o usuarias de los servicios prestados a través del taxi u otros tipos de transporte.

5.- Informe de impacto por razón de género.

El impacto por razón de género de la norma propuesta es nulo o neutro, por cuanto no existen diferencias de partida en relación a la igualdad de oportunidades y de trato entre hombres y mujeres y no se prevé modificación alguna de esta situación, es decir, el género no es relevante para la aplicación de la futura norma. Hay que tener en cuenta que la aprobación de la norma propuesta, como se ha referido en varias



ocasiones a lo largo de este informe, establece medidas de reactivación económica del sector del transporte, facilitando por una parte el desarrollo de esta actividad en la Región de Murcia, y fomentando por otra la utilización de los servicios por los usuarios y usuarias potenciales del mismo, sin distinción de género, en ningún caso.

LA JEFA DEL SERVICIO JURIDICO ADMINISTRATIVO Y JUNTA ARBITRAL DE
TRANSPORTES

María Carmen Manuel Sánchez

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE MOVILIDAD Y LOGÍSTICA

Joaquín Ruíz Guevara

(Documento firmado electrónicamente al margen)



INFORME

Objeto: borrador de Decreto-Ley para la modificación de la Ley 6/2015, de 24 de marzo, de la Vivienda y Lucha contra la Ocupación de la Región de Murcia.

CONSIDERACIONES

PRIMERA.- Oportunidad y motivación técnica.

El 28 de abril de 2020, se publicó en el BORM el Decreto-Ley 3/2020, de 23 de abril, de mitigación del impacto socioeconómico del COVID-19 en el área de vivienda e infraestructuras. La convalidación de dicho Decreto-Ley por la Asamblea Regional dio lugar a la aprobación de la Ley 2/2020, de 27 de julio, de mitigación del impacto socioeconómico del COVID-19 en el área de vivienda e infraestructuras.

Asimismo, en la línea del impulso a la recuperación económica para contrarrestar los efectos del COVID-19, la Unión Europea aprobó en diciembre de 2020 el mayor paquete de estímulos jamás financiado a través del presupuesto comunitario, NextGenerationEU, lo que requiere la disponibilidad de recursos humanos y materiales en las distintas Administraciones públicas para la obtención y gestión de estos fondos.

Por otra parte, la Disposición Adicional Tercera de la Ley 29/1994, de 24 de noviembre, de Arrendamientos Urbanos, deja a criterio de las Comunidades Autónomas el establecimiento o no de la obligación de depositar a disposición de las respectivas Administraciones autonómicas, o del ente público designado al efecto, las cantidades que, en concepto de fianza de los contratos de arrendamiento que se celebren, se presten de conformidad con lo preceptuado en el artículo 36 de dicha Ley.

Dado el largo periodo de tiempo transcurrido desde la creación del régimen de constitución de fianzas por arrendamientos y suministros en el ámbito territorial de la Región de Murcia, que se produjo mediante el Decreto 11/1985, de 22 de febrero, de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas, sobre fianzas por alquileres y suministros, en un contexto económico y social muy diferente del actual, se considera oportuno adoptar medidas para dinamizar los alquileres de viviendas y locales de negocio, en una etapa de dificultades económicas que se prevén duraderas con motivo



de la pandemia del Covid-19, y que al mismo tiempo supongan una eliminación de cargas burocráticas con carácter permanente para las empresas y ciudadanos, así como agilizando las tareas de gestión y liberando recursos de personal para otras actuaciones administrativas que se consideran prioritarias.

En el mismo sentido de simplificar y acelerar los procedimientos administrativos, sobre todo en especiales situaciones de necesidad y vulnerabilidad de determinados colectivos, se estima necesario habilitar un procedimiento extraordinario para la adjudicación de viviendas de promoción pública o social de forma más rápida y eficaz, en caso de pérdida de la vivienda a título de propiedad, alquiler o usufructo a causa de catástrofes naturales u otros acontecimientos extraordinarios no imputables al solicitante.

SEGUNDA.- Motivación y análisis jurídico.

El Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia, aprobado por Ley Orgánica 4/1982 de 9 de junio, atribuye en su artículo artículo 10 Uno 2, a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva en materia de vivienda.

El ejercicio de las competencias en esta materia le corresponde a la Consejería de Fomento e Infraestructuras de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10 del Decreto de Presidente 34/2021, de 3 de abril, de reorganización de la Administración Regional.

La asunción por parte de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia de competencia exclusiva en materia de vivienda le permite establecer una normativa propia y específica, con rango de ley.

El decreto-ley constituye un instrumento constitucionalmente lícito, siempre que el fin que justifica la legislación de urgencia, sea, tal como reiteradamente ha exigido nuestro Tribunal Constitucional en distintas sentencias subvenir a un situación concreta, dentro de los objetivos gubernamentales, que por razones difíciles de prever exige una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido por la vía normal o por el procedimiento de urgencia para la tramitación parlamentaria de las leyes.



En relación con la concurrencia del presupuesto habilitante de extraordinaria y urgente necesidad, debe tenerse en cuenta la doctrina del Tribunal constitucional.

De acuerdo con ella, se requieren, por un lado, «la presentación explícita y razonada de los motivos que han sido tenidos en cuenta por el Gobierno en su aprobación», es decir, lo que ha venido en denominarse, la situación de urgencia; y, por otro, «la existencia de una necesaria conexión entre la situación de urgencia definida y la medida concreta adoptada para subvenir a ella». En cuanto a la situación de urgencia, el Tribunal Constitucional ha indicado que «aun habiendo descartado que la utilización por el Gobierno de su potestad legislativa extraordinaria deba circunscribirse a situaciones de fuerza mayor o emergencia, es lo cierto que hemos exigido la concurrencia de ciertas notas de excepcionalidad, gravedad, relevancia e imprevisibilidad que determinen la necesidad de una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido para la tramitación parlamentaria de las leyes, bien sea por el procedimiento ordinario o por el de urgencia» (SSTC 68/2007, FJ 10, y 137/2011, FJ 7). También ha señalado el Tribunal Constitucional que la valoración de la extraordinaria y urgente necesidad de una medida puede ser independiente de su imprevisibilidad e, incluso, de que tenga su origen en la previa inactividad del propio Gobierno, siempre que concurra efectivamente la excepcionalidad de la situación, pues «lo que aquí debe importar no es tanto la causa de las circunstancias que justifican la legislación de urgencia cuanto el hecho de que tales circunstancias efectivamente concurren» (STC 11/2002, de 17 de enero, FJ 6). En cuanto a la conexión de sentido entre la situación de necesidad definida y las medidas que en el decreto-ley se adoptan, el Tribunal Constitucional atiende a «un doble criterio o perspectiva para valorar la existencia de la conexión de sentido: el contenido, por un lado, y la estructura, por otro, de las disposiciones incluidas en el Real Decreto-ley controvertido» (SSTC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 3; 1/2012, de 13 de enero, FJ 11; 39/2013, de 14 de febrero, FJ 9; y 61/2018, de 7 de junio, FJ 4).

