



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Decreto-ley 3/2020, de 23 de abril, de mitigación del impacto socioeconómico del COVID-19 en el área de vivienda e infraestructuras.

Comunidad Autónoma de la Región de Murcia
«BORM» núm. 97, de 28 de abril de 2020
Referencia: BORM-s-2020-90126

ÍNDICE

<i>Preámbulo</i>	3
CAPÍTULO I. Modificación de la Ley 3/1996, de 16 de mayo, de Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia	13
Artículo 1..	13
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	20
Artículo 2..	20
CAPÍTULO III. Modificación de la Ley 6/2015, de 24 de marzo, de la Vivienda de la Región de Murcia	21
Artículo 3..	21
CAPÍTULO IV. Modificación de la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia	23
Artículo 4..	23
<i>Disposiciones adicionales</i>	29
Disposición adicional primera. Justificación de 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.	29
Disposición adicional segunda. Exenciones y bonificaciones.	29
<i>Disposiciones derogatorias</i>	29
Disposición derogatoria única. Derogación normativa..	29
<i>Disposiciones finales</i>	29

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Disposición final primera. Desarrollo normativo.....	29
Disposición final segunda. Entrada en vigor.....	30

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: sin modificaciones

PREÁMBULO

El año 2020 pasará a la historia por la aparición de una nueva y terrible enfermedad que ha sacudido de forma repentina el conjunto de la humanidad. La propagación de un coronavirus denominado SARS-Cov-2, que tiene un gran poder infeccioso, ha motivado que, el pasado 11 de marzo, la Organización Mundial de la Salud declare una pandemia.

Su propagación a lo largo y ancho del mundo se está produciendo a una velocidad inusitada, y ha extendido la enfermedad que provoca, el COVID-19, por toda la geografía del globo, trasladándose a la sociedad y afectando a la economía a un ritmo desconocido desde la mal denominada Gripe española, hace ya un siglo. Esta enfermedad es grave y potencialmente letal, lo que ha obligado a reaccionar de forma rápida a todos los gobiernos del mundo para tratar de proteger a la población. La situación generada por la evolución del COVID-19 ha supuesto la necesidad de adoptar medidas drásticas y extraordinarias de confinamiento por parte de las autoridades de salud pública, dentro del actual escenario de contención reforzada, que se coordinan en el marco del Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Salud. Estas medidas, junto con las adoptadas por otros países, están teniendo un brutal impacto social y económico, que se proyecta en particular sobre determinados sectores de la economía, empresas y, lo más importante, sobre sus trabajadores.

Nadie duda de que se trata de un acontecimiento imprevisible, completamente inimaginable hace unos meses, de escala mundial, ante el que difícilmente se podía estar preparado con antelación, que debe ser calificado sin duda como un claro episodio sobrenatural de fuerza mayor.

La respuesta sanitaria ante un evento tan extraordinario debía ser contundente, y complementarse con cuantas medidas fueran necesarias para luchar contra ese enemigo invisible, sin atender a otros criterios distintos de los sanitarios. La economía puede recuperarse, las vidas humanas no. Así lo interpretó la Organización Mundial de la Salud con su declaración de la pandemia. Y así lo han hecho todas las autoridades públicas españolas, cada una en el ámbito de sus competencias.

Pero una vez superada la primera oleada de contagios, y atravesadas las primeras etapas de contención del trágico desastre de salud pública, que está dejando decenas de miles de muertos, una vez que estamos logrando frenar el ritmo de propagación del coronavirus, es preciso pasar a evaluar los daños y, sobre todo, trabajar de forma urgente y decidida en buscar soluciones ante el grave problema social y económico que se ha generado.

El impacto que esta pandemia está ocasionando en la economía de la Región de Murcia es aún difícil de precisar, pero no existe ninguna duda de que está siendo muy severo. Las medidas sanitarias han incluido una paralización completa de toda actividad económica – exceptuando los servicios más esenciales-, y paralizaciones parciales de sectores completos que se van a prolongar durante muchas semanas. Desde la declaración del Estado de Alarma por parte del Gobierno de España mediante el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, se ha interrumpido toda actividad turística, se ha restringido fuertemente la movilidad, tanto local como regional, nacional y sobre todo internacional y se han cerrado fronteras. Las medidas sanitarias requerían un distanciamiento social que se ha tenido que convertir en una paralización de cualquier acto social, y eso ha detenido en seco la inmensa mayoría de los flujos económicos. La economía actual se comporta como una gran red que se extiende por todo el mundo, y la paralización más o menos súbita de una gran mayoría de sus transacciones está produciendo efectos devastadores. Igualmente difícil es hacerse una idea de las dificultades que presentará la reactivación de esos flujos, y de cuánto se tardará en recuperar un cierto ritmo asimilable a la normalidad, sobre todo teniendo en cuenta que las afecciones serán desiguales por sectores de actividad y por empresas.

A nivel mundial ya se están emitiendo las primeras evaluaciones sobre el terrible impacto que está produciendo este suceso extraordinario sobre la economía global, y que dibujan un panorama desolador. El Fondo Monetario Internacional prevé una contracción brusca de la

economía mundial de, al menos, un -3%, con riesgo considerable de presentar resultados aún más graves. Las previsiones que establece para España son muy superiores, se sitúan en el -8% del PIB, lo que representa una caída de 100.000 millones de euros. Extrapolados a la Región de Murcia, supone la pérdida súbita de más de 2.500 millones de euros de producción. Este mismo organismo recomienda a los encargados de formulación de políticas, que establezcan medidas urgentes para apoyar a los hogares y las empresas afectadas.

La Confederación de Organizaciones Empresariales de España (CEOE), en un informe sobre el escenario económico específico provocado por el coronavirus de fecha 8 de abril, señala que una de las peculiaridades de esta adversa situación es que impacta de manera muy diferente a los distintos sectores, por lo que aconseja que las intervenciones públicas prioricen a las actividades y empresas más perjudicadas. Concretamente nombra los denominados «sectores de proximidad» entre los que se encuentran el turismo, los servicios inmobiliarios o el transporte, que, como es público y notorio, son sectores fundamentales de la actividad económica agregada en la Región de Murcia.

Este mismo informe califica el escenario como un «shock de impacto», por lo que declara la urgente necesidad de adopción de medidas con celeridad excepcional. Cuantifica un descenso del PIB en un -5%, en el escenario más optimista. En otras hipótesis, en las que sea necesario extender el período de confinamiento, o las medidas que se adopten no sean lo suficientemente ágiles o no alcancen los objetivos esperados, la intensidad de los efectos considerados podría provocar una contracción del Producto Interior Bruto superior al -9%. De acuerdo con todos los expertos, una caída tan brusca no se había producido en España desde la Guerra Civil. La traducción en términos de paro que tienen estas previsiones es también desoladora. Las previsiones más optimistas señalan pérdidas de empleo en toda España del orden del millón de personas, situando el total de desempleados rozando los 4.200.000.

Este informe también propone soluciones que, para una crisis de oferta como se considera esta, consisten en la implementación de medidas de política económica que vayan particularmente dirigidas a las actividades afectadas. Son muchas las medidas que se están implementando, y otras más que deberán ser puestas en marcha en el futuro. Pero entre ellas, los citados informan señalan la necesidad de reducir el impacto social de la crisis, ayudando a las familias a superar la situación que el paro inesperado conduzca a situaciones de exclusión social y mejorando la capacidad de adaptación de las empresas a la situación, para evitar la destrucción irreversible de tejido productivo. Ello haría que la salida de la crisis fuese más lenta y el impacto social provocado fuese aún mayor.

Nuestro sistema democrático debe salir reforzado en esta situación de absoluta excepcionalidad. El sólido ordenamiento jurídico e institucional que nos hemos dado los españoles nos ofrece herramientas legales eficaces, capaces de dar una respuesta urgente y necesaria a la crisis causada por el coronavirus. Es, por tanto, una obligación ética y política de las Administraciones Públicas adoptar con eficacia todas las decisiones que la situación exige. Ante este panorama de crisis social y económica, debemos reaccionar con una contundencia similar a la magnitud de los retos a los que nos enfrentamos. Una coyuntura tan desfavorable como la que se avecina requiere el empleo de todas las herramientas disponibles que permitan a la Administración combatir con la máxima eficacia el enorme reto de impedir que el derecho fundamental a una vivienda digna se vea menoscabado, de reactivar una red económica súbitamente interrumpida, de restablecer las conexiones perdidas o crear unas nuevas, de estimular los canales para que los flujos económicos vuelvan a circular sin resistencias.

Por ello, este Decreto-ley de medidas urgentes en el área de infraestructuras y vivienda es clave para dar respuesta a las circunstancias económicas excepcionales señaladas, sumándose a las medidas adoptadas a nivel de la Unión Europea, y a las numerosas disposiciones legales evacuadas por el Gobierno de la nación, igualmente extraordinarias, en las últimas semanas. Este Decreto-Ley se centra en las medidas urgentes para tratar de ganar eficiencia y competitividad del tejido productivo en el área de vivienda e infraestructuras, gracias a reformas dirigidas a facilitar el máximo las actividades económicas y en fortalecer el derecho constitucional a una vivienda digna.

Es importante reseñar que, en este caso, el tiempo es un factor clave. Cuanto más tiempo se encuentre paralizada la economía, mayores serán los daños infringidos al tejido

productivo, mayor será la magnitud de la caída, más estructurales serán los problemas y más difícil será la recuperación, causando más sufrimiento a más ciudadanos. Por ello la Administración Pública está obligada a adoptar medidas para que la reactivación sea lo más rápida posible. En situaciones excepcionales, los cambios normativos deben hacer uso de todos instrumentos de que se nos dota en nuestro ordenamiento jurídico para otorgar la máxima celeridad en la implantación efectiva de las medidas. La necesaria y urgente necesidad de articular las medidas que se proponen mediante un Decreto-Ley está completamente justificada en este sentido. En lo que sigue vamos las razones de por qué está justificado aplicar medidas urgentes en las áreas específicas de las que se ocupa este Decreto-Ley.

