

Secció V. Anuncis

Subsecció segona. Altres anuncis oficials

PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS

2109

Informació sobre la tramitació al Parlament de les Illes Balears (participaciocitadana@parlamentib.es) de la Proposició de llei de modificació de la Llei 10/2005, de 21 de juny, de ports de les Illes Balears, i de racionalització del consum de territori per part dels ports de les Illes Balears (RGE núm. 5573/22)

Atès que el Ple del Parlament de les Illes Balears, en sessió de dia 28 de febrer de 2023, prengué en consideració la Proposició de llei de modificació de la Llei 10/2005, de 21 de juny, de ports de les Illes Balears, i de racionalització del consum de territori per part dels ports de les Illes Balears (RGE núm. 5573/22), per tal de fer efectiu l'article 139.6 del Reglament del Parlament es publica la proposició de llei esmentada, el text de la qual es transcriu a continuació.

Palma, a la data de la signatura electrònica (9 de març de 2023)

El president del Parlament de les Illes Balears
Vicenç Thomas i Mulet

MODIFICACIÓ DE LA LLEI 10/2005, DE 21 DE JUNY, DE PORTS DE LES ILLES BALEARS, I DE RACIONALITZACIÓ DEL CONSUM DE TERRITORI PER PART DELS PORTS DE LES ILLES BALEARS

I

A les Illes Balears, l'ordenació del territori és una qüestió objecte de discussió i de preocupació dels poders públics i dels ciutadans en general. La intensa activitat econòmica i social que es desenvolupa sobre el fràgil i limitat territori de les nostres illes fa necessari que totes les administracions públiques hi hagin d'intervenir d'una manera decisiva. Així doncs, pertoca a l'Administració intentar obtenir el màxim benestar de la població i compatibilitzar-lo amb la preservació dels valors mediambientals que, en el nostre cas, són també un recurs econòmic fonamental". Aquestes són unes paraules extretes de l'exposició de motius de la Llei 14/2000, de 21 de desembre d'ordenació territorial, molt vigents encara avui dia, i que ens permeten entendre la importància de l'ordenació del territori per a les Illes Balears.

El primer Estatut d'Autonomia de les Illes Balears, aprovat el 1983, ja va atribuir a la Comunitat Autònoma la competència exclusiva en ordenació del territori, incloent-hi el litoral, urbanisme i habitatge, d'acord amb el seu article 10.3. En l'exercici d'aquesta competència, el Parlament de les Illes Balears va aprovar inicialment la Llei 8/1987, d'1 d'abril, d'ordenació territorial de les Illes Balears, que va ser substituïda anys després per la Llei 14/2000, de 21 de desembre d'ordenació territorial, que és la que vigeix actualment. A diferència de la llei anterior, una de les grans novetats d'aquesta norma és que concebia els plans territorials insulars com l'"instrument clau en l'ordenació del territori", en paraules de l'exposició de motius de la mateixa llei, i que l'elaboració, aprovació, revisió i modificació d'aquest instrument era atribuïda al consell insular respectiu (article 8, apartat 2 de la Llei).

Poc després, l'any 2001, la competència d'ordenació territorial va ser atribuïda als consells insulars mitjançant la Llei 2/2001, de 7 de març, d'atribució de competències als consells insulars en matèria d'ordenació del territori. Una altra de les fites que cal assenyalar en aquest tema és l'aprovació, l'any 2007, del nou Estatut d'Autonomia de les Illes Balears. Aquest nou text estatutari va suposar un revulsiu en la configuració institucional de les Illes Balears, dotant als consells insulars de la potestat reglamentària en aquelles matèries que els hi són atribuïdes com a pròpies (article 72). Entre aquestes competències pròpies dels consells insulars, el text estatutari recull la competència en ordenació del territori (article 70, apartat 13), que havia estat transferida mitjançant l'esmentada Llei 2/2001, de 7 de març.

Ara bé, cal destacar que hi ha alguns àmbits exclosos de la competència d'ordenació del territori dels consells insulars, com són les costes, els aeroports o els ports, l'ordenació dels quals correspon a altres administracions, per la qual cosa es poden produir conflictes entre títols competencials atribuïts a administracions diferents. En el cas dels ports, concretament, cal distingir, d'una banda, els ports d'interès general, que són de competència estatal i que a les Illes Balears són cinc (Palma, Maó, Alcúdia, Eivissa i la Savina); i, per altra banda, els ports de competència autonòmica, que són la resta.

