



Nº 1.478

INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LA APLICACIÓN POR LAS AUTORIDADES PORTUARIAS DE LAS MEDIDAS DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DURANTE EL EJERCICIO 2020 Y SU INCIDENCIA SOBRE LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DEL SISTEMA PORTUARIO ESTATAL



El Pleno del Tribunal de Cuentas, en el ejercicio de su función fiscalizadora establecida en los artículos 2.a), 9 y 21.3.a) de la Ley Orgánica 2/1982, de 12 de mayo, del Tribunal de Cuentas, y a tenor de lo previsto en los artículos 12 y 14 de la misma disposición y concordantes de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, ha aprobado, en su sesión de 29 de junio de 2022, el Informe de fiscalización de la aplicación por las Autoridades Portuarias de las medidas de reactivación económica en el sector del transporte durante el ejercicio 2020 y su incidencia sobre la planificación estratégica del sistema portuario, y ha acordado su elevación a las Cortes Generales, así como al Gobierno de la Nación, según lo prevenido en el artículo 28 de la Ley de Funcionamiento.

ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN.....	9
I.1. INICIATIVA DE LA FISCALIZACIÓN.....	9
I.2. OBJETIVOS, ÁMBITO Y PROCEDIMIENTOS DE LA FISCALIZACIÓN.....	9
I.3. ANTECEDENTES.....	10
I.4. RENDICIÓN DE CUENTAS.....	20
I.5. TRÁMITE DE ALEGACIONES.....	21
II. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN.....	21
II.1. REPERCUSIÓN DE LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA.....	21
II.2. ANÁLISIS DEL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA REGULADORA DE LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS.....	27
II.3. ANÁLISIS DE LOS SISTEMAS Y PROCEDIMIENTOS DE GESTIÓN.....	30
II.3.1. Aspectos diferenciadores de gestión en la aplicación de las medidas	30
II.3.2. Aspectos comunes de gestión en la aplicación de las medidas	32
II.4 SEGUIMIENTO DE RECOMENDACIONES.....	35
II.5. INCIDENCIA DE LAS MEDIDAS SOBRE LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DEL SPE.....	41
II.5.1. Incidencia sobre la planificación a largo plazo del SPE	41
II.5.2. Incidencia sobre la planificación a corto y medio plazo del SPE	43
III. CONCLUSIONES.....	45
III.1. EN RELACIÓN CON EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA.....	45
III.2. EN RELACIÓN CON LOS SISTEMAS Y PROCEDIMIENTOS DE GESTIÓN	46
III.3. EN RELACIÓN CON EL SEGUIMIENTO DE LAS RECOMENDACIONES	48
III.4. EN RELACIÓN CON LA INCIDENCIA DE LAS MEDIDAS SOBRE LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DEL SPE.....	49
IV. RECOMENDACIONES.....	50
ANEXOS	
ALEGACIONES FORMULADAS	

RELACIÓN DE ABREVIATURAS, SIGLAS Y ACRÓNIMOS

AP	Autoridad Portuaria
AAPP	Autoridades Portuarias
PPE	Ente Público Puertos del Estado
FEDER	Fondo Europeo de Desarrollo Regional
IVA	Impuesto sobre el Valor Añadido
Ley de Transparencia	Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno
LGP	Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria
LGT	Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria
LRJSP	Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público
MITMA	Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
RDL	Real Decreto Ley
RRDDL	Reales Decretos Leyes
RGAT	Real Decreto 1065/2007, de 27 de julio, por el que se aprueba el Reglamento General de las actuaciones y los procedimientos de gestión y de desarrollo de las normas comunes de los procedimientos de aplicación a los tributos
SPE	Sistema Portuario Estatal
TRLPEMM	Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante

RELACIÓN DE CUADROS

CUADRO Nº 1: Medidas y objetivos específicos del Plan Estratégico en las que se encuadra la actuación fiscalizadora.....	9
CUADRO Nº 2: Variación interanual de las tasas portuarias afectadas por las medidas de reactivación económica	19
CUADRO Nº 3: Carácter de las medidas de reactivación económica del transporte marítimo	24
CUADRO Nº 4: Inversiones en infraestructura y capacidad portuaria por AAPP. Periodo 2016-2020.....	37
CUADRO Nº 5: Accesibilidad de la información relativa a la transparencia	41