Ante la gravedad de las consecuencias de los acontecimientos mencionados anteriormente, resulta imprescindible acudir a la aprobación de un decreto-ley, lo que ha motivado el descarte de otra forma de ejercicio de la acción normativa, como el proyecto de ley, que exigiría, como requisitos para su entrada en vigor, una tramitación de la iniciativa legislativa por el Gobierno regional y una posterior tramitación parlamentaria del proyecto. Este proceso, incluso utilizando el procedimiento de



urgencia, debido a su dilación en el tiempo, impediría la necesaria inmediatez en la respuesta que se requiere.

Concurren también las notas de excepcionalidad, gravedad y relevancia que hacen necesaria una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido para la tramitación parlamentaria de una ley, bien sea por el procedimiento ordinario o por el de urgencia (STC 68/2007, FJ 10 y STC 137/2011, FJ 7). Por lo demás, en el supuesto abordado por este decreto-ley, ha de subrayarse que para subvenir a la situación de extraordinaria y urgente necesidad descrita es necesario proceder a la reforma de una norma con rango de ley, lo que de por sí exige «una respuesta normativa con rango de ley» (STC 152/2017, de 21 de diciembre, FJ 3 i). La norma con rango de ley objeto de modificación por este decreto-ley cumple lo establecido en el artículo 30.3 del Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia ya que no regula derechos previstos en el Estatuto, régimen electoral, instituciones de la Región de Murcia ni el presupuesto de la Comunidad Autónoma.

A pesar del carácter extraordinario y urgente, en la elaboración de esta disposición, se han observado los principios de buena regulación establecidos, en nuestro ordenamiento jurídico, es decir, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, accesibilidad, simplicidad y eficacia.

En cumplimiento de los principios de eficacia y proporcionalidad, las medidas contempladas en esta norma se ajustan plenamente al objetivo que pretende conseguirse mediante este instrumento.

Por otra parte, de acuerdo con los principios de seguridad jurídica y simplicidad, el decreto-ley es coherente con el resto del ordenamiento jurídico regional generando, por lo tanto, un marco normativo claro y poco disperso.

Por último, la norma es coherente con los principios de transparencia y accesibilidad al tener claramente definido su objetivo y la justificación del mismo y haber cumplido estrictamente con los procedimientos exigidos en la tramitación de un decreto-ley, no habiéndose realizado los trámites de participación pública, al estar excepcionados para la tramitación de decretos-leyes, según lo dispuesto en el artículo 26.11 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, aplicado supletoriamente.

En cuanto a la tramitación de la propuesta de Decreto Ley, una vez aprobado por el Consejo de Gobierno a propuesta del Consejero de Fomento e Infraestructuras, y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 30.3 del Estatuto, en el plazo improrrogable de treinta días desde su promulgación, deberá ser convalidado o derogado por la Asamblea Regional después de un debate y votación de totalidad.

Sin perjuicio de su convalidación, la Asamblea Regional podrá tramitar el decreto-ley como proyecto de ley adoptando el acuerdo correspondiente dentro del plazo establecido en el párrafo anterior.

Respecto a las normas que se ven afectadas por esta propuesta de Decreto-ley, se trataría de las que se enumera a continuación:

- *Ley 6/2015, de 24 de marzo, de la Vivienda y Lucha contra la Ocupación de la Región de Murcia*, de la cual se derogarían los artículos 20 y 21, y se modificaría el artículo 40.
- *Decreto 11/1985, de 22 de febrero, de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas, sobre fianzas por alquileres y suministros*, que quedaría derogado, al igual que las dos normas siguientes relacionadas con el mismo.
- *Decreto 67/1994, de 1 de julio, por el que se modifica el Decreto 11/1985, de 22 de febrero, y se regula la forma de constitución de las fianzas por arrendamientos urbanos y suministros*.
- *Orden de 27 de julio de 1994, por la que se desarrolla el Decreto 67/1994, de 1 de julio, que regula la forma de constitución de las fianzas por arrendamientos urbanos y suministros*.

TERCERA.- Incidencia económica y presupuestaria.

A.- Incidencia económica

Por lo que respecta a la puesta en marcha de las modificaciones normativas contenidas en el Decreto-Ley, cabe señalar que la supresión de la obligación de depositar las fianzas por arrendamientos en la Administración autonómica y el procedimiento extraordinario para la adjudicación de viviendas de promoción pública o

social no precisan la utilización de recursos materiales ni humanos adicionales, sino al contrario, permitirán en el medio y largo plazo, cuando se proceda a las devoluciones de las fianzas de todos los contratos actualmente en vigor, una liberación del personal que se venía dedicando a estas tareas para reforzar otras unidades de la Oficina para la Gestión Social de la Vivienda que imperiosamente lo necesitan.

En el mismo sentido, se considera que las medidas no supondrán una minoración significativa de los recursos económicos destinados a financiar actuaciones propias de la Administración regional, dado que las fianzas depositadas deben mantenerse a disposición de sus depositantes para efectuar la oportuna devolución cuando proceda, sea a la finalización del contrato, sea en el momento de su posible cancelación previa, y que, durante el tiempo en que los fondos se encuentran depositados en las cuentas bancarias de la Tesorería regional, y teniendo en cuenta la actual situación de tipos de interés a cero o negativos, que se prevé duradera en los próximos años, tampoco resulta viable obtener una adecuada rentabilidad sobre los mismos.

B.- Impacto presupuestario

a.- Impacto sobre presupuesto de ingresos

La medida de supresión del depósito obligatorio de las fianzas no tiene impacto en los ingresos percibidos por la CARM, dado que las fianzas depositadas no tienen la consideración de ingresos presupuestarios.

La medida de habilitar un procedimiento extraordinario para la adjudicación de viviendas de promoción pública o social tampoco tiene impacto alguno en los ingresos percibidos por la CARM, ya que solo varía el procedimiento en cuestión, en determinadas situaciones catastróficas o de emergencia, sin ocasionar nuevos ingresos o gastos para la Administración regional.

b.- Impacto sobre presupuesto de gastos

La medida de supresión del depósito obligatorio de las fianzas no tiene impacto en los gastos a realizar por la CARM, dado que las fianzas devueltas no tienen la consideración de gastos presupuestarios.

La medida de habilitar un procedimiento extraordinario para la adjudicación de



viviendas de promoción pública o social tampoco tiene impacto alguno en los gastos a realizar por la CARM, ya que solo varía el procedimiento en cuestión, en determinadas situaciones catastróficas o de emergencia, sin ocasionar nuevos ingresos o gastos para la Administración regional.

Este proyecto de Decreto Ley no supone cofinanciación comunitaria.

CUARTA.- Informe de impacto por razón de género.