Como es público y notorio, uno de los sectores más golpeados por las medidas sanitarias adoptadas y las restricciones de movilidad que se desprenden de la declaración del Estado de Alarma es el turismo, un sector clave en la economía española y de la Región de Murcia. No se debe olvidar que el peso del turismo en la economía de la Región de Murcia es superior al 11,4% y es intensivo en el empleo. Todos los operadores económicos de este ámbito se han visto obligados a paralizar completamente su actividad en momentos estacionales especialmente sensibles para su cuenta de resultados, como es la etapa vacacional de Semana Santa. También el verano se ve claramente amenazado por la prolongación de las medidas de confinamiento y por la improbable reapertura de los tráficos internacionales a corto plazo. Además, todos los expertos vaticinan una brutal contención de la demanda turística hasta que los posibles clientes no vuelvan a confiar en que viajar es seguro. Es preciso, por tanto, establecer medidas con urgencia que puedan dinamizarlo y ayuden a su recuperación cuanto antes, desde el mismo momento en que comiencen a establecerse medidas de desescalamiento.

Hemos de recordar, además, que en el sector del turismo de costa regional, la pandemia del coronavirus no ha sido la única desgracia que ha sufrido. Se ha visto afectado por la existencia de varios acontecimientos fuera de lo común como son la DANA del mes de septiembre, las que han sucedido en los meses posteriores y el devastador paso de la borrasca GLORIA. La terrible pandemia provocada por el coronavirus viene a golpear una vez más a un sector duramente afectado. Además, la previsible repetición de nuevos fenómenos atmosféricos derivados del avance imparable del cambio climático, declarado con el carácter de Emergencia por el Gobierno de España mediante acuerdo del Consejo de Ministros de 21 de enero de 2020, hace necesaria y urgente introducir cambios en la legislación para facilitar un nuevo modelo de gestión, que sea más sostenible en el tiempo, más equilibrado y más ecoeficaz.

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. Estas instalaciones, adecuadamente gestionadas y dinamizadas, son capaces de generar fuertes corrientes de atracción de turismo de calidad mediante la organización de eventos y actividades náuticodeportivas, muy especialmente fuera de las temporadas altas, que es justo cuando más se necesitan. Esta actividad se convierte en poco tiempo en un elemento generador de empleo especializado en este ecosistema, que consolida las tendencias rupturistas de la estacionalidad. Se hace imprescindible extraer el máximo potencial dinamizador a estas infraestructuras, para que se conviertan en elementos aceleradores de la actividad económica, y generen focos de intensa actividad y empleo en los municipios donde se ubican.

De esta manera, se propone la modificación de la ley de puertos para agilizar la tramitación administrativa en la organización de actividades náuticas, adaptarla a la lucha contra el cambio climático que demandan con urgencia los clientes internacionales, profundizar en el fomento de la cultura de la sostenibilidad, e incorporar criterios de flexibilidad y reducción de plazos imprescindibles para hacer más dinámica la actividad portuaria.

Otro sector de proximidad fuertemente afectado por la crisis del coronavirus, sobre el que la Comunidad Autónoma tiene amplias competencias, es el sector del transporte mediante vehículos de turismo, esto es, el taxi, considerado como actividad de utilidad pública que, si bien no tiene la naturaleza jurídica de servicio público, sí incorpora algunas obligaciones que lo dotan de un destacado interés social.

Este sector afronta el shock de impacto derivado de esta crisis en una situación de especial vulnerabilidad, por cuanto en su inmensa mayoría se trata de autónomos que deben operar bajo una reglamentación estricta, no pensada para la imprevisible y extraordinaria situación en la que vivimos, por lo que carecen de cualquier margen de maniobra para poder subsistir ante las condiciones de contorno que hoy se presentan. Elementos como la obligatoriedad de la dedicación exclusiva, la rígida limitación del número de plazas, o la imposibilidad de prestar servicios compartidos bajo determinadas circunstancias, reducen tanto su capacidad de adaptación que, están generando graves problemas a las personas que viven del taxi y pueden desembocar en un abandono masivo de la actividad. Es urgente adoptar medidas de flexibilización a todos los niveles para evitarlo.

Del mismo modo, si se analiza con detalle la naturaleza de los impactos que provoca esta situación extraordinaria, es sencillo detectar que uno de los segmentos de la sociedad más vulnerable ante sus efectos es la conservación del derecho constitucional a una vivienda digna.

La coyuntura económica corre un severo riesgo de que se produzca un impacto más permanente o estructural debido a un círculo vicioso de caídas de demanda y producción como las de 2008-2009, con una salida masiva de trabajadores al desempleo y un ajuste particularmente agudo para los trabajadores temporales y los autónomos, tal y como están anunciando la mayoría de los observatorios económicos. En la anterior crisis, ello desembocó en una oleada de impago de alquileres e hipotecas, con los consiguientes procesos de lanzamiento y desahucio. Ya conocemos el terrible impacto social de aquella situación. Estamos hoy obligados a tratar de evitar de forma perentoria que se reproduzca ese escenario.

El derecho constitucional a disponer de una vivienda digna, recogido en el artículo 47 de la Constitución, es uno de los pilares básicos que construyen nuestro sistema social, y por ello debe ser protegido con todas las herramientas disponibles en derecho, que permitan implantar las medidas requeridas por las circunstancias, y hacerlo de la forma más ágil posible, antes de que sea demasiado tarde.

Son muchas las acciones que deben llevarse a cabo, pero una fundamental es agilizar los procesos administrativos en el otorgamiento efectivo de las ayudas de alquiler y facilitar los proyectos de construcción de viviendas, especialmente de la protegida, para los colectivos con mayores dificultades. La experiencia de los últimos años muestra que los procedimientos administrativos que se desprenden de la aplicación de la legislación en su estado actual, alargan excesivamente los procedimientos, hasta el punto de llegar a perder su conveniencia y oportunidad. Y los principales afectados son, precisamente, las personas y familias más necesitadas del amparo que preceptivamente debe otorgar la administración en defensa del interés público.

Además, los cambios legales contemplados en este documento permitirán el ejercicio efectivo de este derecho constitucional y, además, podrán acceder a una vivienda en propiedad de forma permanente cientos de familias que vienen pagando durante décadas rentas por sus viviendas sociales, sin poder llegar nunca a acceder a su titularidad. Este Decreto-Ley les va a permitir asegurar su derecho a la vivienda y mejorar sus rentas que, como es sabido, son precarias en las personas que tienen su residencia en viviendas sociales. Los impedimentos legales para acceder a la propiedad de viviendas que llevan pagando durante décadas, refuerza su vulnerabilidad en situaciones de crisis, contribuye a la creación indeseada de núcleos de concentración de pobreza y a la degradación de barrios completos, además de cronificar las situaciones de marginalización. Factores que la presente crisis va a acentuar en grado extremo. Se hace urgente acelerar las medidas en las que la Administración regional venía trabajando para que el sector de la sociedad murciana más débil resista mejor la dura situación en la que estamos inmersos.

Este Decreto-Ley dedica también una especial atención a Lorca. El proceso de reconstrucción de los terribles terremotos del 11 de mayo de 2011 está ya prácticamente culminado. Ha sido un proceso largo y complejo, que ha requerido la ejemplar implicación de todas las Administraciones Públicas, con importantísimas inversiones y un gran espíritu de colaboración y sacrificio de los lorquinos. El resultado está en una ciudad renovada y pujante. Sin embargo, hay que recordar que no todos los procedimientos administrativos están resueltos, debido a la complejidad del proceso mismo de reconstrucción, sobre el que no había experiencia previa. Por ello este Decreto-Ley introduce cambios normativos para

acelerar los procedimientos de justificación de las subvenciones, con el objetivo de liberar a las familias lorquinas, en esta situación de emergencia, de cargas y preocupaciones adicionales. Los Decretos-leyes del Gobierno de España señalan, además, entre las medidas de urgente necesidad, atender las necesidades de alquiler de viviendas de miles de familias. La simplificación de los procedimientos, tanto para Lorca como para el resto de ciudadanos, permitirá también a la Administración regional poder reforzar el personal dedicado a atender las nuevas necesidades de ayudas que se están multiplicando en toda la Región de Murcia. En situaciones de emergencia la priorización es un deber jurídico y político, sobre todo cuando los recursos son finitos. Y la Administración regional necesita dotarse de instrumentos legales para dar la respuesta que la sociedad murciana demanda de ella.

La emergencia nacional en la que vivimos ha revalorizado el papel de nuestros espacios públicos. Tenemos, por un lado, calles vacías y, por otro, importantes mejoras en la calidad del aire y de otros parámetros medioambientales derivados de la falta de actividad. A ello se suma que, como ya hemos señalado, estamos ante una Emergencia Climática declarada recientemente por el Consejo de Ministros del Gobierno de España, por lo que estamos obligados a adoptar medidas ante ella. La legislación vigente no permite responder con la celeridad adecuada a las demandas extraordinarias de la situación que estamos viviendo. Falta la debida operatividad y efectividad de algunas de los organismos de coordinación propuestos, y de algunos documentos a incluir en los documentos de planeamiento, cuya finalidad no refuerza la seguridad jurídica, consume importantes recursos públicos y privados en su redacción y tramitación, además de dificultar su consulta y análisis. Quizá antes podíamos permitirnoslo. Ahora ya no.

Por todo ello, y con el objetivo de dinamizar al máximo la economía regional posibilitando la implantación ágil de los distintos usos de suelo, sin perder la seguridad jurídica y el imprescindible orden que ha de establecer el urbanismo, se plantean las modificaciones de este texto. Es indispensable disponer de las herramientas jurídicas y urbanísticas adecuadas para acelerar la inversión económica, el desarrollo de nuevos proyectos, los preceptivos permisos de las diferentes administraciones, crear, además, espacios saludables, ciudades respetuosas con las personas que las habitan, y que sean capaces de aprovechar los recursos naturales y ejerzan su capacidad de resiliencia frente a los fenómenos medioambientales. En resumen, instrumentos ágiles que sean capaces de dar respuesta a las especiales necesidades que surgen de la crisis que nos ha sobrevenido. Tales medidas no tienen espera.