II

Precisament amb l'objectiu d'ordenar els ports i les instal·lacions portuàries i marítimes que són competència de l'Administració de la comunitat autònoma de les Illes Balears, ja fa més de quinze anys es va aprovar la Llei 10/2005, de 21 de juny, de ports de les Illes Balears. Aquesta llei, a més, estableix la relació entre la competència d'ordenació territorial atribuïda als consells i la competència portuària, que correspon a l'administració de la CAIB. Concretament, l'esmentada llei estableix la creació de Ports de les Illes Balears com a ens de dret públic i li atribueix l'exercici de les competències executives de l'administració autonòmica en matèria de ports i d'instal·lacions portuàries i marítimes. L'exercici d'aquesta competència inclou, entre altres, la iniciativa de construcció de nous ports i l'ampliació dels existents; l'aprovació tècnica dels projectes per a la construcció o modificació i de l'explotació dels ports, les dàrsenes i la resta d'instal·lacions i obres portuàries; així com la tramitació i l'aprovació inicial del Pla general de ports i plans d'ús i gestió dels ports, que són els instruments que recull la llei per a l'ordenació dels ports de les Illes Balears.

Alguns dels elements més rellevants de la Llei 10/2005, de 21 de juny, és que estableix que els instruments d'ordenació urbanística i el planejament general s'han d'adaptar als plans d'ús i de gestió dels ports (article 17). En el mateix sentit, l'article 19, apartat 1, determina que, tant les obres que s'executin en la zona de servei del port; com les que siguin necessàries per a la connexió del port amb la xarxa viària i amb els sistemes generals i locals, tenen la consideració d'obres públiques d'interès general i, en conseqüència, no estan subjectes als actes de control preventiu municipal. Fins i tot, l'apartat 2 de l'article 19 estableix que els actes d'edificació i d'ús del sòl que s'hagin de dur a terme en la zona de servei del port queden sotmesos a l'autorització de Ports de les Illes Balears.

Per altra banda, l'esmentada llei no preveu de forma explícita la participació de les administracions competents en ordenació del territori (consells insulars) o en urbanisme (ajuntaments) en la tramitació, aprovació o modificació ni del Pla general de ports (article 12) ni dels plans d'ús i gestió (article 14).

Tots aquests elements provoquen un desequilibri entre la competència d'ordenació del territori atribuïda als consells insulars i la competència d'urbanisme dels ajuntaments, d'una banda; i les competències de Ports de les Illes Balears, per altra banda. Aquest desequilibri, però, és sempre favorable a l'administració portuària. Un darrer exemple d'aquests desequilibris és la previsió continguda a l'article 18 de la Llei 10/2005, de 21 de juny, que preveu que en el procediment d'elaboració dels instruments d'ordenació urbanística que afectin els ports i les instal·lacions portuàries, s'haurà de recaptar un informe de Ports de les Illes Balears, que té caràcter vinculant.

Aquests desequilibris s'han traduït en diferents conflictes, com és el cas del port menorquí d'Addaia: el Pla general de Ports de les Illes Balears, aprovat inicialment, preveu l'ampliació de la làmina d'aigua abrigada d'aquest port, una actuació amb un impacte sobre una zona amb un importantíssim valor ecològic (àmbit marí del Parc Natural de s'Albufera des Grau, part marina de la Reserva de la Biosfera de Menorca, àrea natural d'interès territorial, àrea natural d'especial interès i fregant un espai de la Xarxa Natura 2000, àrea d'importància per a les aus) en contra del que preveu el Pla Territorial Insular de Menorca.

Un altre d'aquests conflictes s'ha produït en l'ampliació del port de Fornells: el passat 25 de gener el Consell de Govern va autoritzar a Ports de les Illes Balears a iniciar l'expedient de despesa corresponent a la licitació del projecte de reforma integral del port de Fornells, amb un import que supera els 9,5 milions d'euros, i que inclou la construcció d'un edifici a la zona des Pla. Aquesta licitació s'ha posat en marxa en contra de la voluntat expressada per part de la Junta Local de Fornells i del Ple de l'Ajuntament des Mercadal.