RELACIÓN DE GRÁFICOS

GRÁFICO Nº 1: Variación mensual interanual 2019-2020 de tráfico portuario	15
GRÁFICO Nº 2: Variación mensual interanual 2019-2020 del tráfico de pasajeros.....	16
GRÁFICO Nº 3: Variación porcentual 2019-2020 del tráfico de mercancías.....	17
GRÁFICO Nº 4: Impacto porcentual del tráfico por AAPP	18
GRÁFICO Nº 5: Repercusión económica de las medidas de reactivación económica COVID19	24
GRÁFICO Nº 6: Porcentaje de concesiones afectadas relativas a la Tasa de Ocupación	25
GRÁFICO Nº 7: Porcentaje de concesiones afectadas relativas a la Tasa de Actividad	26
GRÁFICO Nº 8: Análisis porcentual de destino de las inversiones portuarias. Periodo 2016-2020 ...	36

I. INTRODUCCIÓN

I.1. INICIATIVA DE LA FISCALIZACIÓN

El Pleno del Tribunal de Cuentas aprobó, en su sesión de 22 de diciembre de 2020, el Programa de Fiscalizaciones correspondiente al año 2021, que incluye, dentro de las fiscalizaciones programadas por iniciativa del propio Tribunal, la **“Fiscalización de la aplicación por las Autoridades Portuarias de las medidas de reactivación económica en el sector del transporte durante el ejercicio 2020 y su incidencia sobre la planificación estratégica del sistema portuario estatal”**. Asimismo, en su reunión de 28 de enero de 2021, acordó, a propuesta del Consejero ponente, el inicio de este procedimiento fiscalizador, según lo establecido en el artículo 3b) de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas y siguiendo lo dispuesto al efecto en las Normas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas, aprobadas por el Pleno el 23 de diciembre de 2013. El Pleno aprobó las directrices técnicas conforme a las cuales se ha desarrollado la Fiscalización en su sesión de 25 de marzo de 2021.

Esta Fiscalización se encuadra dentro del Plan Estratégico del Tribunal de Cuentas 2018-2021, aprobado por el Pleno en su sesión de 25 de abril de 2018, en particular, en su objetivo estratégico 1 *“Contribuir al buen gobierno y a la mejora de la calidad de la actividad económico-financiera del sector público”* y, en concreto, en los siguientes objetivos específicos y medidas:

CUADRO Nº 1: Medidas y objetivos específicos del Plan Estratégico en las que se encuadra la actuación fiscalizadora

OBJETIVO ESPECÍFICO 1.2. Fomentar buenas prácticas de organización, gestión y control de las entidades públicas
M 1: Desarrollar fiscalizaciones en las que se determinen las irregularidades y deficiencias detectadas en la organización, gestión y control de las entidades públicas fiscalizadas, así como los progresos y buenas prácticas de gestión observadas
M 3: Fiscalizar actuaciones económico-financieras de relevancia y actualidad.
OBJETIVO ESPECÍFICO 1.4. Incrementar las fiscalizaciones operativas
M 2: Incrementar las fiscalizaciones operativas que contribuyan al buen gobierno y a orientar la toma de decisiones en la gestión de la actividad económico-financiera pública y la ejecución de los programas de ingresos y gastos
OBJETIVO ESPECÍFICO 1.5. Agilizar la tramitación de los procedimientos fiscalizadores
M 1: Acortar los plazos de ejecución de las fiscalizaciones

Fuente: Elaboración por el Tribunal de Cuentas

I.2. OBJETIVOS, ÁMBITO Y PROCEDIMIENTOS DE LA FISCALIZACIÓN

La Fiscalización tiene por finalidad el análisis de la aplicación de las medidas de reactivación económica en el sector del transporte marítimo para hacer frente al impacto del COVID-19 y la incidencia de dichas medidas sobre la planificación del Sistema Portuario Estatal (SPE), así como su sometimiento a la normativa reguladora de cada una de las medidas. Se configura como una fiscalización de cumplimiento y operativa o de gestión, según lo dispuesto en las Normas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas, cuyos objetivos son:

- Verificar el cumplimiento de la normativa reguladora relativa a la aplicación de las medidas de reactivación económica en el ámbito portuario, para hacer frente al impacto del COVID-19.
- Valorar los sistemas y procedimientos de gestión establecidos por las Autoridades Portuarias (AAPP) en la aplicación de las medidas de reactivación económica.
- Verificar el grado de cumplimiento de las recomendaciones orientadas a la mejora de la planificación estratégica de las infraestructuras portuarias incluidas en el “Informe de

Fiscalización de la gestión de la ocupación y aprovechamiento del dominio público del Sistema Portuario Estatal, ejercicios 2014 y 2015” y de la correspondiente Resolución de la Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas.