El impacto por razón de género de la norma propuesta es nulo o neutro, por cuanto no existen diferencias de partida en relación a la igualdad de oportunidades y de trato entre hombres y mujeres y no se prevé modificación alguna de esta situación, es decir, el género no es relevante para la aplicación de la futura norma.

Es cuanto procede informar.

El Director de la Oficina para la Gestión Social de la Vivienda

(Documento firmado electrónicamente)

José Antonio Bascuñana Coll



INFORME

OBJETO: *Regulación legal de la justificación de las ayudas a la reconstrucción de las viviendas siniestradas durante el seísmo del 11 de mayo de 2011 en Lorca.*

CONSIDERACIONES

PRIMERA. - Oportunidad y motivación técnica.

El municipio de Lorca sufrió, el 11 de mayo de 2011, las consecuencias de un terremoto que supuso el suceso más grave de este tipo acaecido en los últimos años en España.

La gravedad de los daños materiales producidos, especialmente en las viviendas de la zona, hicieron necesaria la aprobación de normas excepcionales reguladoras de las ayudas dirigidas a paliar las consecuencias del seísmo.

Debido a la complejidad del proceso de reconstrucción, sobre el que no había experiencia previa, no todos los procedimientos administrativos están finalizados, en particular, en lo que atañe a la justificación de las ayudas recibidas tal y como inicialmente se reguló en la normativa regional.

De otro lado, la crisis sanitaria global motivada por el coronavirus COVID-19 está golpeando de modo terrible a nuestra sociedad y a todos los sectores económicos, en particular a la población más vulnerable. Los efectos de la crisis se han hecho notar de forma drástica en el empleo y, por tanto, en el equilibrio económico de las familias y de la población en general, con las correspondientes consecuencias en el acceso y permanencia en la vivienda.

Habida cuenta de la obligación constitucional de los poderes públicos de garantizar el derecho de los españoles a disfrutar de una vivienda digna y adecuada, tanto el Estado como la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, están poniendo en marcha medidas urgentes para apoyar la economía, el empleo y a las familias durante esta crisis económica y sanitaria.

En este contexto, la Ley regional 2/2020, de 27 de julio, de mitigación del impacto socioeconómico de la COVID-19 en el área de vivienda e infraestructuras,



introdujo cambios normativos para acelerar y simplificar los procedimientos de justificación de las subvenciones destinadas a la reparación de los daños causados en las viviendas por el seísmo acaecido en Lorca, el 11 de mayo de 2011.

Para ello se puso el acento en la concurrencia, en las personas beneficiarias, de una situación concreta como determinante para la concesión de la subvención, en particular, haber sufrido daños en su vivienda habitual causados directamente por los movimientos sísmicos en Lorca.

Respecto a las ayudas de reconstrucción de las viviendas siniestradas, el texto legal citado, habida cuenta de la complejidad de las actuaciones de reconstrucción en curso, atendió particularmente a la ampliación de los plazos necesarios para ejecutarlas. Actualmente, es necesario abordar el procedimiento de justificación de estas ayudas y, por identidad de razón, extender a la misma lo previsto en el artículo 30.7 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones ya que han sido concedidas en atención a la concurrencia de una misma e idéntica circunstancia, haber sufrido daños en la vivienda habitual causados directamente por los movimientos sísmicos en Lorca.

Sin olvidar que el artículo 2.3 del Código civil determina que «Las leyes no tendrán efecto retroactivo si no dispusieren lo contrario», en el buen entendido que la interdicción de «mirar hacia atrás» y el principio de buena política de que «el pasado no se debe remover», aconseja la introducción de una disposición transitoria que garantice que esta modificación legal no se aplica a los efectos jurídicos producidos y ejecutados con arreglo a la normativa anterior.

Por lo expuesto, la modificación que se propone se refiere a:

- La introducción de una disposición adicional relativa a la justificación de las ayudas para reconstrucción de las viviendas afectadas por los movimientos sísmicos acaecidos el 11 de mayo de 2011 en el municipio de Lorca, extendiendo la modalidad de justificación prevista para las ayudas de



reparación de viviendas, al amparo del artículo 30.7 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, a las ayudas de reconstrucción de las viviendas siniestradas.

- La introducción de una disposición transitoria, al amparo de lo dispuesto en el artículo 2.3 del Código civil, en aras de la seguridad jurídica que determina la aplicación de esta modificación exclusivamente a los procesos en tramitación a la entrada en vigor del texto legal que la recoja.

SEGUNDA. -Motivación y análisis jurídico.

El Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia, aprobado por Ley Orgánica 4/1982 de 9 de junio, atribuye en su artículo artículo 10 Uno 2, a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva en materia de vivienda.

El ejercicio de las competencias en esta materia le corresponde a la Consejería de Fomento e Infraestructuras de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10 del Decreto de Presidente 34/2021, de 3 de abril, de reorganización de la Administración Regional, en concordancia con el Decreto 175/2019 de 6 de septiembre de 2019 por el que se establecen los órganos directivos de la Consejería de Fomento e Infraestructuras.

La asunción por parte de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia de competencia exclusiva en materia de vivienda le permite establecer una normativa propia y específica con rango de ley. En este ámbito, se dictó la Ley 2/2020, de 27 de julio, de mitigación del impacto socioeconómico de la COVID-19 en el área de vivienda e infraestructuras que, como ya ha sido expuesto, introdujo cambios normativos para acelerar los procedimientos de justificación de las subvenciones concedidas para la reparación y reconstrucción de las viviendas afectadas por los movimientos sísmicos, acaecidos el 11 de mayo de 2011, en el municipio de Lorca.

En este mismo contexto, se propone ahora la modificación que se acompaña y que ha sido expuesta en la consideración primera de este informe.



La modificación se llevará a cabo por otra norma del mismo rango jerárquico, como es el Decreto Ley, previsto por el artículo 30.3 de nuestro Estatuto de Autonomía.

El decreto-ley constituye un instrumento constitucionalmente lícito, siempre que el fin que justifica la legislación de urgencia, sea, tal como reiteradamente ha exigido nuestro Tribunal Constitucional en distintas sentencias subvenir a un situación concreta, dentro de los objetivos gubernamentales, que por razones difíciles de prever exige una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido por la vía normal o por el procedimiento de urgencia para la tramitación parlamentaria de las leyes

En relación con la concurrencia del presupuesto habilitante de extraordinaria y urgente necesidad, debe tenerse en cuenta la doctrina del citado Tribunal. De acuerdo con ella, se requiere la motivación de la situación de urgencia y su necesaria conexión con la medida concreta adoptada. También ha señalado que la valoración de la extraordinaria y urgente necesidad de una medida puede ser independiente de su imprevisibilidad e, incluso, de que tenga su origen en la previa inactividad del propio Gobierno, siempre que concurra efectivamente la excepcionalidad de la situación, pues «lo que aquí debe importar no es tanto la causa de las circunstancias que justifican la legislación de urgencia cuanto el hecho de que tales circunstancias efectivamente concurren» (STC 11/2002, de 17 de enero, FJ 6). En cuanto a la conexión de sentido entre la situación de necesidad definida y las medidas que se adoptan, el Tribunal Constitucional atiende a «un doble criterio o perspectiva para valorar la existencia de la conexión de sentido: el contenido, por un lado, y la estructura, por otro, de las disposiciones incluidas en el Real Decreto-ley controvertido» (SSTC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 3; 1/2012, de 13 de enero, FJ 11; 39/2013, de 14 de febrero, FJ 9; y 61/2018, de 7 de junio, FJ 4).