En resumen, estos gravísimos acontecimientos han puesto de relieve la necesidad de modificar el marco legislativo vigente para hacer frente a la situación y evitar que se reproduzcan sucesos ya conocidos en otras grandes crisis económicas, y cuyo objetivo último sea proteger los derechos constitucionalmente reconocidos a todos los ciudadanos. Por tanto, 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 y el urbanismo y la ordenación del territorio.

II

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

El capítulo I, compuesto por un artículo único, dividido en quince puntos, modifica a la Ley 3/1996 de 16 de mayo de Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Respecto a las modificaciones que realiza podemos destacar: se amplían los usos de los puertos deportivos, modificándose los artículos 5 y 6, en este sentido; se flexibilizan los criterios para la adjudicación de las concesiones; se reducen los plazos; se incluyen criterios de ecoeficacia, adaptación al cambio climático y se adaptan a la legislación vigente en materia de contratación, modificándose los artículos 6, 7, 8, 9 y 11. Se actualiza la fórmula de cálculo del canon para actualizarla a la realidad del mercado, incidiendo en el punto 4 del artículo 16. Asimismo, se simplifica y agiliza la tramitación administrativa para la organización de actividades náuticas, de fomento de la cultura de la sostenibilidad y lucha

contra el cambio climático, y para las solicitudes de concesión o autorización con el objeto de dinamizar la economía. También en esta línea se flexibilizan los informes sectoriales necesarios para otorgar autorizaciones y concesiones, salvo los preceptivos, reduciéndose los plazos. Por otra parte, y con objeto de evitar el uso especulativo de los puntos de amarre, se introducen los apartados 12 y 13 en el artículo 16, que regulan las condiciones para la cesión de derechos de puntos de amarre gestionados en régimen de concesión. Asimismo se establece un registro general de usuarios, como instrumento de publicidad de la gestión de los usos de los puntos de amarre en las zonas objeto de concesión. Otra de las cuestiones que resuelve el decreto-ley es concretar el tipo de instalaciones a ubicar en el dominio público portuario, por lo que se lleva a cabo una modificación del procedimiento de autorizaciones y concesiones, con el fin de clarificar sus contornos, adoptando soluciones extraídas del derecho autonómico comparado, y simplificar en lo posible el procedimiento de otorgamiento, sin merma alguna de las garantías del mismo. En cuanto a la utilización del dominio público portuario, se establecen criterios con el fin de concretar y agilizar la actividad económica que se desarrolla en nuestros puertos. Las modificaciones se encuentran principalmente en los artículos 6 y 29. Se introducen las causas de fuerza mayor como motivo de bonificación excepcional del canon en autorizaciones y en las tarifas por prestación de servicios portuarios llevados a cabo directamente por la administración autonómica. La medida enunciada va dirigida a salvaguardar la viabilidad de los usos portuarios (pesca, acuicultura, etc.) ante episodios de efectos catastróficos. Se añaden nuevas bonificaciones imprescindibles, ya que en materia de tasas, como señala la ley autonómica, además de reiterada jurisprudencia, pueden tenerse en cuenta criterios genéricos de capacidad económica de los sujetos obligados a satisfacerlas, lo que en el caso que nos ocupa es un punto importante de la modificación. Estos aspectos se regulan en los artículos 16, 30 y en la Disposición Adicional. Asimismo, se introducen modificaciones para agilizar la gestión de los procedimientos sancionadores en materia de puertos, con el fin de disuadir conductas antijurídicas. En esta materia se regulan, con mayor concreción, criterios ya contenidos en la vigente Ley de Puertos, ampliando el plazo de resolución del procedimiento sancionador, y concretando los importes de las multas, al objeto de reforzar la seguridad jurídica y el principio de tipicidad.

El capítulo II está compuesto por un artículo único, dividido en siete puntos, que modifica a 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. Respecto a las modificaciones que realiza, podemos destacar la del apartado a del artículo 2, y del apartado 1 del artículo 17, aumentando el límite de la capacidad del vehículo de siete a nueve plazas, incluida la persona que lo conduce, por las razones indicadas sobre la facilitación del acceso al servicio de taxi de un mayor número de usuarios y la ampliación del abanico de oferta de los servicios que pueden realizar los propios profesionales del taxi. Asimismo, se suprime el artículo 9, anulando la posibilidad de la exigencia de plena y exclusiva dedicación a la actividad del taxi de la persona titular de la licencia, facilitando con ello que dicha persona pueda compatibilizar esta actividad con otra u otras que puedan suponerle una mayor sostenibilidad económica o el ejercicio de actividades emprendedoras que puedan generar más dinamismo y riqueza socialmente; así como la supresión del límite de contratación como máximo de dos conductores asalariados, flexibilizando el desempeño de esta actividad, Se posibilita así una mayor actividad económica y se genera mayor riqueza y nuevos puestos de trabajo. Se modifica igualmente el apartado 1 del artículo 20 para reorientar la actividad hacia el uso y aplicación de las nuevas tecnologías de la información y comunicación. Permitirán así a los ciudadanos acceder a toda clase de servicios. Se armoniza al mismo tiempo la prestación de estos servicios en vehículos de turismo con el respeto al medioambiente, al fomentar también la reducción de las emisiones de los mismos. El artículo 24 se modifica posibilitando la contratación de plazas individualizadas, que tendrá como límite la capacidad total del vehículo, bien en usuarios, bien en equipajes de los mismos; dejando siempre a salvo que los titulares de las licencias de taxi y autorizaciones interurbanas de taxi, tendrán derecho al cobro en su totalidad de la tarifa máxima final resultante del servicio prestado, con independencia del número de usuarios a los que se les haya prestado dicho servicio; y consecuentemente con ello, modificación de los apartados 1 y 4 del artículo 30, para dar cabida, de un lado, en la fijación tarifaria por los órganos competentes en cada caso, a los sistemas de cálculo de la parte

proporcional de la tarifa a aplicar a cada usuario en el caso de contratación compartida de los servicios de taxi, y a la publicidad en el interior del vehículo del sistema de cálculo objetivo que se aplicará en el cobro proporcional de la tarifa en el caso de contratación compartida.

El capítulo III, formado por un único artículo dividido en catorce puntos, modifica a la Ley 6/2015, de 24 de marzo, de la Vivienda de la Región de Murcia. Se modifica esta ley con la finalidad de simplificar y acelerar los proyectos de vivienda protegida con el fin de que los ciudadanos dispongan de oferta suficiente. El punto 2 del artículo 22 se modifica con el objetivo de que la licencia de primera ocupación que emitan los ayuntamientos sirva como calificación administrativa finalizadora del procedimiento de declaración de vivienda protegida. Se elimina la condición de que toda vivienda protegida estará sujeta al régimen legal de protección mientras se mantenga la calificación del suelo. Asimismo se suprime la obligatoriedad de la existencia del registro de demandantes de vivienda protegida que se regulaba en el artículo 33 y la disposición transitoria segunda, así como los derechos de tanteo y retracto que tiene la Administración sobre las viviendas protegidas reguladas en el artículo 34 y 49. Se modifican los artículos 41, 42 y 43 con el fin de poder ceder las viviendas protegidas a aquellos titulares de contratos de alquiler que lleven veinticinco años pagando con regularidad todas sus cuotas y aquellos otros que aunque sólo lleven diez años concurren en ellos alguna circunstancia como ser mayor de 65 años, mayores de 50 años en situación de desempleo de larga duración, familias monoparentales, mujeres víctimas de violencia de género, víctimas del terrorismo, familias numerosas y familias con una o más personas con un grado de discapacidad reconocido igual o superior al 33 por 100, así como la regulación del régimen de precario. Asimismo se modifican los artículos 51, 56, 59 ter, 59 quáter y 62 con el fin de dotar de mayor capacidad de acción al Servicio de Orientación y Mediación Hipotecaria dada la gran efectividad del mismo.

El capítulo IV está compuesto por un artículo único dividido en veintisiete puntos, que modifica a la Ley 13/2015, de 30 de marzo, de Ordenación Territorial y Urbanística de la Región de Murcia. En el artículo 5 se realiza una Introducción de la sostenibilidad y la protección medioambiental como un elemento fundamental de la actividad administrativa en materia urbanística. Se suprime la Comisión de Política Territorial regulada en el antiguo artículo 15 y se modifican los artículos 42.2, 65.2, 68, 70.2 y 161.2 para adaptarlos a la nueva situación. Esta Comisión se suprime ya que está constituida por representantes de todas las consejerías, de la Federación de municipios de la Región de Murcia y del Estado. Estos organismos ya participan en los procesos de información de los instrumentos regulados por esta ley en todo aquello que les afecta, incluido el procedimiento de evaluación ambiental. No parece por tanto que tenga mucho sentido que, con carácter previo a la aprobación de los planes por la Comunidad Autónoma y, por tanto, solo en los que esta aprueba, vuelvan a informar los que ya lo han hecho antes una vez aprobado el plan y hecho el pronunciamiento ambiental y la debida participación pública. La participación consultiva ya lo hace el Consejo Asesor de Política Territorial por lo que las funciones de la Comisión de «informar» son reiterativas y no facilita la agilización de procedimientos y economía de esfuerzos. Asimismo, a través de la modificación del artículo 53.1, se proporciona competencia a los Ayuntamientos para la elaboración de planes de ordenación de playas, siempre que afecten a un único municipio. No obstante la consejería competente en materia de ordenación del litoral podrá también seguir elaborando este tipo de planes. Se amplía el régimen transitorio en suelos urbanizable sectorizado y sin sectorizar a través de la modificación de los artículos 100.2 y 101.1., con el fin de favorecer la agilidad del desarrollo de las herramientas urbanísticas y la inversión empresarial en un momento de necesidad y urgencia. Se incluyen las instalaciones de producción de energía renovable en el régimen transitorio en suelo urbanizable sin sectorizar en el artículo 101.3., ya que debemos tener mecanismos que favorezcan la inversión en la Región de esta clase de energías alternativas para convertirnos en uno de los mayores productores a nivel nacional. Se definen los Estudios de Detalle como instrumentos complementarios en el artículo 113, instrumentos ágiles de adaptación de pequeñas actuaciones urbanísticas. Se aclara la no necesidad de ser sometido a evaluación ambiental al ser un instrumento complementario. Asimismo, en el artículo 116, se aclara que el plan general no es competente para establecer supuestos sometidos a evaluación ambiental al ser una competencia de la legislación ambiental. Se implementan medidas ecoeficientes en el planeamiento y en sus instrumentos en los

