

MEDIDAS DE SIMPLIFICACIÓN Y MEJORA DE LA CALIDAD REGULATORIA EN MATERIA DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS (artículos 59 a 66 DL 26/2021)

En materia de fomento e infraestructuras, las medidas adoptadas afectan al régimen de las áreas de transporte de mercancías, de las carreteras y los puertos, incorporando considerables modificaciones dirigidas a agilizar la actividad de un sector clave en la actualidad de la economía andaluza.

Las medidas se introducen a través de la modificación de la normativa sectorial reguladora en estos ámbitos que a continuación se relaciona.

- *Ley 5/2001, de 4 de junio, por la que se regulan las áreas de transporte de mercancías en Andalucía.*

El alcance de la modificación que se lleva a cabo en este ámbito resulta notable y va en consonancia con la importancia estratégica que ha alcanzado el sector de los transportes terrestres en la economía.

Así, se califican los centros de transporte como sistemas generales a efectos urbanísticos, equiparándolos a los puertos y aeropuertos.

En materia de planes funcionales de los centros de transportes de mercancías de interés autonómico, la modificación operada permite aplicar las medidas de agilización de trámites y reducción de plazos, así como otros efectos adicionales de considerable calado que articula la *Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía* en su artículo 50. Además, para mayor seguridad jurídica, se aclara el ámbito del concepto de modificación sustancial de estos planes funcionales.

La modificación ha afectado especialmente a la entidad instrumental Red Logística de Andalucía, S.A., cuyas funciones en materia de áreas logísticas, transportes de mercancías e infraestructuras del transporte han quedado sensiblemente ampliadas.

- *Ley 8/2001, de 12 julio, de Carreteras de Andalucía.*

Son también destacables las modificaciones que sufre el régimen jurídico de las carreteras andaluzas, al quedar reducida sensiblemente tanto la zona de dominio público de las vías de servicio (de ocho a tres metros),

como la zona de no edificación (que pasa de cien a cincuenta metros en vías de alta capacidad y de cincuenta a veinticinco en el resto), con la intención de superar obstáculos existentes para el desarrollo e implantación de industrias y servicios esenciales.

Ello supone equiparar las carreteras andaluzas al régimen general de limitaciones establecido por la legislación estatal sin necesidad de acudir a procedimientos de excepcionalidad por la concurrencia de circunstancias especiales.

- ***Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de régimen jurídico y económico de los puertos de Andalucía.***

En relación con los puertos de gestión directa, se sustituye el Plan de Usos de los Espacios Portuarios por un instrumento alternativo y ya previsto en la legislación estatal como es la Delimitación de Espacios Portuarios, cuya denominación resulta más ajustada a su contenido básico, con el que se pretende agilizar y optimizar la gestión del dominio público portuario mediante la determinación de los usos previstos para los diferentes espacios concurrentes y su estructura básica.

No obstante, se mantienen las competencias para su formulación, por la Agencia de Puertos de Andalucía, y para su aprobación, por parte de la consejería competente, estableciéndose expresamente un régimen de modificación que tasa las consideradas como no sustanciales, precisando el alcance del concepto de alteración significativa. Se prevé la posibilidad de tramitación simultánea con el Plan de Especial de Ordenación del Puerto, cuyo ámbito podrá ser ahora, justificadamente, más reducido.

Adicionalmente, a través de la modificación del artículo 16 de la Ley 21/2007 se permite excepcionalmente, y por razones de utilidad pública, destinar el dominio público portuario a usos hoteleros, quedando en cualquier caso sometido a autorización del Consejo de Ministros.

Se flexibilizan y agilizan los trámites, reduciéndose los plazos a la mitad, en supuestos de solicitudes de concesión que, pese a no ajustarse a la Delimitación de Espacios Portuarios, sean declaradas como de interés relevante por su singular repercusión económica o social.

El régimen de gestión de los puertos queda reconfigurado con la habilitación del contrato de concesión de obras o servicios portuarios como modalidades de referencia de gestión indirecta.

Queda por último flexibilizado el régimen de intervención en las actividades comerciales o industriales que no requieran de título de ocupación, permitiendo su inicio mediante declaración responsable, que desplaza la licencia de actividad previa mediante una profunda reforma del artículo 44 de la Ley 21/2007.