Ante la gravedad de las consecuencias de los acontecimientos mencionados anteriormente (crisis social, sanitaria y económica y la naturaleza de las ayudas



concedidas, paliar los graves efectos del seísmo en las viviendas garantizando el derecho a la vivienda), parece justificado acudir a la aprobación de un decreto-ley, para amparar en el artículo 30.7 de la ya citada Ley 38/2003, de 17 de noviembre, la justificación de las ayudas a la reconstrucción, por identidad de razón, con la regulación vigente relativa a las ayudas a la reparación. Lo que motiva el descarte de otra forma de ejercicio de la acción normativa que exigiría, como requisitos para su entrada en vigor, una tramitación de la iniciativa legislativa por el Gobierno regional y una posterior tramitación parlamentaria del proyecto. Este proceso, incluso utilizando el procedimiento de urgencia, debido a su dilación en el tiempo, impediría la necesaria inmediatez en la respuesta que se requiere.

Concurrirían, por las mismas razones, también las notas de excepcionalidad, gravedad y relevancia que hacen necesaria una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido para la tramitación parlamentaria de una ley, bien sea por el procedimiento ordinario o por el de urgencia (STC 68/2007, FJ 10 y STC 137/2011, FJ 7). Por lo demás, en el supuesto abordado, ha de subrayarse que para subvenir a la situación de extraordinaria y urgente necesidad descrita es necesario proceder a la reforma de una norma con rango de ley, lo que de por sí exige «una respuesta normativa con rango de ley» (STC 152/2017, de 21 de diciembre, FJ 3 i). La norma con rango de ley objeto de modificación cumple lo establecido en el artículo 30.3 del Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia ya que no regula derechos previstos en el Estatuto, régimen electoral, instituciones de la Región de Murcia ni el presupuesto de la Comunidad Autónoma.

A pesar del carácter extraordinario y urgente, en la elaboración de esta modificación, se han observado los principios de buena regulación establecidos, en nuestro ordenamiento jurídico, es decir, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, accesibilidad, simplicidad y eficacia.



En cumplimiento de los principios de eficacia y proporcionalidad, las medidas contempladas se ajustan plenamente al objetivo que pretende conseguirse mediante este instrumento.

Por otra parte, de acuerdo con los principios de seguridad jurídica y simplicidad, las medidas son coherentes con el resto del ordenamiento jurídico regional generando, por lo tanto, un marco normativo claro y poco disperso.

De la misma manera, la tramitación de esta modificación legislativa mediante un decreto ley se ajusta a los principios de eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica y simplicidad.

En cuanto a la tramitación de la propuesta de Decreto Ley, según lo dispuesto en el artículo 26.11 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, aplicado supletoriamente, una vez aprobado por el Consejo de Gobierno a propuesta del Consejero de Fomento e Infraestructuras, y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 30.3 del Estatuto, en el plazo improrrogable de treinta días desde su promulgación, deberá ser convalidado o derogado por la Asamblea Regional después de un debate y votación de totalidad, sin perjuicio de lo cual, la Asamblea Regional podrá tramitarlo como proyecto de ley adoptando el acuerdo correspondiente dentro del plazo establecido.

TERCERA. -Incidencia económica y presupuestaria.

En cuanto a la incidencia económica y presupuestaria, la modificación propuesta no tiene efectos directos ni inmediatos.

En cuanto a la incidencia presupuestaria. El órgano gestor correspondiente (Subdirección General de Vivienda) de la Dirección General de Vivienda dará cumplimiento a lo dispuesto en la norma con los medios y recursos materiales y personales con los que dispone actualmente, no existiendo previsión de nuevos recursos humanos, ni materiales, por lo que no procede valorar su coste.

La modificación propuesta no afecta a las partidas presupuestarias de la mencionada Subdirección General de Vivienda ni de otros departamentos de la Administración regional.



CUARTA. -Informe de impacto por razón de género.

El impacto por razón de género de la modificación propuesta es nulo o neutro, por cuanto no existen diferencias de partida en relación a la igualdad de oportunidades y de trato entre hombres y mujeres y no se prevé modificación alguna de esta situación, es decir, el género no es relevante para la aplicación de esta disposición.

QUINTA.- Otros impactos.

De igual modo la disposición propuesta no genera impactos susceptibles de medición de carácter social y medioambiental, en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad y tampoco los inherentes al desarrollo o uso de los medios y servicios de la Administración digital.

Es cuanto procede informar.

LA SUBDIRECTORA GENERAL DE VIVIENDA
M^a José Manresa Gilabert
(Documento firmado electrónicamente al margen)



INFORME

Recibido el borrador de Decreto Ley para la modificación de la Ley 13/2015, de 30 de Marzo de Ordenación del territorial y urbanística de la Región de Murcia, que se reproduce a continuación:

“Modificación de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia

Artículo 5. *La Ley 13/2015, de 30 de marzo, de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia queda modificada en los siguientes términos:*

Uno. *Se modifica el punto 3 del artículo 10 que queda redactado con el siguiente contenido:*

“3. Las competencias de la Administración regional en urbanismo se extienden: en materia de planeamiento, a aspectos de legalidad y ordenación supramunicipal; en materia de gestión, a las actuaciones demandadas por los ayuntamientos y, en materia de disciplina, a una actuación subsidiaria, en el supuesto de infracciones graves y muy graves, siempre y cuando afecten al ejercicio de competencias de la Administración regional.”

Dos. *Se modifica el nombre del título IV que queda redactado con el siguiente contenido:*

TÍTULO IV

ESTRATEGIAS TERRITORIALES Y AGENDA DEL PAISAJE

Tres. *Se modifica el nombre del capítulo II del título IV que queda redactado con el siguiente contenido:*

Capítulo II

Agenda de Paisaje de la Región de Murcia

Cuatro. *Se modifica el artículo 62, que queda redactado con el siguiente contenido:*

“Artículo 62 Objetivo:

La agenda del paisaje de la Región de Murcia tiene como objetivo reconocer el paisaje como expresión de la diversidad del patrimonio común cultural, residencial, industrial y natural, aplicar políticas de protección, gestión y ordenación de paisaje, establecer procedimientos de participación pública, e integrar el paisaje en las políticas de ordenación territorial y urbanística.”

Cinco. *Se modifica el artículo 63 que queda redactado con el siguiente contenido:*

“Artículo 63. Instrumentos.