- d) Analizar la posible incidencia que las medidas de reactivación económica para paliar los efectos de la pandemia por COVID-19 pudiese tener sobre la planificación estratégica del SPE.

Asimismo, se ha verificado la observancia durante el periodo fiscalizado de la normativa en materia de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, en todo aquello que pudiera tener relación con el objeto de las actuaciones fiscalizadoras. No han surgido cuestiones relativas a la sostenibilidad ambiental ni a la observancia de la normativa de igualdad efectiva de mujeres y hombres relacionadas con el objeto de la Fiscalización.

En el desarrollo de las actuaciones fiscalizadoras se han aplicado las Normas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas, aprobadas por el Pleno del Tribunal de Cuentas en su reunión de 23 de diciembre de 2013, y se han realizado todas las pruebas y comprobaciones consideradas necesarias para la obtención de los datos e información a fin de soportar los resultados de la fiscalización en relación con cada uno de sus objetivos. Para ello, se ha procedido al examen, verificación y análisis de la información y documentación obrantes en el Tribunal de Cuentas y de la aportada en la ejecución de los trabajos de fiscalización por el Ente Público Puertos del Estado (PPE) y las AAPP, utilizando el correo electrónico y las video conferencias. Estas comprobaciones y verificaciones se realizaron en la sede del Tribunal de Cuentas.

El ámbito subjetivo de esta Fiscalización está constituido por PPE y el conjunto del SPE, que abarca las siguientes 28 AAPP: A Coruña, Alicante, Almería, Avilés, Bahía de Algeciras, Bahía de Cádiz, Baleares, Barcelona, Bilbao, Cartagena, Castellón, Ceuta, El Ferrol-San Cibrao, Gijón, Huelva, Las Palmas, Málaga, Marín-Ría de Pontevedra, Melilla, Motril, Pasaia, Santa Cruz de Tenerife, Santander, Sevilla, Tarragona, Valencia, Vigo y Vilagarcía de. Arousa.

Su ámbito objetivo comprende la aplicación por las AAPP de las medidas de reactivación económica en el sector del transporte marítimo para hacer frente al impacto del COVID-19; la incidencia que tales medidas de reactivación haya supuesto en la planificación estratégica del SPE; y el cumplimiento de las recomendaciones orientadas a la mejora de la planificación estratégica de las infraestructuras portuarias, incluidas en el “Informe de Fiscalización de la gestión de la ocupación y aprovechamiento del dominio público del Sistema Portuario Estatal, ejercicios 2014 y 2015”, aprobado por el Pleno el 26 de octubre de 2017.

En cuanto al ámbito temporal, la Fiscalización se refiere al periodo 2020, sin perjuicio de la extensión de las verificaciones a otras fechas o periodos, en el supuesto de que se haya considerado preciso para el cumplimiento de los objetivos previstos.

En el desarrollo de las actuaciones fiscalizadoras no se han producido limitaciones que hayan impedido cumplir los objetivos previstos, habiendo prestado los responsables de PPE y de las AAPP una adecuada colaboración.

I.3. ANTECEDENTES

Informe de Fiscalización del Tribunal de Cuentas y Resolución de la Comisión Mixta

Como antecedentes de esta Fiscalización, el Pleno del Tribunal de Cuentas aprobó, el 26 de octubre de 2017, el “Informe de Fiscalización de la gestión de la ocupación y aprovechamiento del dominio

público del Sistema Portuario Estatal, ejercicios 2014 y 2015”, en el que se incluyen dos recomendaciones orientadas a la mejora de la planificación estratégica de las infraestructuras portuarias de las AAPP a realizar a través de PPE, como responsable de la coordinación del SPE. En una de ellas, se propone que la Administración General del Estado, a través de PPE, establezca unos mecanismos de planificación y de control de las nuevas infraestructuras propuestas por cada una de las AAPP en los que se realicen unos estudios realistas de la demanda real y se tengan en cuenta las necesidades del conjunto del sistema portuario mediante un análisis de las perspectivas consideradas, no solo individualmente para cada Autoridad Portuaria (AP), sino incluyendo también en él las de los puertos cercanos; y, en la otra, se recomienda que PPE elabore unos parámetros útiles de medición de la superficie concesionable del dominio público portuario de las AAPP, lo que contribuiría a una más eficiente planificación estratégica de las necesidades de las infraestructuras portuarias.