Tots aquests elements, doncs, fan necessària la revisió d'aquesta llei amb la finalitat de reforçar les administracions competents en matèria d'ordenació territorial i en matèria d'urbanisme, per tal d'establir una relació més equilibrada entre els interessos generals pels que han de vetllar aquestes i l'administració portuària.

III

Per altra banda, hi ha altres aspectes de la Llei 10/2005, de 21 de juny, de ports de les Illes Balears que han quedat endarrerits. En el moment de la seva aprovació, ja fa més de setze anys, el legislador no va incorporar alguns conceptes com és la capacitat de càrrega nàutica. El temps i la creixent conscienciació entre la ciutadania sobre la necessitat de preservar el medi natural, fa necessària la incorporació de la perspectiva de la sostenibilitat a aquesta llei. De fet, la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears va emetre una resolució el 8 d'octubre del 2019 en la qual s'acordava que l'estudi ambiental estratègic del Pla general de Ports de les Illes Balears havia d'incloure un estudi de capacitat de càrrega ambiental per condicionar l'increment del nombre de fondejos i la capacitat d'eslora dels diferents ports esportius. Aquesta modificació de la llei, doncs, ha de servir per incorporar l'estudi de la capacitat de càrrega en l'elaboració d'aquest instrument tan important de l'ordenació dels ports de les Illes Balears.

A més, cal destacar que si bé la Llei 10/2005, de 21 de juny, de ports de les Illes Balears va ser aprovada l'any 2005 i el seu reglament de desplegament l'any 2011 (Decret 11/2011, de 18 de febrer, d'aprovació del Reglament de desplegament i execució de determinats aspectes de la Llei 10/2005, de 21 de juny, de ports de les Illes Balears), la llei ha patit diverses modificacions posteriorment, com ara la que va efectuar la Llei 6/2014, de 18 de juliol. Mitjançant aquesta modificació del 2014, es van introduir canvis rellevants: sense anar més lluny, es va substituir el Pla director sectorial de ports (figura prevista a la legislació d'ordenació territorial) pel Pla general de ports de les Illes Balears -que no té la consideració de pla director sectorial- com a instrument d'ordenació dels ports de competència autonòmica. Ara bé, aquest canvi

ha provocat diferents deficiències, ja que no s'ha revisat el Decret 11/2011, de 18 de febrer, d'aprovació del Reglament de desplegament i execució de determinats aspectes de la Llei 10/2005, de 21 de juny, de ports de les Illes Balears, que preveu el procediment d'elaboració i aprovació del Pla director sectorial de ports, però no del Pla general de ports de les Illes Balears, que és la figura actualment vigent, ja que va ser introduïda posteriorment al desplegament reglamentari de la llei. Aquesta circumstància provoca una situació d'inseguretat jurídica que cal resoldre, més quan el passat 9 de juliol del 2021 el consell d'administració de Ports de les Illes Balears va procedir a l'aprovació inicial del Pla general de Ports de les Illes Balears. Aquest és, doncs, un motiu més per a procedir a la modificació de la Llei 10/2005, de 21 de juny, de ports de les Illes Balears.

IV

Aquesta llei consta d'un article únic, una disposició transitòria i dues disposicions finals. L'article únic modifica la Llei 10/2005, de 21 de juny, de ports de les Illes Balears a través de 16 apartats.

Primerament, l'apartat 1 introdueix la no superació de la càrrega nàutica del litoral com a un dels objectius fonamentals de l'administració autònoma en l'àmbit de la matèria de la qual és objecte la llei, d'acord amb el que recull l'article 2; i l'apartat 2 introdueix la definició del concepte de capacitat de càrrega del litoral. El concepte de capacitat de càrrega també s'inclou en l'article 8, apartat 3, de la Llei 10/2005 esmentada per tal que el Pla general de ports hagi d'incloure un estudi de capacitat de càrrega del litoral, i que aquest sigui vinculant per a les hipotètiques previsions del nombre de fondeigs i la capacitat d'eslora dels diferents ports esportius (apartat 4 de l'article únic d'aquesta llei). Així mateix, es modifica l'article 11, que recull el contingut del Pla general de ports, per tal d'enllaçar-lo amb l'estudi de capacitat de càrrega nàutica del litoral (apartat 5).