Se establecen los siguientes instrumentos para el desarrollo de la agenda del paisaje de la Región de Murcia:

- 1. Catálogos de paisaje*
- 2. Estrategias regionales, geográficas o sectoriales del paisaje”*

Seis. *Se modifica el artículo 64 que queda redactado con el siguiente contenido:*

“Artículo 64. Catálogos de paisaje.

- 1. Los catálogos de paisaje se constituyen como los documentos de referencia tanto para la elaboración de Estrategias de Paisaje como para la redacción de Estudios de Paisaje. Delimitarán e identificarán los paisajes por sus características y valores diferenciales.*
- 2. Los catálogos de paisaje incluirán:*
 - a) La identificación de los diferentes paisajes existentes delimitados mediante Unidades Homogéneas de Paisaje.*
 - b) La caracterización de cada una de las Unidades Homogéneas de Paisaje en base a sus cualidades intrínsecas, visuales y/o sensoriales.*
 - c) El análisis de las dinámicas actuales del paisaje.*
 - d) La valoración de su calidad y fragilidad.*
 - e) Los objetivos de calidad paisajística, cuya consecución se procurará mediante la elaboración de Estrategias de Paisaje, y serán tomados en consideración en la elaboración de los Estudios de Paisaje.*
 - f) Los Indicadores de seguimiento.*
- 3. Por su especial calidad, fragilidad o dinámica, los catálogos del paisaje podrán identificar determinadas zonas geográficas como “Paisajes de Interés Regional”. El seguimiento de la evolución de las distintas áreas permitiría la adhesión futura de nuevos paisajes.*
- 4. Corresponde a la consejería competente en materia de ordenación del territorio la elaboración de los catálogos del paisaje. Una vez finalizado el proceso de elaboración, el consejero competente en materia de ordenación del territorio, a propuesta del director general competente en materia de ordenación del territorio, podrá ordenar su publicación, estableciendo un trámite de información pública de dos meses de duración como mínimo.*



5. *A la vista del resultado de la información pública, el consejero competente en materia de ordenación del territorio a propuesta del director general competente en materia de ordenación del territorio, aprobará el catalogo del paisaje en su redacción definitiva.”*

Siete. *Se modifica el artículo 65 que queda redactado con el siguiente contenido:*

“Artículo 65. Estrategias de Paisaje.

Las estrategias de paisaje son los instrumentos que definirán las medidas y acciones necesarias, así como su implementación, para la consecución de los objetivos de calidad paisajística, definidos en un catálogo elaborado previamente o que emanen de la propia estrategia.

El ámbito de las Estrategias de Paisaje podrá ser tanto territorial como sectorial.

1. *Las estrategias de paisaje incluirán:*
 - a) *Justificación de su ámbito de aplicación.*
 - b) *Memoria justificativa que incluya la caracterización del ámbito geográfico o sectorial; identificación, análisis y diagnóstico del paisaje, objetivos de calidad paisajística e indicadores de seguimiento, que deberán ser integrados en el Sistema Territorial de Referencia.*
 - c) *Protocolos para la adecuada coordinación administrativa entre todas las autoridades públicas, que regule la redacción, implantación y seguimiento de la estrategia.*
 - d) *Programa de medidas, con la adecuada coordinación interadministrativa, tanto en la gestión como en la evaluación y tramitación de los planes, proyectos o programas.*
 - e) *Programa de financiación. Cuando las estrategias contengan medidas constituidas por actuaciones concretas y cuantificables, se incluirá programa de financiación que contendrá la valoración económica de las medidas propuestas.*
 - f) *Normas y recomendaciones para la definición de los planes urbanísticos y sectoriales encaminadas a integrar en ellos los objetivos de calidad paisajística definidos.*
2. *La elaboración de las Estrategias de Paisaje corresponde a la consejería competente en materia de ordenación del territorio, en coordinación con los restantes departamentos de la Administración Regional y de otras Administraciones públicas interesadas.*
3. *La aprobación inicial y definitiva corresponde en todo caso al consejero competente en materia de ordenación del territorio a propuesta del director general competente en la materia. Con carácter previo a la aprobación definitiva informará el Consejo Asesor de Política Territorial.”*

Ocho. *Se modifica el punto 1 del artículo 69 que queda redactado con el siguiente contenido:*



“1. Los instrumentos de ordenación territorial, los planes de ordenación de playas y las estrategias territoriales se tramitarán y aprobarán de acuerdo con las disposiciones previstas en este título y en la legislación ambiental vigente.”

Nueve. *Se suprimen los puntos 2 y 3 del artículo 69.*

Diez. *Se añade el punto 8 al artículo 70 que queda redactado con el siguiente contenido:*

“8.- No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, los instrumentos de ordenación territorial y estrategias territoriales, que conforme a esta ley y a la ley ambiental, estén sometidos a evaluación ambiental estratégica simplificada, el trámite de información pública será de un mes y no será preciso llevar a cabo las consultas a la aprobación inicial.

A la vista del resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, previo informe de las alegaciones presentadas, y previo informe del Consejo Asesor de Política Territorial, el consejero competente en materia de ordenación del territorio, a propuesta del Director General competente en materia de ordenación del territorio, podrá acordar la aprobación definitiva, siempre y cuando las modificaciones realizadas al documento inicial no supongan cambios sustanciales.

En el caso de que las modificaciones fueran sustanciales, será necesaria la aprobación provisional del documento y su sometimiento a nuevo trámite de información pública, continuándose el procedimiento conforme a los apartados anteriores.”

Once. *Se modifica el punto 2 del artículo 94 que queda redactado con el siguiente contenido.*

“2. En defecto de instrumentos de ordenación territorial o de protección específica, podrán autorizarse excepcionalmente por la Administración regional los usos, instalaciones y edificaciones que se consideren de interés público, así como los usos e instalaciones provisionales, con las condiciones y requisitos establecidos en esta ley.”

Doce. *Se modifica el punto 1 del artículo 95 que queda redactado con el siguiente contenido:*

“1. Se autorizarán, mediante el título habilitante correspondiente, los usos y construcciones permitidos por el Plan General, propios de cada zona y ligados a la actividad productiva, a los que se refiere el apartado 3 del artículo 101, así como, excepcionalmente, los usos e instalaciones provisionales previstos en esta ley.”

Trece. *Se modifica el artículo 99 que queda redactado con el siguiente contenido.*

“Aprobada su ordenación pormenorizada, el suelo urbanizable podrá edificarse una vez se haya urbanizado o de forma simultánea con su urbanización, con arreglo a las prescripciones del



planeamiento correspondiente, con las condiciones y excepciones establecidas en esta ley para el suelo urbano.

Se podrán autorizar las edificaciones aisladas destinadas a industrias, hoteleras en todas sus categorías, actividades terciarias o dotaciones compatibles con su uso global, con carácter previo a su gestión, siempre que se cumplan las determinaciones urbanísticas contempladas en el planeamiento aprobado y las garantías que se establecen en esta ley. Este régimen quedará suspendido cuando se alcance el treinta por ciento del aprovechamiento del sector o de su superficie, computando la superficie total ocupada por las actuaciones.”