En relación con esta última recomendación, la Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, en su sesión de 27 de diciembre de 2017, instó lo siguiente: *“Dado que, el parámetro que mide la superficie concesionable del dominio público portuario de las Autoridades Portuarias no representa fielmente la realidad física de la superficie apta para otorgar en concesiones y que el cálculo realizado por cada una de las Autoridades Portuarias no es homogéneo, sería conveniente que el Ente Público Puertos del Estado, como responsable de la coordinación del sistema portuario estatal, elaborase unos parámetros útiles de medición de la capacidad portuaria. Esto contribuiría, además, a una más eficiente planificación estratégica de las necesidades de las infraestructuras portuarias”*. Asimismo, en esta misma sesión, dicha Comisión Mixta instó a *“cumplir el principio de transparencia por parte de las Autoridades Portuarias”*.

Organización del SPE

El SPE está integrado por 46 puertos de interés general, gestionados por 28 AAPP. En el Anexo I de este Informe se detallan, agrupadas por Comunidades Autónomas, las 28 AAPP y los puertos de interés general gestionados por cada una de ellas.

La coordinación y control de eficiencia del SPE, así como la ejecución de la política portuaria del gobierno corresponde a PPE, bajo la dependencia del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), que asume las competencias en esta materia del extinguido Ministerio de Fomento.

PPE es un organismo público de los previstos en el artículo 2.2.a) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP), que se rige por su normativa específica contenida en el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), por las disposiciones de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria (LGP) que le sean de aplicación; y, supletoriamente, por la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, por la LRJSP y por la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

De conformidad con el artículo 17 del TRLPEMM, corresponden a PPE las siguientes competencias, bajo la dependencia y supervisión del MITMA:

- a) La ejecución de la política portuaria del Gobierno y la coordinación y el control de eficiencia del SPE, en los términos previstos en esa Ley.

- b) La coordinación general con los diferentes órganos de la Administración General del Estado que establecen controles en los espacios portuarios y con los modos de transporte en el ámbito de competencia estatal, desde el punto de vista de la actividad portuaria.
- c) La formación, la promoción de la investigación y el desarrollo tecnológico en materias vinculadas con la economía, gestión, logística e ingeniería portuarias y otras relacionadas con la actividad que se realiza en los puertos, así como el desarrollo de sistemas de medida y técnicas operacionales en oceanografía y climatología marinas necesarios para el diseño, explotación y gestión de las áreas y las infraestructuras portuarias.
- d) La planificación, coordinación y control del sistema de señalización marítima español y el fomento de la formación, la investigación y el desarrollo tecnológico en estas materias.

Las AAPP se constituyeron el 1 de enero de 1993, en virtud de lo dispuesto en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, mediante la transformación de los Organismos Autónomos preexistentes, "Juntas de Puertos", a los que sucedieron en la titularidad de su patrimonio. Su marco regulador específico se unificó con el TRLPEMM, que refundió la pluralidad de normas legales que hasta ese momento regían en las materias portuarias, en concreto, la Ley 27/1992, de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante; la Ley 62/1997, de 28 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992; 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general; y la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la ley 48/2003, así como para realizar diversas modificaciones en ellas.

Las AAPP son organismos públicos de los previstos en el artículo 2.2.a) de la LRJSP, "Cualesquiera organismos públicos y entidades de derecho público vinculados o dependientes de la Administración General del Estado", con personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar. Dependen del MITMA a través de PPE y se rigen por su legislación específica TRLPEMM y por las disposiciones de la LGP que le sean de aplicación; y, supletoriamente, por la LRJSP y por la Ley 39/2015, de 1 de octubre del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Corresponden a las AAPP, según el artículo 25 del TRLPEMM, las siguientes competencias:

- a) La prestación de los servicios generales en su ámbito portuario, así como la gestión y control de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otros organismos.
- b) La ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.
- c) La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, y el de las señales marítimas que tengan encomendadas, con sujeción a lo establecido en esta ley.
- d) La gestión del dominio público portuario y de señales marítimas que les sea adscrito.
- e) La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados.
- f) El fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.