artículos 117.1, 124, y 128 para aprovechar mejor los escasos recursos hídricos en nuestra Región y combatir los fenómenos climatológicos adversos. Promovemos la implementación de las denominadas Soluciones Basadas en la Naturaleza (SNB) como estrategia para la renaturalización de las ciudades y mejorar sus condiciones de vida. Los artículos 123, 128 y 147 se modifican para facilitar la gestión y desarrollo del planeamiento, modificando la consideración de reajuste del planeamiento. En el artículo 166 se compatibiliza la tramitación de los Estudios de Detalle con la obtención de la licencia de edificación, de esta forma los dos procesos se tramitan en paralelo, sin necesidad de que se solapen sus tiempos. Se concreta el papel de la administración autonómica en la aprobación definitiva de los instrumentos de desarrollo en los artículos 164 y 166. Se modifican, asimismo, la consideración de modificación estructural del planeamiento y su tramitación en los artículos 168 y 173. En cuanto a los planes generales, se ha detectado la larga tramitación de algunas de sus modificaciones estructurales, pues pueden llevar un camino más complejo aún que la propia tramitación de un plan, al tener que ser aprobadas por consejo de gobierno, frente a la aprobación de un plan que lo hace el consejero directamente. Este factor es corregido en este articulado, considerando que todas las modificaciones estructurales de planeamiento general serán tramitadas con el mismo procedimiento que el propio instrumento. Además, para que una modificación sea considerada estructural se aumenta del 20% al 30% la cuantía del objeto de modificación de los supuestos en la ley. Se aclara el trámite de las Actuaciones de Dotación en el artículo 193, ya que las modificaciones en suelo urbano consolidado no se tramitan como modificación estructural de sistema general, sino como mediante planes especiales. Ahora se deja claro que esto tiene que ser así. Se agiliza esta tramitación tan importante para la adaptación de nuestro suelo urbano consolidado. Se flexibilizan las licencias urbanísticas, en el artículo 264, concretamente se amplían los supuestos para el uso de la declaración responsable en los títulos habilitantes, para hacerla extensiva a pequeños cambios de uso, a edificios de nueva planta no residenciales ni de uso público de gran sencillez, o a intervenciones muy puntuales en edificios catalogados, salvaguardando el objeto de su catalogación. Es una clara apuesta por la agilización para la regeneración de la economía con un instrumento directo y ágil que se ha visto en estos cinco años que funciona y es eficaz. Finalmente, se aclara el trámite ambiental ordinario o simplificado, así como las modificaciones menores para el trámite ambiental, modificando la disposición adicional primera.

La disposición final primera se dicta al amparo del Real Decreto-ley 15/2020, de 21 de abril, de medidas urgentes complementarias para apoyar la economía y el empleo, que recoge, en su Disposición final cuarta y en su Disposición adicional cuarta, la ampliación de los plazos inicialmente previstos para ejecutar las obras de reconstrucción y rehabilitación o de reparación de daños que se establecían en el Real Decreto-ley 6/2011, de 13 de mayo, por el que se adoptan medidas urgentes, para reparar los daños causados por los movimientos sísmicos acaecidos el 11 de mayo de 2011 en Lorca. Los plazos anteriores han resultado ser insuficientes dado el volumen de actuaciones y de tramitación que ha supuesto para las Administraciones concernidas y las personas involucradas. El citado Real-Decreto Ley publicado también faculta plenamente a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia para que, en el marco de su regulación del procedimiento de concesión y justificación de las ayudas, en tanto que concedente de las mismas, sea quien fije los supuestos y los efectos a los que podría extenderse la ampliación de plazo. El objetivo del citado Real Decreto-Ley y de la modificación propuesta en la disposición primera es que se garantice la plena reconstrucción de un municipio que se vio afectado por un suceso que destruyó prácticamente la localidad. Las Administraciones Públicas no deben añadir a los ciudadanos de Lorca, que sufrieron tan gravemente los terremotos citados, a los problemas que se les pueden plantear a muchos de ellos por la crisis social y económica generada por el COVID-19.

Asimismo, la disposición derogatoria única, deroga la Ley 8/2018, de 23 de julio, de ayudas de Lorca, así como la Ley 8/2019, de 25 de julio que modifica la anterior.

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 148.1.3.º 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 territorio 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 a la velocidad a la que aumentan 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. 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 23 de abril de 2020,

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 modifica el apartado 1 del artículo 5, que queda con el siguiente contenido y se elimina el apartado 2:

«La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia podrá construir y explotar directamente, obras e instalaciones para todos los usos de navegación, por sí misma o en colaboración con otras entidades públicas o privadas.»

Dos. Se modifican los apartados 1 y 2 del artículo 6, que queda redactado con el siguiente contenido, y se añade un nuevo apartado 6:

«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, 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, siempre que éstas no requieran la ejecución de obras o instalaciones fijas, así como para la utilización de instalaciones portuarias fijas, ya existentes, destinadas a la realización de actividades industriales, comerciales o de servicios, entre otras, compatibles con los usos portuarios.

2. Corresponderá al Consejero competente en materia de puertos el otorgamiento de las concesiones a que se refiere el punto anterior y al director general con competencias en materia de litoral las autorizaciones.

6. Las personas titulares de autorizaciones o concesiones para la utilización del dominio público portuario quedan obligadas a informar a la Administración portuaria de las incidencias que produzca tal utilización y a cumplir con las instrucciones que dicha Administración les dicte.»

Tres. Se modifican los apartados 1 y 4 del artículo 7, que quedan redactados con el siguiente contenido y se eliminan los apartados 5 y 6.

«1. Las concesiones para la instalación y explotación de las infraestructuras relacionadas en el artículo 2 de la presente Ley, se tramitarán de acuerdo con lo previsto en la vigente ley de contratos del sector público para el contrato de concesión de obra pública.

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 éste, o un organismo o entidad dependiente de la Administración del Estado, o una entidad sin ánimo de lucro, aquéllas 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.»

Cuatro. Se modifican los apartados 1 y 2 del artículo 8, que quedan redactados con el siguiente contenido:

«1. Los interesados en realizar cualquiera de las actuaciones en el ámbito territorial previsto en esta sección, deberán presentar la correspondiente solicitud, acompañada de memoria descriptiva, proyecto básico o de construcción, en su caso, del resguardo acreditativo de la prestación de la fianza provisional, de una memoria económico-financiera, y, en el caso de construcción de las obras públicas el correspondiente estudio de viabilidad que se refiere el artículo 247 de la Ley de Contratos del Sector Público.

2. La memoria descriptiva o el proyecto deberán describir con suficiente grado de detalle la actuación a realizar, para lo que incluirá como mínimo:

La descripción de la actividad.

La extensión de la zona de dominio público marítimo-terrestre o portuario a ocupar.

Las características básicas de las obras e instalaciones.

La valoración de las obras e instalaciones.

En caso de contener elementos estructurales, o que comporten alguna complejidad técnica, deberá estar suscrito por técnico competente.»

Cinco. Se modifica el apartado 2 del artículo 9, que queda redactado con el siguiente contenido:

«2. Para continuar la tramitación del expediente se requerirán aquellos informes preceptivos establecidos por la legislación sectorial que le sea de aplicación. Los informes citados se deberán emitir en el plazo de 20 días. Transcurrido dicho plazo sin haberse evacuado, proseguirá la tramitación del expediente en el caso de que los mismos no sean vinculantes.»

Seis. Se modifica el artículo 11 que queda redactado con el siguiente contenido:

«1. La Administración Regional así como el resto de organismos públicos implicados en las acciones y actividades reguladas en este capítulo, actuarán conforme a criterios de sostenibilidad y ecoeficacia y tendrán en cuenta los posibles efectos del cambio climático sobre el dominio público portuario, adoptando cuantas medidas fueran necesarias para evitar daños al patrimonio cultural y al medio ambiente.

2. Las obras se ejecutarán conforme al proyecto de construcción que deberá aprobarse antes del inicio de estas, pudiendo el peticionario presentarlo con su solicitud.»

Siete. Se modifican los apartados 4, 6 y 10 del artículo 16, y se añaden dos nuevos apartados 12 y 13, 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.

El valor de estos terrenos vendrá determinado por el mayor de los tres valores siguientes: el valor catastral, el comprobado por la Administración a efectos de cualquier tributo, o el precio, contraprestación o valor de adquisición declarados por los sujetos pasivos.

El valor resultante será incrementado en el costo de las obras e instalaciones, que existan antes del otorgamiento de la concesión.

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 en el 100% del valor asignado a los terrenos de la zona de servicio portuaria, calculados de acuerdo con el párrafo anterior. 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) En el caso de pantalanes y muelles con barcos atracados de punta al mismo, será preciso que cada lado de pantalán o muelle lleve asignado una eslora, que deberá ser una las siguientes:

Eslora asignada	Eslora embarcación admisible(e)
6 m	$E \leq 6 \text{ m}$
8 m	$6 \text{ m} < E \leq 8 \text{ m}$
10 m	$8 \text{ m} < E \leq 10 \text{ m}$
12 m	$10 \text{ m} < E \leq 12 \text{ m}$
15 m	$12 \text{ m} < E \leq 15 \text{ m}$
20 m	$15 \text{ m} < E \leq 20 \text{ m}$
30 m	$20 \text{ m} < E \leq 30 \text{ m}$

De esta manera se multiplicarán los metros lineales de cada lado de pantalán o muelle por su eslora asignada, obteniendo así los m² de atraque.