Catorce. Se modifican los puntos 1 y 2 del artículo 111 que queda redactado con el siguiente contenido:

“1. Sin perjuicio de lo dispuesto en este título para cada clase y categoría de suelo, podrán admitirse, en los supuestos señalados, usos, obras o instalaciones de carácter provisional que no estén expresamente prohibidos por la legislación sectorial, la ordenación territorial o el planeamiento urbanístico, y se consideren compatibles con la ordenación por no dificultar su ejecución, y siempre que se justifique su necesidad y su carácter no permanente, atendidas las características técnicas de las mismas o la temporalidad de su régimen de titularidad o explotación.

2. En suelo no urbanizable solo se autorizarán, los usos provisionales y las instalaciones requeridas para su implantación, pero en ningún caso obras ni construcciones que tengan carácter de edificación.”

Quince. Se añade un punto 5 al artículo 228 que queda redactado con el siguiente contenido:

“5. Los equipamientos públicos de ámbito local con un uso pormenorizado provenientes del planeamiento de desarrollo, se podrán ampliar a los usos previstos en el art.124f) en función del uso global del sector sin necesidad de modificación del planeamiento.”

Dieciséis. Se modifica el punto 4 del artículo 268 que queda redactado con el siguiente contenido:

“4. El plazo máximo para resolver sobre el otorgamiento de licencia será de tres meses, salvo en el caso de licencias para equipamientos que será de un mes. En el caso de que se precise autorización de otra Administración, previa a la licencia municipal, el cómputo del plazo para el otorgamiento de licencia se suspenderá hasta la acreditación ante el ayuntamiento de la resolución que ponga fin al expediente tramitado por dicha Administración.”

Diecisiete. Se modifican los puntos 1 y 2 del artículo 269 que quedan redactados con el siguiente contenido:

“1. Los actos relacionados en este capítulo, promovidos por Administraciones públicas distintas de la municipal o por entidades de derecho público, requerirán el título habilitante de naturaleza urbanística



que corresponda, que será expedido en el plazo máximo de un mes, salvo en los supuestos exceptuados en el apartado siguiente o por la legislación sectorial aplicable.

3. *No estará sujeta a licencia urbanística ni otro título habilitante la ejecución de obras promovidas por los órganos de la Administración regional o entidades de derecho público que administren bienes de aquella, siempre que tengan por objeto la construcción o acondicionamiento de infraestructuras básicas de uso y dominio público, tales como carreteras, puertos u obras hidráulicas y de transportes. No obstante, el ayuntamiento dispondrá de un plazo de un mes para informar tales actuaciones con relación al planeamiento vigente. Transcurrido dicho plazo sin que se evacue el informe, se entenderá otorgada la conformidad.”.*

Dieciocho. *Se modifican los puntos 1 y 4 del artículo 275 que quedan redactados con el siguiente contenido:*

“1. Cuando los actos de edificación o uso del suelo o subsuelo se encontraren en fase de ejecución y se efectuasen sin licencia, orden de ejecución u otro título habilitante de los previstos en esta ley o incumpliendo sus condiciones, se dispondrá la suspensión inmediata de dichos actos y, previa tramitación del oportuno expediente, el ayuntamiento y, si este no lo hiciera pese al requerimiento formulado para ello en el plazo de un mes, el director general competente en materia de urbanismo subrogado endicha facultad siempre y cuando afecten al ejercicio de competencias autonómicas y dando cuenta al ayuntamiento, adoptará algunos de los acuerdos siguientes:

a) Si las obras o usos fueran total o parcialmente incompatibles con la ordenación vigente, decretará su demolición, reconstrucción o cesación definitiva, en la parte pertinente a costa del interesado, aplicando en su caso lo dispuesto en el apartado siguiente para la parte de la obra o del uso compatible con la ordenación.

b) Si las obras o usos pudieran ser compatibles con la ordenación vigente, requerirá al interesado para que, en el plazo de dos meses, inicie la tramitación del oportuno título habilitante de naturaleza urbanística o su modificación. En caso de no procederse a la legalización, decretará la demolición, reconstrucción o cesación definitiva de la obra o del uso, en la parte pertinente, a costa del interesado.

4. *Cuando los actos de edificación o uso del suelo o subsuelo se encontrasen concluidos y se hubiesen efectuado sin licencia, orden de ejecución de los previstos en esta ley o sin ajustarse a las condiciones señaladas en las mismas, el ayuntamiento y, si este no lo hiciera pese al requerimiento formulado para ello en el plazo de un mes, el director general competente en materia de urbanismo subrogado en dicha facultad siempre y cuando afecten al ejercicio de competencias autonómicas, dispondrá la incoación del*



correspondiente expediente sancionador, adoptándose alguno de los acuerdos establecidos en el apartado primero, letras a) o b) según proceda

Diecinueve. *Se modifica el apartado 2 del artículo 280 que queda redactado con el siguiente contenido:*

“2. Si la Comunidad Autónoma considera, en el ámbito de las respectivas competencias, que un acto o acuerdo de alguna Entidad local infringe el ordenamiento jurídico, se estará a lo dispuesto en la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.”

Veinte. *Se suprime el apartado 4 del artículo 280.*

Veintiuno. *Se modifican los apartados 2 y 3 del artículo 292 que quedan redactados con el siguiente contenido:*

“2.- La Administración regional podrá actuar por subrogación siempre y cuando las infracciones urbanísticas afecten al ejercicio de competencias autonómicas.

3. En el caso de actuación de la Administración regional por subrogación, la resolución definitiva e imposición de la sanción pertinente corresponderá a los siguientes órganos:

a) Al director general competente en materia de urbanismo, para las infracciones sancionadas con multa de hasta 300.000 euros.

b) Al consejero competente en materia de urbanismo, para las infracciones sancionadas con multa de hasta 600.000 euros.

c) Al Consejo de Gobierno, a propuesta del consejero competente en materia de urbanismo, para las infracciones sancionadas con multa que exceda de 600.000 euros.

Veintidós. *Se modifica el artículo 299 que queda redactado con el siguiente contenido:*

“Los servicios de inspección de la Comunidad Autónoma tendrán, entre otras, las siguientes funciones:

a) Vigilar las actuaciones en suelo no urbanizable para impedir actividades de parcelación o urbanización que sean ilegales, movimientos y roturación de tierras, talas de arbolado ilegal, preservar los sistemas generales y a defender el orden jurídico de interés supramunicipal.



b) Proponer al órgano del que dependan la apertura de expedientes sancionadores y, dentro de ellos, la adopción de las piezas separadas de suspensión de actuaciones ilegales y/o de restablecimiento del orden infringido; así como el ejercicio de las acciones de revisión o impugnación de los actos que infrinjan el ordenamiento urbanístico.

c) Emitir dictámenes e informes en materia de disciplina urbanística, a instancia de los órganos de inspección y de los instructores de expedientes sancionadores.”