En segon lloc, s'inclou una modificació de l'article 7 de l'esmentada llei per tal que la utilització del domini públic portuari s'ajusti, no només al que estableixen els instruments d'ordenació portuària i la legislació reguladora del domini públic marítimoterrestre, sinó també al planejament territorial (apartat 3).

Per altra banda, amb aquesta modificació també es pretenen introduir canvis no només en el contingut, sinó també en el procediment d'elaboració i aprovació del Pla general de ports de les Illes Balears que preveu l'article 12 de la Llei 10/2005 esmentada. D'una banda, l'apartat 6 de l'article únic introdueix una modificació per la qual l'aprovació d'aquest instrument correspondrà al Consell de Govern a proposta del president de l'ens. En conseqüència, també s'adapta l'article 27 de la Llei 10/2005 esmentada, que recull les funcions de Ports de les Illes Balears (apartat 15 de l'article únic d'aquesta llei). A més, l'apartat 7 de l'article únic introdueix una segona modificació a aquest article per tal de garantir la participació dels consells insulars, com a administracions competents en matèria d'ordenació territorial, en l'elaboració del Pla general de ports.

Pel que fa als plans d'ús i gestió dels ports, s'introdueix una modificació a l'article 14 de la Llei 10/2005 esmentada, que regula el procediment per a la seva elaboració i aprovació, per tal de garantir la participació dels consells insulars com a administracions competents en matèria d'ordenació territorial (apartat 8). A més, mitjançant l'apartat 9 de l'article únic se suprimeix l'article 15 de la Llei 10/2005, de 21 de juny, per tal d'evitar que es puguin autoritzar obres que no estiguin previstes en els plans d'ús i gestió.

Amb l'objectiu d'evitar la total subordinació del planejament general a la planificació de l'administració competent en matèria portuària, aquesta llei també introdueix dues modificacions a l'article 17 de la Llei 10/2005, de 21 de juny. Així, es modifica l'apartat 3 de l'article 17, per tal que l'autoritat urbanística pugui aprovar un pla especial, d'acord amb la legislació urbanística, que contengui les previsions de desenvolupament del port i la connexió amb les xarxes de transport terrestre i de serveis, l'ordenació de les edificacions d'acord amb l'entorn urbà pròxim al port, amb la inclusió de determinacions sobre usos urbanístics com tipologia, alçada, volum, ocupació i aparcaments, així com les mesures relatives a protecció mediambiental i patrimonial i els plans d'emergències (apartat 10). En tot cas, mentre no s'aprovi el corresponent pla especial, el pla d'ús i de gestió podrà preveure el règim d'ordenació de forma transitòria.

En la persecució d'aquest mateix objectiu de reequilibrar la relació entre l'administració competent en matèria urbanística i l'administració portuària, es modifica el caràcter de l'informe que ha d'emetre l'administració portuària en el procediment d'elaboració d'instruments d'ordenació urbanística que afectin els ports i instal·lacions portuàries, que deixa de tenir caràcter vinculant (apartat 11); i es modifica l'article 19, apartat 1, de l'esmentada Llei 10/2005, de 21 de juny, per tal que les obres per a la connexió del port amb la xarxa viària i amb els sistemes generals i locals deixin de tenir la consideració d'obres públiques d'interès general i, per tant, s'hagin de subjectar als actes de control preventiu municipal (apartat 12).

Quant a la promoció de nous ports i ampliació substancial dels existents, la present llei també modifica el règim vigent fins ara. Amb la present modificació, l'informe que ha d'emetre el consell insular corresponent tindrà caràcter vinculant tant si es refereix a la promoció de nous ports com a l'ampliació de ports existents. A més, s'introdueix que, transcorregut el termini per a l'emissió de l'informe, aquest s'haurà d'entendre com a desfavorable. De la mateixa manera, aquesta modificació legal introdueix el caràcter vinculant de l'informe de l'ajuntament corresponent (apartat 13). En coherència amb aquest canvi, s'adapta també l'article 22, apartat 3, de tal manera que, en cas d'obrir un període de consultes entre l'administració portuària i el consell insular corresponent i s'esgoti el termini que preveu la llei, correspongui al consell insular decidir sobre el projecte (apartat 14 de l'article únic d'aquesta llei). En el mateix sentit, s'adapta l'article 77 de l'esmentada Llei

10/2005, referit a l'aprovació dels projectes d'obres, instal·lacions i explotació, per tal que aquest s'ajusti al planejament territorial (apartat 16 de l'article únic d'aquesta llei).