- b) En el caso de muelles con atraques de costado, se multiplicará la longitud de muelle por una manga tipo de 3,50 metros, obteniendo así los m² de atraque.

c) 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.

d) 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.

En caso de resultar desierta la licitación de "construcción y explotación de un puerto deportivo o instalación náutica deportiva" o que no existan proposiciones aceptables, la gestión de servicios podrá ser objeto de gestión interesada, cuyos parámetros serán concretados posteriormente por la Consejería competente en materia de puertos.

Cuando las actividades a desarrollar 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 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.

10. La consejería competente en materia de puertos, en el concurso que se convoque para el otorgamiento de una concesión en un puerto deportivo, zona portuaria de uso náutico-deportivo o instalación náutico deportiva, o durante la vigencia de dichas concesiones a solicitud del concesionario, podrá determinar que el canon de ocupación o aprovechamiento a satisfacer a la Administración regional se efectúe en una parte que no exceda del 35% del total del canon inicial, a través de obras de mejora que sean consideradas de interés portuario por la Administración, excluyéndose aquellas destinadas a usos comerciales y de restauración, y siempre que no se trate de obras de conservación y mantenimiento a las que está obligado el concesionario.

Dicha valoración se aprobará por el órgano concedente, en su caso, previo informe técnico que tendrá en cuenta el importe de las obras a ejecutar y el plazo de vencimiento de la concesión, en función de la valoración de las referidas obras de mejora.

Igualmente, durante la vigencia de dichas concesiones el importe anual del canon de ocupación a satisfacer a la Administración regional podrá reducirse hasta un 35%, cuando el concesionario realice regatas o actividades para el fomento de los deportes náuticos vinculados al turismo y/o promoción de la sostenibilidad y lucha contra el cambio climático.

En aquellos casos en que el concesionario devengue además un canon a la Administración del Estado por ocupación del dominio público marítimo-terrestre adscrito, vinculado a la concesión y no le resulte de aplicación una reducción de canon por dicha Administración del Estado, de conformidad con la legislación de costas, el importe del canon anual de ocupación a satisfacer a la Administración regional podrá reducirse un 50%.

Para la aplicación de las reducciones contempladas en los dos párrafos anteriores, el concesionario, anualmente y durante la última quincena del mes de noviembre, deberá presentar para su aprobación un calendario de regatas o actividades para el fomento de los deportes náuticos vinculados al turismo, promoción de la sostenibilidad y lucha contra el cambio climático.

El calendario deberá ser aprobado por resolución por la dirección general competente en materia de puertos en el plazo de un mes, entendiéndose ésta favorable si no se emite en el plazo citado. La justificación del cumplimiento de dicho calendario con los datos y documentos requeridos, deberá presentarse semestralmente ante la Administración competente en materia de puertos. En el caso de que el concesionario no justifique la realización de las actividades, le será girado el importe de la reducción indebida del canon, en el siguiente semestre.

12. Las cesiones de derechos de usos de amarre en los puertos gestionados en régimen de concesión, se otorgarán con carácter personal a un solo titular para una embarcación de medidas adecuadas al amarre.

Los derechos de uso de los amarres no perduran en ningún caso más allá del plazo correspondiente al título concesional.

Estas cesiones quedan condicionadas al cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) La cesión se instrumentará en documento público o privado, y se comunicará a la dirección general competente en materia de puertos.

b) El cedente tiene que estar inscrito previamente en el registro de usuarios de amarres de embarcaciones de recreo.

c) Deberá acreditarse ante el tenedor del registro la presentación, liquidación e ingreso, en su caso, de los tributos a que quede sujeta la operación de cesión.

Los concesionarios de puertos deportivos, zonas portuarias de uso náutico deportivo e instalaciones náutico-deportivas, tienen derecho a exigir al cedente hasta un 1% del precio del contrato.

Los derechos de uso de puntos de amarre gestionados directamente por la Comunidad Autónoma tendrán una duración máxima de un año, renovable en períodos iguales.

13. Todos los puertos deportivos, zonas portuarias de uso náutico deportivo e instalaciones náutico-deportivas en régimen de concesión, deberán llevar un registro actualizado de los usuarios de amarres, y, en especial, de las transmisiones de los derechos de uso sobre ellos.

El registro de usuarios de amarre es el instrumento de publicidad para la gestión de los amarres en los puertos deportivos, zonas portuarias de uso náutico deportivo e instalaciones náutico-deportivas, sujetas a concesión administrativa. La inscripción de los usuarios es preceptiva.

Cualquier interesado podrá acceder a dicho registro de usuarios de amarre, pudiendo solicitar información sobre su contenido.

Los cambios de titularidad y de características que puedan producirse, deberán reflejarse en el asiento correspondiente.»

Ocho. Se modifica el artículo 29 que queda redactado con el siguiente contenido:

«Las autorizaciones otorgadas por la Consejería competente en materia de puertos para la realización de actividades o prestación de servicios y que se desarrollen en el dominio público de los puertos gestionados directamente por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, quedarán sujetas a las siguientes prescripciones:

1. La ocupación del dominio público portuario mediante autorización sólo podrá realizarse en caso de que no se ejecuten obras o instalaciones fijas.

2. Las actividades e instalaciones deberán ser compatibles con los usos portuarios y con los fines propios marcados por la Administración autonómica.

3. Las autorizaciones se otorgarán con carácter personal e intransferible ínter vivos, no serán inscribibles en el Registro de la Propiedad y se sujetarán a los

pliegos de condiciones generales y particulares determinados por la Administración autonómica, cuyo contenido se adaptará a lo establecido en el artículo 12 de la presente Ley.

4. El plazo de vencimiento se determinará en el título correspondiente y no podrá exceder de cinco años. Cuando el solicitante de una autorización administrativa sea en ese momento titular de la misma, se le podrá adjudicar de nuevo, únicamente solicitando la prestación de fianza, si se hubiera devuelto y notificando al Ayuntamiento competente el otorgamiento concedido. Este procedimiento solamente podrá ser aplicado si se dan las condiciones siguientes:

a) el solicitante se encuentre al corriente de todas sus obligaciones con la administración otorgante.

b) La actividad desarrollada sea favorable para la consecución del interés público.

El plazo máximo durante el que se podrá utilizar este procedimiento, será de 15 años desde la adjudicación inicial.»

Nueve. Se modifica el punto 4 del artículo 30 que queda redactado como sigue:

«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.»

Diez. Se modifica el artículo 33 que queda redactado con el siguiente contenido:

«El plazo para notificar la resolución de los procedimientos sancionadores será de doce meses, transcurrido el cual sin que se produzca aquélla, se dictará resolución declarando la caducidad del procedimiento y ordenando el archivo de las actuaciones, con los efectos previstos en la legislación vigente.»

Once. Se modifica el apartado a) del artículo 35 que queda redactado con el siguiente contenido:

«a) El incumplimiento leve de las condiciones del correspondiente título concesional o de la autorización administrativa otorgada, sin perjuicio de su caducidad o rescisión si procede.»

Doce. Se modifica el artículo 36 que queda redactado con el siguiente contenido:

«Son infracciones graves las acciones u omisiones tipificadas en el artículo anterior, cuando supongan lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral no superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a 1.200 € e inferiores a 6.000 €, la reincidencia por comisión, en el término de un año, de la misma infracción de carácter leve, cuando así haya sido declarado por resolución firme y, en todo caso, las siguientes:

- a) La negativa u obstrucción dolosa al ejercicio de las funciones de inspección que corresponden a la Administración.
- b) Las que supongan o impliquen riesgo grave para las personas.
- c) El falseamiento de la información suministrada a la Administración por propia iniciativa o a requerimiento de ésta.
- d) La ejecución no autorizada de obras e instalaciones en la zona de dominio público portuario, así como el aumento de superficie, volumen o altura construidos sobre los autorizados.
- e) El vertido no autorizado de aguas residuales en el ámbito territorial de la presente Ley.
- f) La ocupación sin título alguno del dominio público portuario interfiriendo la normal actividad portuaria.»

Trece. Se modifica el artículo 37 que queda redactado con el siguiente contenido:

«Son infracciones muy graves las acciones u omisiones tipificadas en los dos artículos anteriores, cuando ocasionen lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a 6.000 €, la reincidencia por comisión, en el término de tres años, de la misma infracción de carácter grave, cuando así haya sido declarado por resolución firme y, en todo caso, las siguientes:

- a) Las que impliquen un riesgo muy grave para la salud o seguridad de vidas humanas.
- b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos.
- c) La realización, sin el debido título administrativo conforme a esta Ley, de cualquier tipo de obras o instalaciones, así como el aumento de la superficie ocupada o del volumen o de la altura construidos sobre los autorizados, siempre que se hubiera desatendido el requerimiento expreso de la Administración para la cesión de la conducta abusiva o que, habiéndose notificado la incoación de expediente sancionador, se hubiere persistido en tal conducta.
- d) La invasión del dominio público no otorgado.
- e) La ocupación sin título alguno del dominio público portuario siempre que se hubiera desatendido el requerimiento expreso de la Administración para el cese de la conducta abusiva.

Catorce. Se modifica el artículo 41 que queda redactado con el siguiente contenido.

«1. Las infracciones leves serán sancionadas con multas hasta 3.000 €.