- g) La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.
- h) La ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.

Los órganos de gobierno de las AAPP, de acuerdo con el artículo 29 del TRLPEMM, son el Consejo de Administración y el Presidente, cuyas funciones se regulan en los artículos 30 y 31 del TRLPEMM; pese a que corresponde al Estado la competencia exclusiva de los puertos de interés general, la normativa vigente atribuye a las Comunidades Autónomas la competencia para designar a los órganos de gobierno de las AAPP, lo que da lugar a que el Presidente de cada AP sea nombrado por la correspondiente Comunidad Autónoma. Además, como órgano de asesoramiento, las AAPP disponen de un Consejo de Navegación y Puerto.

El conjunto del SPE, dentro de su ámbito de acción y competencias, ha establecido como compromiso la contribución a la consecución de una serie de objetivos integrantes de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas. En concreto, en los objetivos 6 (Agua limpia y saneamiento), 7 (Energía asequible y no contaminante), 9 (Industria, innovación e infraestructura), 11 (Ciudades y comunidades sostenibles), 12 (Producción y consumo responsable) y 14 (Vida submarina).

Tasas portuarias especialmente afectadas por las medidas del COVID-19 relativas al sector del transporte

La gestión del dominio público portuario está atribuida, con carácter general y según dispone el artículo 66 del TRLPEMM a las AAPP, a quienes se encomienda la provisión de espacios e infraestructuras básicas en los puertos y la promoción de la actividad económica y de prestación de servicios por los particulares, conforme a criterios de rentabilidad y eficiencia. La ocupación del dominio público portuario genera para las AAPP ingresos por las tasas portuarias.

La pandemia provocada por el COVID-19 motivó la adopción de una serie de medidas de ámbito sanitario, social y económico para proteger la salud y contrarrestar los efectos negativos en la economía. Las medidas relativas al transporte marítimo, objeto de esta Fiscalización, incidieron en la recaudación de las tasas portuarias correspondientes a la tasa de ocupación, la tasa de actividad y dentro de las tasas de utilización, la tasa del buque, ya que regularon la aplicación de unas reducciones de su cuantía en determinados supuestos, como se expone más adelante.

La tasa de ocupación tiene como hecho imponible la ocupación del dominio público portuario y de su vuelo y subsuelo y supone una contraprestación por la prestación de los servicios comunes del puerto relacionados con el dominio público ocupado en virtud de una concesión o autorización. El importe de la tasa de ocupación se fija tomando como referencia el valor de mercado correspondiente al bien de dominio público ocupado. Las AAPP gestionan la ocupación del dominio público portuario en régimen de concesión o autorización, según que la ocupación del terreno se pacte para un periodo superior o inferior a los tres años y que se trate de bienes muebles o instalaciones desmontables o sin ellas. En el título concesional de ambas se ha de incluir, además de las condiciones relativas a la ocupación del dominio público portuario, las relativas a la actividad o a la prestación del servicio a realizar en dicho espacio. Asimismo, sus titulares han de comprometerse al desarrollo de una actividad o de un tráfico mínimo que garantice una explotación razonable del dominio público.

El hecho imponible de la tasa de actividad consiste en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios en el dominio público portuario, sujetas a aprobación por parte de la AP. El importe de la tasa de actividad se fija en función de la utilidad derivada del aprovechamiento del

dominio público para el usuario. Los criterios para la determinación de su base imponible, según el artículo 187 del TRLPEMM, dependen del tipo de actividad sujeta a gravamen; y cada AP establece el tipo de gravamen teniendo en cuenta las características de cada actividad y su situación competitiva, el interés portuario de la actividad y su capacidad de generar o consolidar tráficos, el nivel de inversión privada y la rentabilidad prevista de la actividad. Como consecuencia de ello, cada AP dispone de un mayor margen de discrecionalidad para la fijación de los elementos configuradores de la tasa de actividad que para la tasa de ocupación. Por otra parte, la liquidación de la tasa de actividad presenta una dificultad añadida para su cálculo debido a que la base imponible se establece en función del volumen de la actividad desarrollada en la concesión; en el caso de que la actividad se mida por los tráficos, la AP correspondiente dispone de los datos reales a través de la información facilitada por las tasas portuarias de utilización, no siendo así en el supuesto de que se fije en función del volumen de negocio, para lo que es imprescindible la colaboración del concesionario.