Per altra banda, la disposició transitòria única preveu que, si a l'entrada en vigor d'aquesta llei s'està tramitant l'aprovació o modificació del Pla general de ports, aquesta tramitació hagi de tornar a començar de bell nou per incorporar les novetats legals introduïdes, i d'acord amb el procediment previst un cop aprovada aquesta llei; o bé que si en el mateix moment de l'entrada en vigor d'aquesta llei hi hagués un Pla general de ports en vigor, Ports de les Illes Balears hagi d'iniciar la modificació del Pla general de ports en vigor per tal d'ajustar-lo a les exigències introduïdes per aquesta llei.

Finalment, la llei es clou amb dues disposicions finals: la primera preveu la revisió del reglament de desplegament de la Llei 10/2005 esmentada, a partir de les modificacions incloses a aquesta llei; i la segona en regula l'entrada en vigor.

Article únic

Modificació de la Llei 10/2005, de 21 de juny, de ports de les Illes Balears

1. S'afegeix un nou epígraf a l'article 2 de la Llei 10/2005, de 21 de juny, de Ports de les Illes Balears, a continuació de l'epígraf d), amb el tenor literal següent:

“d bis) Assegurar que l'activitat nàutica no superi en cap cas la capacitat de càrrega nàutica del litoral de les Illes Balears.”

2. S'afegeix un nou epígraf a l'article 4, apartat 1, de la Llei 10/2005, de 21 de juny, de Ports de les Illes Balears, a continuació de l'epígraf f), amb el tenor literal següent:

“f bis) Capacitat de càrrega del litoral: nombre màxim d'embarcacions que, d'acord amb criteris mediambientals un determinat hàbitat pot suportar.”

3. Es modifica l'article 7, apartat 1, de la Llei 10/2005, de 21 de juny, de Ports de les Illes Balears, que queda redactat amb el tenor literal següent:

“La utilització del domini públic portuari es regirà pel que estableixen aquesta llei, les normes reglamentàries que la desenvolupin i el Pla general de ports i plans d'ús i gestió dels ports, d'acord amb la legislació reguladora del domini públic marítimoterrestre, quan sigui procedent; així com les determinacions específiques sobre el litoral i sobre infraestructures portuàries contingudes al Pla territorial insular d'aplicació i a la resta d'instruments d'ordenació del litoral.”

4. Es modifica l'article 8, apartat 3, de la Llei 10/2005, de 21 de juny, de Ports de les Illes Balears, que queda redactat amb el tenor literal següent:

“Des d'un estricte punt de vista mediambiental i, per tant, amb criteris d'aprofitament òptim dels miralls d'aigua disponibles, el Pla general de ports ha de donar resposta a la necessitat d'amarradors i de serveis complementaris del sector nàutic, amb prioritat de la flota pesquera i les activitats comercials relacionades amb el turisme nàutic i, en general, de totes aquelles activitats de caràcter lúdic i esportiu, i ha de tenir cura molt especialment d'un millor repartiment territorial de les instal·lacions. A fi d'estalviar ocupacions de làmina d'aigua i evitar-ne l'impacte mediambiental consegüent, el Pla general de ports ha de preveure una xarxa de marines seques, i ha de fixar-ne la ubicació amb criteris de proporcionalitat territorial per situar-les adequadament en funció de la capacitat de càrrega de cada zona i amb criteris de preservació mediambiental, mitjançant la integració adequada en cada entorn. En tot cas, el Pla general de ports ha d'incloure un estudi de capacitat de càrrega del litoral de cadascuna de les illes i de cadascun dels ports per a embarcacions recreatives, el resultat del qual haurà de condicionar, des de la perspectiva de la sostenibilitat, les hipotètiques previsions de l'increment del nombre de fondeigs, la capacitat d'eslora dels diferents ports esportius i la capacitat de les marines seques. Així mateix, el Pla general de ports ha de regular el servei de manteniment d'embarcacions a varadors que resulti proporcional a la capacitat de la infraestructura en la qual aquests s'ubiquin, amb especial referència a les mesures preventives, correctores i de control mediambientals que s'han de complir en la gestió d'aquests serveis.”