Para las siguientes infracciones la sanción será la siguiente:

- a) En el supuesto de atraque de embarcaciones sin autorización o en lugar distinto del designado la multa correspondiente ascenderá a 750 euros.
- b) En el caso de ocupación sin título alguno del dominio público portuario siempre que no se entorpezca la normal actividad portuaria, la multa será de 1.500 euros.
- c) Para el supuesto de publicidad exterior no autorizada la multa correspondiente será de 100 euros, cuando la publicidad se realice por medios audiovisuales, y de 50 euros por metro cuadrado, cuando sea a través de vallas o carteles.
- d) En el caso de incumplimiento leve de las condiciones del correspondiente título concesional, la sanción será una multa que ascenderá a 400 euros, sin perjuicio de su caducidad o rescisión si procede.
- e) Para el caso de ejecución de trabajos, obras menores e instalaciones en el puerto sin el debido título administrativo: multa del 15% del valor de los trabajos, obras e instalaciones, con un máximo de 3.000 euros.

2. Las infracciones graves serán sancionadas con multas desde 3.001 hasta 30.000 euros.

En el caso de ejecución no autorizada de obras e instalaciones en la zona de dominio público portuario, así como el aumento de superficie, volumen o altura

construidos sobre los autorizados la sanción consistirá en: multa del 25% del valor de las obras e instalaciones, con un mínimo de 3.001 euros y un máximo de 30.000 euros.

3. Las infracciones muy graves serán sancionadas con multas desde 30.001 hasta 150.000 €.»

Quince. Se modifica el artículo 46 que queda redactado con el siguiente contenido:

«El importe de las multas, así como el de las indemnizaciones por daños y perjuicios causados, en caso de no satisfacerse en periodo voluntario de pago, serán exigidos por la vía administrativa de apremio.

Asimismo, la Administración regional gozará, para garantizar el cobro de las multas e indemnizaciones y el restablecimiento del orden jurídico vulnerado, de los medios de ejecución forzosa recogidos en la normativa estatal básica.»

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 apartado a) del artículo 2, que queda redactado con el siguiente contenido:

«a) Vehículos de turismo: los vehículos automóviles concebidos para el transporte de personas, con una capacidad igual o inferior a nueve plazas, incluida la persona que lo conduce.»

Dos. Se suprime el artículo 9.

Tres. Se modifica el apartado 1 del artículo 14 que queda redactado con el siguiente contenido:

«1. Los titulares de licencias de taxi y autorizaciones interurbanas habrán de prestar el servicio personalmente o mediante la contratación de conductores asalariados.

Las entidades competentes en la materia deben fijar las condiciones necesarias para garantizar que el régimen de explotación de las licencias es el requerido por los servicios para atender adecuadamente las necesidades de los usuarios, en las condiciones establecidas por la presente ley.»

Cuatro. Se modifica el apartado 1 del artículo 17, que queda redactado con el siguiente contenido:

«1. Las licencias de taxi y autorizaciones interurbanas de taxi se otorgarán para vehículos con una capacidad mínima de cinco y máxima de hasta nueve plazas, incluida la persona conductora.»

Cinco. Se modifica el apartado 1 del artículo 20 que queda redactado con el siguiente contenido:

1. Los ayuntamientos promoverán la progresiva implantación de tecnologías de información y comunicación precisas para mejorar las condiciones de prestación y seguridad de los servicios de taxi y de las personas conductoras, la incorporación de tecnologías móviles y aplicaciones, sistemas automatizados y telemáticos de pago y facturación del servicio, sistemas de geolocalización y navegación, la progresiva reducción de las emisiones de los vehículos, la optimización del reciclaje de los materiales utilizados y cualquier otra innovación que se introdujese en el sector.

Seis. Se modifica el artículo 24 que queda redactado con el siguiente contenido:

«Los servicios que se prestan al amparo de esta 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.

En cualquier caso, los titulares de las licencias de taxi y autorizaciones interurbanas de taxi tendrán derecho al cobro en su totalidad de la tarifa máxima final resultante del servicio prestado, con independencia del número de usuarios a los que se les haya prestado dicho servicio, en los términos establecidos en el artículo 30 de esta Ley.»

Siete. Se modifican los apartados 1 y 4 del artículo 30, que quedan redactados con el siguiente contenido:

«1. La prestación del servicio de taxi estará sujeta a las tarifas de aplicación que para los servicios urbanos de taxi serán fijadas por los ayuntamientos y que para los servicios interurbanos serán fijadas por la consejería competente en materia de transportes de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

En ambos casos, podrán regularse las tarifas máximas previendo sistemas que permitan realizar el pago individual fraccionado en el supuesto de la contratación del servicio de taxi por dos o más personas usuarias de forma objetiva y proporcional a la prestación del servicio prestado.

4. Las tarifas aplicables serán visibles para cualquier persona usuaria desde el interior del vehículo, con indicación de los suplementos y tarifas especiales que procediese aplicar en determinados servicios. Igualmente se dará publicidad al sistema de cálculo a aplicar en el cobro de las tarifas en la contratación de la capacidad del vehículo de forma compartida.»

CAPÍTULO III

Modificación de la Ley 6/2015, de 24 de marzo, de la Vivienda de la Región de Murcia

Artículo 3.

La Ley 6/2015, de 24 de marzo, de la Vivienda de la Región de Murcia, queda modificada en los siguientes términos:

Uno. Se suprime el punto 1 del artículo 10.

Dos. Se modifica el punto 2 del artículo 22 y se añade un nuevo punto 3, que quedan redactados con el siguiente contenido:

«2. La obtención de la licencia de primera ocupación o título habilitante de naturaleza urbanística que dicte la Administración local, para aquellas viviendas que provengan de actuaciones de nueva construcción y que hayan obtenido previamente la calificación provisional, equivaldrá a la calificación administrativa con la que finaliza el procedimiento de declaración de vivienda protegida.

3. En el plazo de un mes, la Administración local deberá comunicar a la dirección general con competencias en materia de vivienda aquellas licencias o títulos habilitantes que haya dictado de acuerdo con lo establecido en el punto anterior.»

Tres. Se suprimen el punto 2 del artículo 25 y los artículos 33, 34 y 38.

Cuatro. Se modifica el punto 2 del artículo 41, que queda redactado con el siguiente contenido y se añaden dos nuevos puntos 3 y 4:

«2. La Administración cederá la propiedad de las viviendas de titularidad de la Comunidad Autónoma adjudicadas en régimen de arrendamiento, a aquellos arrendatarios que sean titulares de un contrato de alquiler durante 25 años o más y que no adeudan pagos en las rentas de alquiler.

En las mismas condiciones, se cederá la propiedad a los titulares de un contrato de alquiler durante 10 años o más, que no adeuden pagos en las rentas de alquiler y que se encuentren en alguna de las siguientes situaciones:

Mayores de 65 años.
Mayores de 50 años en situación de desempleo de larga duración.
Familias monoparentales.
Mujeres víctimas de violencia de género.
Víctimas del terrorismo.
Familias numerosas.
Familias con una o más personas con un grado de discapacidad reconocido igual o superior al 33 por 100.

3. Para ser beneficiario de las cesiones descritas en el punto anterior el titular del contrato de alquiler debe aceptar la cesión de la titularidad de la vivienda, no debe poseer una segunda residencia y tener un nivel de ingresos inferior al 1,5 del IPREM.»

4. La competencia para el procedimiento de cesión establecido en los puntos anteriores recaerá en el consejero competente en materia de vivienda.

Cinco. Se modifica el artículo 42, que queda redactado con el siguiente contenido:

«Las viviendas de promoción pública o social se adjudicarán en régimen de propiedad en función de la capacidad económica del adjudicatario. Asimismo, la Administración regional dará por amortizados aquellos contratos de venta con una antigüedad igual o superior a 10 años siempre que no exista deudas en el pago de sus recibos y que sus titulares se encuentren en alguna de las situaciones relacionadas en el punto 2 del artículo anterior. El consejero competente en materia de vivienda establecerá mediante orden el procedimiento para la realización de las adjudicaciones descritas anteriormente.»

Seis. Se modifica el artículo 43, que queda redactado con el siguiente contenido:

«Las viviendas de promoción pública o social se podrán adjudicar en régimen de precario en atención a las circunstancias excepcionales que impidan temporalmente su adjudicación en régimen de arrendamiento o propiedad, siempre que sus beneficiarios estén incluidos en actuaciones específicas de integración o ayuda social, desarrolladas por la Administración regional o por las administraciones locales donde se ubique la vivienda.»

Siete. Se suprime el artículo 49.

Ocho. Se modifica el artículo 51 que queda redactado con el siguiente contenido:

«La Administración regional llevará a cabo, directa o indirectamente, políticas activas para el fomento y potenciación del alquiler de vivienda, estableciéndose las condiciones y alcance de los incentivos y requisitos para el acceso al programa de fomento del alquiler, en disposiciones de carácter general dictadas por el consejero con competencias en materia de vivienda.»

Nueve. Se suprimen los puntos 3, 4, 5 y 6 del artículo 56.

Diez. Se modifica el punto 2 del artículo 59 ter, que queda redactado con el siguiente contenido:

«2. Los procedimientos de mediación para la resolución de situaciones de sobreendeudamiento serán coordinados por el Servicio de Orientación y Mediación Hipotecaria.»

Once. Se modifica el punto 3 del artículo 59 ter, que queda redactado con el siguiente contenido:

«3. Si durante la tramitación del procedimiento de mediación para la resolución de una situación de sobreendeudamiento se inicia un procedimiento judicial concursal, el deudor debe comunicarlo al Servicio de Orientación y Mediación Hipotecaria, que procederá al archivo del procedimiento de mediación.»

Doce. Se suprime el punto 8 del artículo 59 quáter.

Trece. Se modifica el artículo 62, que queda redactado con la siguiente redacción:

«El Servicio de Orientación y Mediación Hipotecaria y de la Vivienda de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia se configura como una estructura administrativa dependiente del órgano directivo con competencias en materia de vivienda, encaminada a facilitar un servicio integral de apoyo a las familias en riesgo de desahucio.»

Catorce. Se suprime la disposición transitoria segunda.

CAPÍTULO IV

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

Artículo 4.