Por su parte, las tasas de utilización, entre las que se encuentra la tasa del buque, gravan la utilización especial de las instalaciones portuarias. En particular, la tasa del buque tiene como hecho imponible la utilización por los buques de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo que les haya sido asignado y la estancia en los mismos en las condiciones que se establezcan; asimismo, constituye el hecho imponible de esta tasa la prestación de aquellos servicios comunes de titularidad de la respectiva AP de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público.

Normativa específica referida al ámbito objetivo de la Fiscalización

La normativa a tener en cuenta en el análisis de las medidas de reactivación económica en el sector del transporte marítimo para hacer frente al COVID-19, ámbito objetivo de la Fiscalización, es la siguiente:

- El Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.
- El Real Decreto Ley (RDL) 7/2020, de 12 de marzo por el que se adoptan medidas urgentes para responder al impacto económico del COVID-19. En su artículo 14, concede el aplazamiento del ingreso de la deuda tributaria correspondiente a todas aquellas declaraciones-liquidaciones de tasas portuarias, cuyo plazo de presentación e ingreso finalizara desde la fecha de entrada en vigor del citado RDL y mientras durara la situación de emergencia, siempre que cumplieran los requisitos que se indican en este RDL.
- El RDL 8/2020, de 17 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19. En su capítulo III regula la garantía de liquidez para sostener la actividad económica ante las dificultades transitorias consecuencia de la situación de la pandemia.
- El RDL 15/2020, de 21 de abril, de medidas urgentes complementarias para apoyar la economía y el empleo. Incluye, en sus artículos 16 a 21, aquellas medidas que tenían como objeto mitigar en el ámbito portuario estatal el impacto económico provocado por la pandemia.
- El RDL 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda. Recoge en su capítulo III, en relación con el sector del transporte marítimo, una reforma en las medidas previstas inicialmente en el RDL 15/2020.

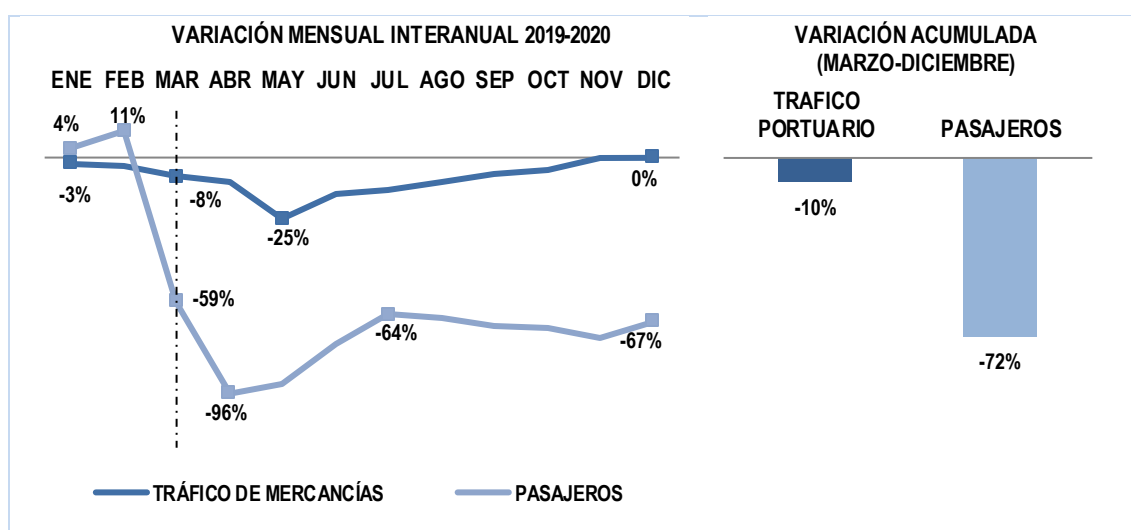
- La Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria (LGT) y el Real Decreto 939/2005, de 29 de julio, por el que se aprueba el Reglamento General de Recaudación, ambas de aplicación supletoria en la liquidación de las tasas portuarias.
- El Real Decreto 1065/2007, de 27 de julio, por el que se aprueba el Reglamento General de las actuaciones y los procedimientos de gestión e inspección tributaria y de desarrollo de las normas comunes de los procedimientos de aplicación de los tributos (RGAT).