Veintitrés. *Se modifican los puntos 1 y 2 de la Disposición adicional primera que queda redactada con el siguiente contenido:*

“1. De acuerdo con lo establecido en la normativa sectorial en materia de evaluación ambiental y en esta ley, serán objeto de evaluación ambiental estratégica ordinaria los siguientes instrumentos, estrategias o planes:

a) Las estrategias territoriales que tengan carácter normativo y los instrumentos de ordenación territorial.

b) Los planes de ordenación de playas que afecten a más de un municipio.

c) Los Planes Generales y sus Normas complementarias.

d) Los planes parciales y especiales que no sean de reducida extensión.

e) Las modificaciones estructurales de planeamiento general y normas complementarias.

f) Los incluidos en el apartado siguiente, cuando así lo determine el órgano ambiental bien en el Informe Ambiental Estratégico establecido por la legislación básica estatal, o bien a solicitud del promotor u órgano promotor.

g) Las estrategias territoriales que tengan carácter normativo, planes o instrumentos que afecten a Red Natura 2000, en los términos previstos por la legislación vigente.

2. Serán objeto de evaluación ambiental estratégica simplificada los siguientes instrumentos, estrategias o planes:

a) Las modificaciones menores de los instrumentos, estrategias o planes incluidos en el apartado anterior.

b) Los instrumentos, estrategias o planes mencionados en el apartado anterior que establezcan el uso, a nivel municipal de zonas de reducida extensión.



c) Los planes, programas y estrategias territoriales que, estableciendo un marco para la autorización en el futuro de proyectos, no cumplan con los demás requisitos del apartado anterior.

Veinticuatro. *Se suprime el punto 5 de la Disposición adicional primera.*

Asimismo, con independencia de las Modificaciones de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia se introduce en el texto normativo la siguiente disposición:

Disposición adicional. *Tramitación de proyectos u obras con fondos procedentes de la Unión Europea.*

Los proyectos u obras de rehabilitación de viviendas o edificios, equipamientos, puertos, infraestructuras y regeneración urbana que tengan financiación procedente de los fondos estructurales y de recuperación de la Unión Europea, y requieran de autorizaciones, licencias o informes de organismo de índole municipal o autonómico tendrán que ser tramitados de manera urgente en el plazo máximo de un mes desde la recepción del expediente completo.”

Examinado el documento se procede a efectuar las siguientes consideraciones técnicas y jurídicas:

OPORTUNIDAD Y MOTIVACION TECNICA

El Consejo Europeo ha puesto en marcha un Instrumento Europeo de Recuperación («Next Generation EU») que implicará para España unos 140.000 millones de euros en forma de transferencias y préstamos para el periodo 2021-26, que se basará en tres pilares:

1. La adopción de instrumentos para apoyar los esfuerzos de los Estados miembros por recuperarse, reparar los daños y salir reforzados de la crisis.
2. La adopción de medidas para impulsar la inversión privada y apoyar a las empresas en dificultades.
3. El refuerzo de los programas clave de la Unión Europea para extraer las enseñanzas de la crisis, hacer que el mercado único sea más fuerte y resiliente y acelerar la doble transición ecológica y digital.

Se pondrán en marcha inversiones, transformaciones y reformas estructurales dirigidas a la transición hacia una economía y sociedad climáticamente neutras, sostenibles, circulares, respetuosas con los límites impuestos por el medio natural, y eficientes en el uso de recursos.

La Administración regional debe jugar un papel clave, ágil, eficaz y eficiente para el éxito de la ejecución de estos fondos sin disminuir sus obligaciones de control, salvaguardando el interés general.



En este contexto, se introducen en la Ley 13/2015 medidas de agilización administrativa para impulsar la inversión privada, facilitar la ejecución de proyectos que tengan financiación de fondos europeos, así como facilitar la aplicación de políticas de paisaje.

En concreto, se modifican los artículos 62 a 65, 69 y 70 para agilizar la tramitación de la agenda de paisaje de la Región de Murcia introduciendo la figura de catálogos de paisaje, paisajes de interés regional así como estrategias de paisaje tanto geográficas como sectoriales que se tendrán en cuenta en la implantación de usos en el territorio.

Se modifica el artículo 99 para agilizar la implantación de actividades económicas en suelos urbanizables ya ordenados no desarrollados así como los artículos 228, 268 y 269 que reducen plazos y agilizan la ejecución de equipamientos y actos promovidos por Administraciones públicas.

Por otro lado, la Sentencia del Tribunal Constitucional dictada en el recurso de inconstitucionalidad núm. 878/2019, en relación con diversos artículos de la Ley 10/2018, de 9 de noviembre, de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, de aceleración de la transformación del modelo económico regional para la generación de empleo estable de calidad, declara la constitucionalidad de alguno de los preceptos impugnados, condicionando a una interpretación conforme con el orden constitucional de competencias, en los términos contenidos en la Sentencia. En este sentido, la sentencia establece, en relación al título habilitante de actividad para uso provisional que: *“.. Igual suerte ha de correr la denuncia de vulneración de la autonomía local constitucionalmente garantizada, pues, en el procedimiento que diseña la disposición impugnada, el ayuntamiento conserva un margen de decisión propio. Concretamente, además del control preventivo ambiental que viene determinada por la Ley 4/2009, le corresponde apreciar la compatibilidad urbanística que es preceptiva para el título habilitante de actividad que puede conceder, sin que dicha compatibilidad del uso provisional con el planeamiento, presupuesto, a su vez, de la concesión del título habilitante de la actividad, venga ya impuesta directamente por la norma.”*

Se considera, por lo tanto, necesario adaptar la normativa autonómica al principio de autonomía local que alude la sentencia en relación a la compatibilidad urbanística en los usos provisionales modificándose los artículos 94, 95 y 111.

Este principio de autonomía local junto a lo establecido en la Ley 7/1985 de 2 abril reguladora de las Bases del Régimen Local, se aplica en el ejercicio de las competencias de las Administración regional en materia de disciplina urbanística modificándose los artículos 10, 275, 280, 292 y 299.

Por último, se modifica la disposición adicional primera de la ley que establece los supuestos sometidos a evaluación ambiental estratégica dando cumplimiento a la comisión bilateral de 02/12/2020.

FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA

PRIMERO.- La competencia autonómica en la materia objeto de regulación, se deriva de la previsión que hace la Constitución en su artículo 148.1.3º y que se concreta en el



art. 10.Uno.2 del Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia, que recoge como competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma de la región de Murcia la ordenación del territorio y del litoral, urbanismo y vivienda.

El ejercicio de las competencias en materia de ordenación del territorio le corresponde a la Consejería de Fomento e Infraestructuras de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10 del Decreto de Presidente 29/2019 de 31 de julio, de reorganización de la Administración Regional, en concordancia con el Decreto 175/2019 de 6 de septiembre de 2019 por el que se establecen los órganos directivos de la Consejería de Fomento e Infraestructuras.