5. Es modifica el primer paràgraf de l'article 11, de la Llei 10/2005, de 21 de juny, de Ports de les Illes Balears, que queda redactat amb el tenor literal següent:

“A més del que preveu l'article 8, apartat 3, d'aquesta llei, el Pla general de ports ha de contenir les determinacions següents en cada una de les seves accions:”

6. Es modifica l'article 12, apartat 1, de la Llei 10/2005, de 21 de juny, de Ports de les Illes Balears, que queda redactat amb el tenor literal següent:

“1. Correspon al Consell de Govern de les Illes Balears, a proposta del president de Ports de les Illes Balears, l'aprovació del Pla general de ports, i amb independència de l'administració de la qual depenguin els ports que en aquest pla general s'inclouin. Reglamentàriament, es



determinarà el procediment i el contingut per a l'elaboració i tramitació del Pla general de ports.”

7. Es modifica l'article 12, apartat 2, de la Llei 10/2005, de 21 de juny, de Ports de les Illes Balears, que queda redactat amb el tenor literal següent:

“2. En tot cas, aquest procediment ha de garantir la participació de les administracions amb competències afectades i, en particular, la dels òrgans competents en matèria d'ordenació territorial dels consells insulars afectats i la del ministeri amb competències en matèria de costes, sense que aquest obviï l'informe vinculant relatiu a l'adscripció del domini públic marítim terrestre en els supòsits establerts per la legislació específica.”

8. Es modifica l'article 14, apartat 3, de la Llei 10/2005, de 21 de juny, de Ports de les Illes Balears, que queda redactat amb el tenor literal següent:

“La tramitació i l'aprovació inicial dels plans corresponen, en tots els casos, a Ports de les Illes Balears, d'acord amb el procediment reglamentari, que ha de garantir la intervenció suficient de les administracions públiques amb competències afectades i, en particular, la del consell insular corresponent i la del ministeri amb competència en matèria de costes, així com el tràmit d'informació pública per un termini no inferior a un mes i el de l'avaluació adequada de l'impacte mediambiental.”

9. Es suprimeix l'article 15 de la Llei 10/2005, de 21 de juny, de Ports de les Illes Balears.

10. Es modifica l'article 17, apartat 3, de la Llei 10/2005, de 21 de juny, de Ports de les Illes Balears, que queda redactat amb el tenor literal següent:

“3. L'autoritat urbanística podrà aprovar un pla especial, d'acord amb la legislació urbanística, que contengui les previsions de desenvolupament del port i la connexió amb les xarxes de transport terrestre i de serveis, l'ordenació de les edificacions d'acord amb l'entorn urbà pròxim al port, amb la inclusió de determinacions sobre usos urbanístics com tipologia, alçada, volum, ocupació i aparcaments, així com les mesures relatives a protecció mediambiental i patrimonial i els plans d'emergències. Mentre no s'aprovi el corresponent pla especial, el pla d'ús i de gestió podrà preveure el règim d'ordenació de forma transitòria.”

11. Es modifica l'article 18, apartat 2, de la Llei 10/2005, de 21 de juny, de Ports de les Illes Balears, que queda redactat amb el tenor literal següent:

“2. L'informe al qual es refereix l'apartat anterior ha de ser tramès en un termini màxim de dos mesos.”

12. Es modifica l'article 19, apartat 1, de la Llei 10/2005, de 21 de juny, de Ports de les Illes Balears, que queda redactat amb el tenor literal següent:

“1. Les obres públiques que s'executin a la zona de servei del port tenen la consideració d'interès general i, per tant, no resten subjectes als actes de control preventiu municipal.”