El Anexo II de este Informe muestra una comparativa entre las medidas específicas que afectaron a los ingresos y cobros de las AAPP por las tasas portuarias, adoptadas inicialmente por el RDL 15/2020, de 21 de abril y modificadas posteriormente por el RDL 26/2020, de 7 de julio.

Principales magnitudes económicas

La crisis sanitaria del COVID-19 trajo como consecuencia una caída de la actividad portuaria, sobre todo en el primer periodo de estado de alarma, materializada en una disminución del tráfico portuario, en especial del tráfico de pasajeros. Los siguientes gráficos muestran el impacto del COVID-19, tanto en el transporte de mercancías como de pasajeros, durante el ejercicio 2020.

GRÁFICO N° 1: Variación mensual interanual 2019-2020 de tráfico portuario



Fuente: Elaboración propia a partir de las estadísticas de tráficos de la página web de PPE

El gráfico 1 muestra la variación mensual porcentual entre 2019 y 2020 de los tráficos de mercancías y pasajeros en los puertos de interés general.

A comienzos del año 2020, la evolución de los tráficos presentaba una situación de estabilidad, con una ligera reducción del 3 % en el tráfico de mercancías y un ascenso en el tráfico de pasajeros que alcanzó el 11 % en el mes de febrero.

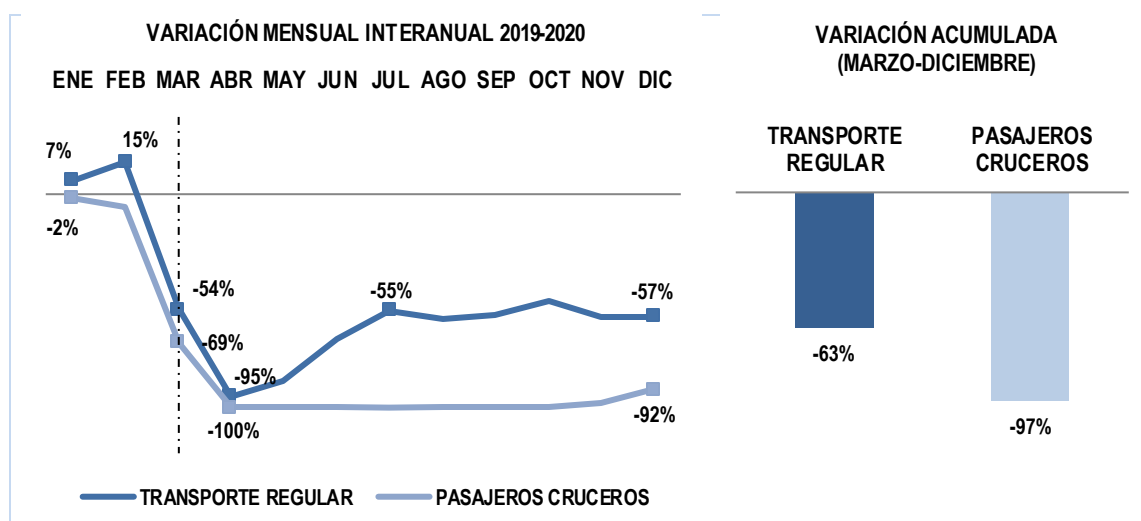
Esta situación cambió de forma drástica en el mes de marzo tras la declaración del estado de alarma, que provocó una caída de los tráficos de mercancías y de pasajeros del 8 % y del 59 %, respectivamente y que alcanzó la mayor disminución respecto al año anterior en el mes de mayo para las mercancías, con una reducción del 25 % y en el mes de abril para los pasajeros, con una reducción del 96 %.

A partir de ese momento, se inició una paulatina recuperación de ambas magnitudes, si bien de forma desigual. Así, el tráfico de mercancías se situó en valores similares a los del ejercicio anterior en los últimos meses del año, mientras que el tráfico de pasajeros solo logró recuperar en torno al 33 % del registrado el año precedente, estabilizándose en estos niveles a partir del mes de julio.

En términos acumulados, en los diez meses transcurridos desde la declaración del estado de alarma hasta el final del año 2020, la contracción del tráfico de mercancías respecto del mismo periodo del ejercicio anterior fue del 10 % y la de pasajeros del 72 %, esta última motivada por las restricciones de movilidad a las personas físicas impuestas a nivel nacional e internacional para contener la expansión de la pandemia del COVID-19.