Las competencias en materia de ordenación del territorio y del litoral que corresponden a la Comunidad Autónoma están recogidas en los artículo 6 y 7 de la Ley 13/2015, de 30 de Marzo de Ordenación del territorial y urbanística de la Región de Murcia.

Por otro lado el artículo 10, se refiere a la distribución de competencias entre la Comunidad Autónoma y Ayuntamientos, correspondiendo a estos últimos las competencias en materia de urbanismo, salvo las expresamente atribuidas por esta Ley a la Administración Regional.

El marco normativo básico en materia de urbanismo viene determinado por una distribución material de competencias entre Estado y Comunidades Autónomas de tal manera que a nivel estatal, tenemos el Texto Refundido aprobado por Real decreto Legislativo 2/2015, de 30 de octubre , con las reformas introducidas por la Ley 8/2013, de 26 de junio de rehabilitación y renovación urbana y por la legislación sectorial estatal que incide en materia de urbanismo; a nivel autonómico la propia Ley 13/2015, de 30 de Marzo de Ordenación del territorial y urbanística de la Región de Murcia, cuya modificación se pretende; y a nivel local por el principio constitucional de autonomía local (artículos 137 y 140 CE) y a la competencia atribuida por la Ley Reguladora de Bases de Régimen Local.

SEGUNDO.- Las modificaciones que afectan a los artículos 94, 95, 99, 111.1 y 2, se refiere a los usos e instalaciones provisionales en suelo no urbanizable.

A raíz de la Sentencia del TC 161/2019, de 12 de diciembre de 2019. Recurso de inconstitucionalidad 878-2019 publicada en el BOE de 11/01/2020, se plantea la necesidad de adaptar estos artículos a las conclusiones que se derivan de la misma y que se reflejan en su fundamento octavo, según el cual ha de ser el Ayuntamiento el que determine la existencia de la compatibilidad en el uso provisional de obras e instalaciones. Por tanto y a efectos de una mayor seguridad jurídica en la aplicación de estos artículos, y de agilización del procedimiento, se propone esta nueva redacción, que suprime la petición de informe a la Dirección General competente en materia de urbanismo, que venía a duplicar este trámite ya previsto por la ley a través de las peticiones de informes sectoriales, incluidos los de ordenación del territorio y el propio pronunciamiento del Ayuntamiento sobre la compatibilidad o no de la actuación.

TERCERO.- Con las modificaciones introducidas en los artículos 10.3, 275.1 y 4, 280.2 y 4, 292.2 y 3 y 299 referidos a la Protección de la legalidad urbanística, se pretende el reconocimiento de competencias a los municipios, en materia de protección de la legalidad urbanística, en base al principio constitucional de autonomía local (artículos 137 y 140 CE) y a la competencia atribuida por la Ley 7/1985, de 2 de abril, de las Bases de Régimen Local en su artículo 25.2 a).



Para los supuestos en los que a Administración Regional actúa por subrogación, cabe destacar la STC 154/2015, que contiene un resumen de los criterios establecidos por el TC en relación con las competencias en materia urbanística, en su Fundamento Jurídico 6 declara, que el legislador autonómico debe respetar la LRBRL y puede regular los controles por sustitución respetando los elementos relevantes del régimen establecido en el artículo 60 de la LRBRL.

El plazo de requerimiento a la entidad local se eleva a un mes para adaptarlo a lo establecido en el artículo 60 de la LRBRL, y se circunscribe a los supuestos que afecten a competencias autonómicas.

CUARTO.- Con las modificaciones introducidas en el título IV, capítulo II y artículos 62, 63, 64, 65, 69.1, 2 y 3, 70.8 se facilita la tramitación de la agenda del paisaje en la Región de Murcia, así como de los estudios de paisaje en aquellos casos en los que sean exigibles. Se introduce la figura del catálogo de paisaje, como documento de identificación de paisaje que va a permitir asimismo agilizar la implementación de la Estrategia de Paisaje. Asimismo se incluyen algunas consideraciones en cuanto a su procedimiento y adaptación a la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental.

QUINTO.- En el artículo 99 se incluye la misma condición ya prevista en el artículo 100, estableciéndose a su vez límites y garantías para su aplicación.

Con las modificaciones de los art. 228.5, 268.4, 269.1 y 2 se introducen medidas de agilización administrativa reduciendo los plazos para la ejecución de equipamientos y actos promovidos por Administraciones públicas.

En concreto, la modificación del artículo el artículo 228 está referida a los Planes Parciales que provienen del Reglamento de Planeamiento de 1978, según el cual, era necesario establecer un uso pormenorizado en las parcelas de equipamiento. A partir de la LOTURM el Plan Parcial ya no tiene especificar el uso pormenorizado, pudiendo ser alguno de los comprendidos en el artículo 124 f) de la citada ley. Considerando que las necesidades de los municipios pueden variar a lo largo del tiempo, se pretende la agilización de la implantación de los equipamientos públicos en función de las necesidades reales del municipio.

SEXTO.- La modificación introducida en la Disposición Adicional primera, viene establecida por la necesidad de dar cumplimiento al Acuerdo de la Comisión Bilateral de Cooperación Administración General del Estado –CARM, adoptado en relación con la Ley 2/2020 de 27 de Julio la Región de Murcia.

SÉPTIMO.-Informe de impacto por razón de género.

El impacto por razón de género de la norma propuesta es nulo o neutro, por cuanto no existen diferencias de partida en relación a la igualdad de oportunidades y de trato entre hombres y mujeres y no se prevé modificación alguna de esta situación, es decir, el género no es relevante para la aplicación de la futura norma.

OCTAVO.- Informe de impacto presupuestario.

El impacto es nulo o neutro ya que no implica gastos materiales y/o personales.

NOVENO.- No se considera necesaria el alta o actualización del servicio o procedimiento previsto en la disposición que se pretende aprobar en la Guía de Procedimientos y Servicios de la Administración Pública de la Región de Murcia.



Región de Murcia
Consejería de Fomento e
Infraestructuras
Dirección General Territorio y
Arquitectura

Plaza de Santoña, 6
300071 – Murcia.

www.carm.es/cpt/

DÉCIMO.- NORMATIVA A LA QUE AFECTA:

- Ley 13/2015, de 30 de Marzo de Ordenación del territorial y urbanística de la Región de Murcia.

A la vista de lo expuesto se informan favorablemente las modificaciones propuestas.

Es cuanto procede informar, firmado electrónicamente en Murcia en la fecha indicada al margen

**LA JEFA DEL SERVICIO JURÍDICO
–ADMINISTRATIVO.**
Concepción Pajarón Fernández.

**LA SUBDIRECTORA GENERAL DE
TERRITORIO Y ARQUITECTURA.**
María de la O Chica Uribe.