13. Es modifica l'article 22, apartat 2, de la Llei 10/2005, de 21 de juny, de Ports de les Illes Balears, que queda redactat amb el tenor literal següent:

“2. Aprovat definitivament el Pla d'ús i gestió, si el projecte bàsic es considera adequat per Ports de les Illes Balears, s'ha de sotmetre aquest, abans de ser aprovat, a informe del ministeri amb competència en matèria de costes, als efectes prevists a l'article 49.2 de la Llei 22/1988, de 28 de juliol, de costes, i a informe de l'òrgan competent del consell insular corresponent. L'informe de l'òrgan competent del consell insular competent s'haurà de pronunciar sobre totes les qüestions que consideri adients i, almenys, sobre el grau d'ajustament de la modificació o revisió a les determinacions específiques sobre el litoral i sobre infraestructures portuàries contingudes al Pla territorial insular d'aplicació, així com, si escau, a la resta d'instruments d'ordenació del litoral. Aquest informe tindrà caràcter vinculant tant si es refereix a la promoció de nous ports com d'ampliació substancial d'un port existent. L'informe de l'òrgan competent del Consell insular s'ha d'emetre en el termini de tres mesos. Transcorregut l'esmentat termini sense que el consell insular l'hagi tramès, s'ha de considerar desfavorable. Així mateix, s'ha de sol·licitar informe de l'ajuntament corresponent, que no tindrà caràcter vinculant i que s'ha d'emetre igualment en el termini de tres mesos.”

14. Es modifica l'article 22, apartat 3, de la Llei 10/2005, de 21 de juny, de Ports de les Illes Balears, que queda redactat amb el tenor literal següent:

“3. Si l'informe que ha d'emetre el consell insular és desfavorable, Ports de les Illes Balears ha d'obrir un període de consultes amb els representants d'aquesta institució per un termini mínim d'un mes. Una vegada transcorregut el tràmit sense acord, correspondrà al Consell executiu del consell insular corresponent decidir amb caràcter vinculant.”



15. Es modifica l'epígraf e) de l'article 27 de la Llei 10/2005, de 21 de juny, de Ports de les Illes Balears, que queda redactat amb el tenor literal següent:

“e) La tramitació i l'aprovació inicial dels plans d'ús i gestió dels ports, així com la tramitació i elevació al Consell de Govern del Pla general de ports per a la seva aprovació inicial.”

16. Es modifica l'article 77, apartat 1, de la Llei 10/2005, de 21 de juny, de Ports de les Illes Balears, que queda redactat amb el tenor literal següent:

“El Consell d'Administració de Ports de les Illes Balears decideix sobre l'aprovació dels projectes d'obres, instal·lacions i explotació, sempre que no es contravengui les determinacions específiques sobre el litoral i sobre infraestructures portuàries contingudes al Pla territorial insular d'aplicació i a la resta d'instruments d'ordenació del litoral, i sense perjudici del que preveuen els articles 21 i 22 d'aquesta llei i en el marc del Pla general de ports.”

Disposició transitòria única

Tramitació del Pla general de ports en curs

1. Si a l'entrada en vigor d'aquesta llei Ports de les Illes Balears està tramitant l'aprovació o modificació del Pla general de ports, aquest s'haurà d'ajustar a les exigències introduïdes per aquesta llei.

2. Si a l'entrada en vigor d'aquesta llei hi hagués un Pla general de ports en vigor, en el termini d'un mes de l'entrada en vigor d'aquesta llei, Ports de les Illes Balears ha d'iniciar la modificació del Pla general de ports en vigor per tal d'ajustar-lo a les exigències introduïdes per aquesta llei.

Disposició final primera

Desenvolupament reglamentari

En el termini de sis mesos des de l'entrada en vigor d'aquesta llei, el Govern de les Illes Balears haurà de procedir a la revisió del Decret 11/2011, de 18 de febrer, d'aprovació del Reglament de desplegament i execució de determinats aspectes de la Llei 10/2005, de 21 de juny, de ports de les Illes Balears, per tal d'adaptar-lo a les modificacions introduïdes a la legislació en matèria de ports de les Illes Balears.

Disposició final segona

Entrada en vigor

Aquesta llei entra en vigor l'endemà de la seva publicació en el *Butlletí Oficial de les Illes Balears*.