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 11 del artículo 5, que queda redactado con la siguiente redacción:

«11. Atender, en la ordenación que hagan de los usos del suelo, a los principios de desarrollo sostenible, a la protección del medio ambiente y de la salud humana y al uso racional de los recursos naturales de la sociedad y el territorio, con ordenación de usos residenciales y productivos acordes al interés general, de los equipamientos y servicios, y siguiendo los principios de accesibilidad universal, de movilidad, de eficiencia energética, de garantía de suministro de agua, de prevención de riesgos naturales y de accidentes graves, de prevención y protección contra la contaminación.»

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

«Las competencias administrativas en materia de ordenación del territorio, ordenación del litoral y urbanismo serán ejercidas por los siguientes órganos, en los términos que se establecen en la presente ley:

- a) El Consejo de Gobierno.
- b) El consejero o, en su caso, los consejeros que ostenten las competencias en las materias de ordenación del territorio, ordenación del litoral y de urbanismo.
- c) El director general o, en su caso, los directores generales competentes en las mismas materias.
- d) El Consejo Asesor de Política Territorial.»

Tres. Se suprime el artículo 15.

Cuatro. Se modifica el punto 3 del artículo 36 que queda redactado con el siguiente contenido.

«3. La aprobación inicial corresponde en todo caso al consejero competente en materia de ordenación del territorio.»

Cinco. Se modifica el punto 2 del artículo 42 que queda redactado con el siguiente contenido.

«2. La elaboración del Plan Cartográfico Regional corresponde a la consejería competente en materia de ordenación del territorio y su aprobación al Consejo de Gobierno, previo informe del Consejo Superior Geográfico, oído el Consejo Asesor de Política Territorial.»

Seis. Se modifica el punto 1 del artículo 53 que queda redactado con el siguiente contenido.

«1. La elaboración de los Planes de Ordenación de Playa podrá corresponder al ayuntamiento donde se ubique la playa a ordenar, siempre que la consejería lo autorice, o a la consejería competente en materia de ordenación del litoral. Los

planes de ordenación de playa que afecten a más de un municipio, la competencia será de la consejería.»

Siete. Se modifica el punto 2 del artículo 65 que queda redactado con el siguiente contenido.

«2. La aprobación inicial corresponde en todo caso al consejero competente en materia de ordenación del territorio».

Ocho. Se modifica el artículo 68 que queda redactado con el siguiente contenido.

«La elaboración de las Estrategias de Gestión Integrada de Zonas Costeras corresponde a la consejería en la que radiquen las competencias de la materia de ordenación del litoral, en coordinación con la consejería competente en materia de ordenación del territorio y con los restantes departamentos de la Administración regional y con otras Administraciones públicas interesadas.

La aprobación inicial corresponde al consejero competente en materia de ordenación del territorio.

La aprobación definitiva corresponde al Consejo de Gobierno, a propuesta del consejero competente en ordenación del territorio, oído el Consejo Asesor de Política Territorial.»

Nueve. Se modifica el punto 2 del artículo 70 que queda redactado con el siguiente contenido.

«2. Terminada la fase de elaboración del instrumento, 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 inicial que contendrá el estudio ambiental estratégico así como el resto de instrumentos complementarios precisos. La anterior documentación se someterá a un trámite de información pública de dos meses de duración como mínimo.

Simultáneamente se someterá al trámite de consultas previsto en la legislación ambiental, se solicitarán aquellos informes que sean preceptivos por disposiciones legales y los que se juzguen necesarios, así como a la dirección general competente en materia de urbanismo, otorgando un trámite de audiencia a los ayuntamientos afectados.

Los informes y las consultas habrán de evacuarse en el plazo de dos meses, cuando no esté fijado un plazo expreso mayor en la legislación sectorial de aplicación.»

Diez. Se modifica el punto 2 del artículo 100 que queda redactado con el siguiente contenido:

«2. No obstante, cuando el Plan General establezca una preordenación básica del sector o se haya aprobado inicialmente el planeamiento de desarrollo, se admitirán edificaciones aisladas destinadas a industrias, hoteleras en todas sus categorías, actividades terciarias o dotaciones compatibles con su uso global, y los usos vinculados a la utilización racional de los recursos naturales, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el planeamiento y las garantías que se establecen en esta ley».

Once. Se modifican los puntos 1 y 3 del artículo 101 que quedan redactados con el siguiente contenido:

«1. Hasta tanto se apruebe el correspondiente planeamiento de desarrollo, en el suelo urbanizable sin sectorizar podrán realizarse obras o instalaciones de carácter provisional previstas en esta ley, y aquellos sistemas generales que puedan ejecutarse mediante planes especiales, quedando el resto de los usos y construcciones sujetos al régimen de este artículo, con las condiciones señaladas en los artículos siguientes.

Una vez aprobado inicialmente el planeamiento de desarrollo se admitirá el régimen transitorio establecido en el artículo 100.2 con la suspensión establecida en el 100.3.

3. Se autorizarán, mediante el título habilitante correspondiente y con las limitaciones establecidas en la presente ley, las siguientes construcciones ligadas a la utilización racional de los recursos naturales:

- a) Construcciones e instalaciones vinculadas a explotaciones de naturaleza agrícola, ganadera o del sector primario.
- b) Instalaciones necesarias para el establecimiento, funcionamiento y conservación de las infraestructuras y servicios públicos.
- c) Áreas e instalaciones de servicio vinculadas funcionalmente a las carreteras.
- d) Vivienda ligada a las actividades anteriores.
- e) Instalaciones de producción de energía renovable. Las cuales no se considerarán como uso industrial.»

Doce. Se modifica el nombre del capítulo I del título VII que queda redactado con el siguiente contenido:

«Instrumentos de planeamiento urbanístico e instrumentos complementarios de planeamiento».

Trece. Se modifica el artículo 113, que queda redactado con el siguiente contenido:

«1. La ordenación urbanística de los municipios se establecerá a través de Planes Generales Municipales de Ordenación, que son instrumentos de ordenación de un término municipal completo.

A petición de los ayuntamientos afectados, podrán formularse planes generales que comprendan varios términos municipales completos.

2. Los Planes Generales Municipales de Ordenación se desarrollarán, según los casos, mediante Planes Parciales y Planes Especiales.

Asimismo podrán elaborarse estos instrumentos, aunque no estén previstos en el planeamiento general municipal, para las finalidades que se prevén en la presente ley.

3. Se podrán redactar Normas Complementarias del planeamiento general municipal en los aspectos no previstos o insuficientemente desarrollados por éste.

4. La ordenación urbanística se complementa con el siguiente instrumento: Estudios de Detalle.»

Catorce. Se modifica el punto 2 del artículo 116 que queda redactado con el siguiente contenido:

«2. Asimismo, el plan contendrá aquellas otras determinaciones que deba recoger por indicación expresa de la propia ley, en particular los supuestos que requieren Estudio de Impacto Territorial o Estudio de Paisaje, debiendo contener todas las medidas correctoras de prevención y protección del medio ambiente que correspondan.»

Quince. Se añade la siguiente letra l) al punto 1 del artículo 117:

«l) Introducir parámetros de ecoeficiencia con soluciones para paliar los efectos climatológicos como la utilización de pavimentos permeables como medida para evitar la impermeabilización de suelos, la resolución de la evacuación de aguas mediante redes separativas de pluviales y residuales, estableciendo sistemas de reutilización de aguas pluviales (economía circular), la implantación de Soluciones Basadas en la Naturaleza (SBN) en los modelos de urbanización, y Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible para aquellos suelos de especiales escorrentías (SUDs) y la adopción de medidas de economía circular, reciclaje de residuos de la construcción, eficiencia energética, etc., en todas las instalaciones urbanas.»

Dieciséis. Se añade un nuevo apartado 4 al artículo 123, que queda redactado con el siguiente contenido:

«4. El plan parcial podrá reajustar la delimitación del sector hasta un 10% de su superficie por razones justificadas en la adecuación de su delimitación a la realidad física.»

Diecisiete. Se añade la siguiente letra m) al artículo 124:

«m) Introducir parámetros de ecoeficiencia con soluciones para paliar los efectos climatológicos como la utilización de pavimentos permeables como medida para evitar la impermeabilización de suelos, la resolución de la evacuación de aguas mediante redes separativas de pluviales y residuales, el establecimiento de sistemas de reutilización de aguas pluviales (economía circular), la implantación de Soluciones Basadas en la Naturaleza (SBN) en los modelos de urbanización, y Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible para aquellos suelos de especiales escorrentías (SUDs) y la adopción de medidas de economía circular, reciclaje de residuos de la construcción, eficiencia energética, etc., en todas las instalaciones urbanas.»

Dieciocho. Se añaden los puntos 4 y 5 al artículo 128 que quedan redactados con los siguientes contenidos:

«4. El plan especial podrá reajustar la delimitación del sector hasta un 10% de su superficie por razones justificadas en la adecuación de su delimitación a la realidad física.

5. Los planes especiales establecerán medidas de renaturalización de las ciudades. La rehabilitación de edificios y espacios públicos se realizará con criterios de sostenibilidad, sobre todo en entornos degradados. Se implantarán medidas contra la impermeabilización de suelos urbanos existentes mediante Soluciones Basadas en la Naturaleza (SBN) y Sistemas de Drenaje Urbano Sostenible (SUDs). Se fomentará la reutilización y reciclado de residuos de la construcción (RCD). Se adoptarán medidas de captación del agua de lluvia en edificios para su posterior reutilización y evitar así el vertido de agua acumulada en cubiertas a las vías públicas, para no incrementar las escorrentías en episodios de precipitación de carácter intenso. Se fomentarán las soluciones basadas en la naturaleza (SBN) en edificios, como la implementación de cubiertas vegetales siempre que sea posible.»

Diecinueve. Se modifica la letra d) del punto 1 del artículo 147, que queda redactado con el siguiente contenido:

«d) Estos porcentajes se medirán sobre la totalidad del ámbito de actuación, incluidos los sistemas generales vinculados previstos, excluyendo, en su caso, los suelos de dominio público preexistentes.»

Veinte. Se modifica el punto 2 del artículo 161, que queda redactado como sigue:

2. El consejero competente, resolverá sobre su aprobación en el plazo máximo de tres meses desde la recepción del expediente, transcurridos los cuales sin que se notifique la resolución podrá entenderse aprobado definitivamente el plan por silencio administrativo, pudiendo, en consecuencia, proceder el ayuntamiento a la publicación de la aprobación definitiva.»

Veintiuno. Se modifica el apartado d) del artículo 164 que queda redactado con el siguiente contenido:

«d) El plan aprobado y copia del expediente completo se remitirán a la dirección general competente para su archivo, notificándose a todos los interesados que consten en el expediente.»

Veintidós. Se modifican los apartados 1 y 4 del artículo 166 que quedan redactados con el siguiente contenido y se añade un nuevo apartado 5:

«1. Corresponde a los ayuntamientos la aprobación inicial de los Estudios de Detalle, quedando excluidos, en todo caso, del procedimiento de evaluación ambiental por su escasa dimensión e impacto. Tras la aprobación inicial se someterán a información pública durante veinte días para que puedan ser

examinados y presentadas las alegaciones correspondientes. El texto completo estará a disposición del público en el lugar que se determine por el ayuntamiento.

4. El acuerdo definitivo se notificará a los interesados que consten en el expediente, así como a la dirección general competente en materia de urbanismo, remitiendo un ejemplar debidamente diligenciado para su archivo.

5. La tramitación de un Estudio de Detalle no impedirá la tramitación de las correspondientes licencias de edificación, quedando ésta supeditada a la aprobación definitiva del mismo.»

Veintitrés. Se modifica el punto 2 del artículo 168 que queda redactado con el siguiente contenido:

«2. A la dirección general competente corresponderá la tramitación del procedimiento, así como la aprobación definitiva, salvo en el supuesto de planes Generales y modificaciones estructurales donde la resolución corresponderá al Consejero.»

Veinticuatro. Se modifican los puntos 2 y 4 del artículo 173 que quedan redactados con el siguiente contenido y se añade un punto 9.

«2. Las modificaciones de planeamiento general pueden ser estructurales o no estructurales, según su grado de afección a los elementos que conforman la estructura general y orgánica y el modelo territorial, teniendo en cuenta su extensión y repercusión sobre la ordenación vigente. A estos efectos se consideran modificaciones estructurales las que supongan alteración sustancial de los sistemas generales, del uso global del suelo o aprovechamiento de algún sector o unidad de actuación, en una cuantía superior al treinta por ciento, en cualquiera de dichos parámetros, referida al ámbito de la modificación. También se considerará como estructural la modificación que afecte a más de 50 hectáreas, la reclasificación de suelo no urbanizable y la reducción de las dotaciones computadas por el plan, que no podrá incumplir, en ningún caso, los estándares legalmente establecidos.»

4. Si las modificaciones de los instrumentos de planeamiento tuvieren por objeto una diferente zonificación o uso urbanístico de los espacios libres públicos calificados como sistema general, deberá justificarse el interés público y su compensación con igual superficie en situación adecuada, analizando las afecciones resultantes para su posible indemnización. Se tramitará como modificación estructural y se sujetarán al mismo procedimiento y documentación determinados en esta ley para tal modificación estructural del plan general.

«9. Las modificaciones recabarán exclusivamente los informes preceptivos y sectoriales de aquellos organismos que resulten afectados conforme a la legislación sectorial específica.»

Veinticinco. Se modifica el punto 1 del artículo 193 que queda redactado con el siguiente contenido:

«1. Se entiende por actuación de dotación, conforme a lo previsto en la legislación estatal de suelo, aquellas actuaciones aisladas sobre una o varias parcelas de suelo urbano consolidado que, no comportando la reurbanización integral del ámbito, han visto incrementada su edificabilidad y, en consecuencia, es necesario compensar dicho incremento con mayores dotaciones públicas. Dichas actuaciones en suelo urbano consolidado se tramitarán como planes especiales de ordenación urbana.»

Veintiséis. Se modifica el punto 2 del artículo 264 que queda redactado con el siguiente contenido:

«2. Están sujetos a declaración responsable en materia de urbanismo los siguientes actos:

a) Obras de ampliación, modificación, reforma, rehabilitación o demolición sobre edificios existentes cuando no produzcan una variación esencial de la composición

general exterior, la volumetría, la envolvente total, o no supongan la sustitución o reposición total de elementos estructurales principales.

b) Los cambios de uso en las edificaciones señaladas en el apartado a) o en parte de las mismas, dentro de los permitidos por la legislación urbanística vigente.

c) Las actuaciones de intervención sobre edificios, inmuebles y ámbitos patrimonialmente protegido o catalogados, de alcance menor, cuando no afecten a la estructura o a las partes o elementos de los inmuebles objeto de protección, ni al aspecto exterior, incluidas las cubiertas, las fachadas y los elementos catalogados ni a ningún elemento artístico.

d) Edificios de nueva planta, de escasa entidad constructiva y sencillez técnica, no residenciales ni de uso público, no superior a una altura.

e) Renovación de instalaciones en las construcciones.

f) Primera ocupación de edificaciones de nueva planta y sucesivas ocupaciones en edificios existentes.

g) La colocación de carteles y vallas publicitarias visibles desde la vía pública.

h) Instalación de redes energéticas y de comunicaciones.

i) El cerramiento de fincas.

j) Los usos y obras de carácter provisional a que se refiere la presente ley.

k) Los que por su escasa relevancia no se encuentren sometidos a licencia urbanística pero requieran dirección facultativa.»

Veintisiete. Se modifica la disposición adicional primera, que quedará redactada con el siguiente contenido:

«Disposición adicional primera. *Aplicación del régimen de evaluación ambiental a los instrumentos de ordenación territorial y de planeamiento urbanístico.*

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 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, planes o instrumentos que afecte a red natura 2000.

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, incluyendo como tales los planes de ordenación de playas que afecten a un solo municipio, así como a los instrumentos de planeamiento urbanístico cuyo ámbito territorial de actuación no sea superior a 50 hectáreas en suelos no urbanizables o urbanizable sin sectorizar o a 100 hectáreas en suelos urbanos o urbanizables sectorizados; exceptuando en todo caso a los planes especiales de ordenación en suelo no urbanizable, que se someterán al procedimiento ordinario de evaluación ambiental estratégica.

3. Los proyectos de obras regulados en la presente ley serán objeto de evaluación de impacto ambiental ordinaria o simplificada, en su caso, en los términos establecidos en la legislación sectorial en materia de evaluación ambiental.

4. Se entiende por modificación menor, a los efectos de evaluación ambiental estratégica:

- a. las modificaciones no estructurales de planeamiento general.
- b. modificaciones de los instrumentos de planeamiento de desarrollo.
- c. modificaciones de las estrategias o instrumentos de ordenación del territorio que no impliquen alteración del modelo de desarrollo urbano y territorial.

5. Para los instrumentos de planeamiento urbanístico objeto de evaluación ambiental estratégica simplificada podrá delegarse el ejercicio de las competencias como órgano ambiental en los ayuntamientos, siempre que se acredite la disposición de medios técnicos y personales necesarios para el ejercicio de la competencia.»

Disposición adicional primera. *Justificación de 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.*

1. De conformidad con el artículo 30.7 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, se consideran justificadas las ayudas para la reparación 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 la viviendas afectadas por los movimientos sísmicos, acaecidos el 11 de mayo de 2011, en el municipio de Lorca y, de acuerdo con el informe de daños y su valoración, que fue realizado o ratificado por los técnicos de la dirección general competente en materia de vivienda, según lo dispuesto en el artículo 6.3 del Decreto 68/2011, por haber sido beneficiarios al concurrir los requisitos del artículo 4 del citado Decreto. No obstante se cruzarán los datos para comprobar que la suma de la cuantía de la ayudas otorgadas, más la indemnización recibida por el Consorcio de Compensación de Seguros, no exceda del valor del peritaje establecido por los citados técnicos.

2. De conformidad con el Real Decreto-Ley 15/2020, de 21 de abril, de medidas urgentes complementarias para apoyar la economía y el empleo, el cual, en su Disposición final cuarta y en su Disposición adicional cuarta, amplía los plazos inicialmente previstos para ejecutar las obras de reconstrucción de daños que se establecían en el Real Decreto-ley 6/2011, de 13 de mayo, por el que se adoptan medidas urgentes, para reparar los daños causados por los movimientos sísmicos acaecidos el 11 de mayo de 2011 en Lorca, todos aquellos beneficiarios de las ayudas para la reconstrucción podrán presentar las certificaciones de obra realizadas o que se realicen hasta el 31 de octubre de 2022 para el pago del importe pendiente de la subvención concedida.

Disposición adicional segunda. *Exenciones y bonificaciones.*

Las tarifas por prestación de servicios portuarios podrán tener una reducción de hasta el 80% cuando se justifiquen pérdidas como consecuencia de acontecimientos climatológicos extraordinarios o quebrantos que por su violencia, imprevisibilidad y ajenez a la conducta humana puedan ser constitutivos de fuerza mayor. Esta reducción se aplicará previa solicitud razonada del sujeto pasivo.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas las siguientes leyes:

1. Ley 8/2018, de 23 de junio, de ayudas de Lorca.
2. Ley 8/2019, de 25 de julio, de ampliación del plazo de justificación de las ayudas percibidas para la reparación de viviendas afectadas por el terremoto de Lorca de 2011, mediante la presentación de la cuenta justificativa regulada por la Ley 8/2018, de 23 de julio, de ayudas de Lorca.

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».

Dado en Murcia, a 23 de abril de 2020.–El Presidente, Fernando López Miras.–El Consejero de Fomento e Infraestructuras, José Ramón Díez de Revenga Albacete.

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.