El gráfico 2 muestra la variación mensual interanual 2019-2020 del tráfico de pasajeros. En él se distingue por una parte el número de pasajeros usuarios de las líneas de transporte regular y, de otra, el de pasajeros provenientes de los cruceros.

GRÁFICO Nº 2: Variación mensual interanual 2019-2020 del tráfico de pasajeros



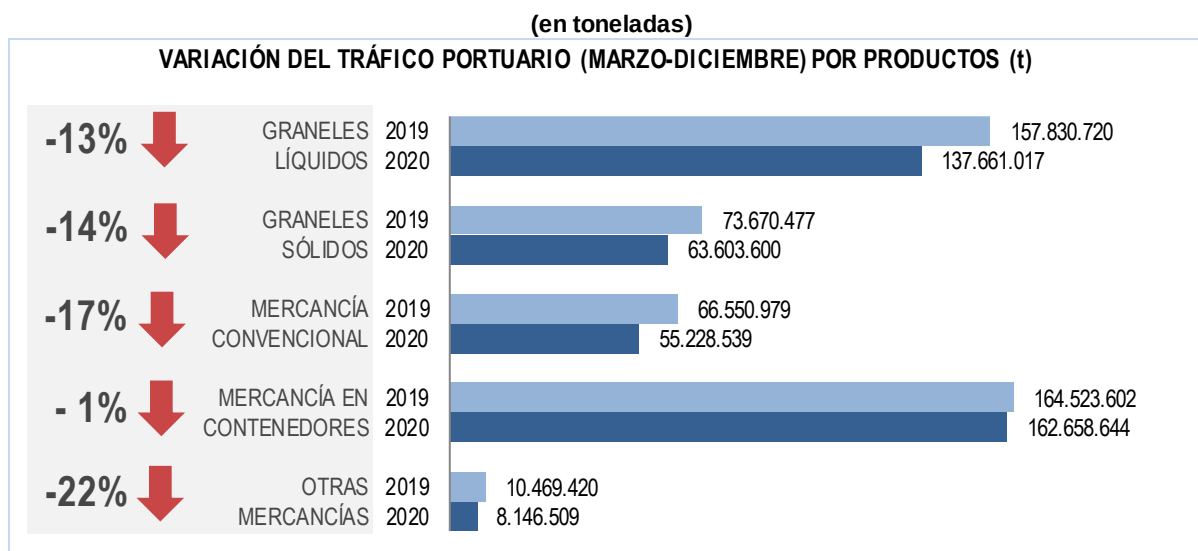
Fuente: Elaboración propia a partir de las estadísticas de tráfico de la página web de PPE

Si bien en el mes de abril ambas magnitudes se redujeron a su mínima expresión, en un 95 % y 100 % respectivamente, a partir de ese mes el número de pasajeros en transporte regular se recuperó hasta alcanzar en julio un 45 % del tráfico registrado en el mismo mes del ejercicio precedente, nivel en el que se estabilizó hasta finalizar el año. En cambio, el tráfico de pasajeros en cruceros fue prácticamente inexistente hasta llegar al mes de diciembre, en el que se contabilizó un escaso 8 % respecto del registrado en diciembre del 2019.

En términos acumulados, en los diez meses transcurridos desde la declaración del estado de alarma hasta el final de 2020, la contracción del tráfico de pasajeros en transporte regular respecto del mismo periodo del ejercicio anterior fue del 63 %, y en cruceros del 97 % motivada por las restricciones de movilidad impuestas a nivel nacional e internacional para contener la expansión de la pandemia del COVID-19, que han afectado de forma especial al sector turístico.

El gráfico 3 muestra el desglose de la variación porcentual en 2020 respecto de 2019 del tráfico portuario de mercancías que, en su conjunto, durante los diez meses desde que se declaró el estado de alarma, se contrajo en torno al 10 %.

GRÁFICO N° 3: Variación porcentual 2019-2020 del tráfico de mercancías



Fuente: Elaboración propia a partir de las estadísticas de tráficos de la página web de PPE

La categoría de otras mercancías, que engloba conceptos como pesca, avituallamiento y tráfico interior, sufrió el mayor descenso, con una caída del 22 %, si bien es la que representa un menor número de toneladas en ambos ejercicios. Por el contrario, la categoría que supone el mayor número de toneladas, las mercancías transportadas en contenedores, apenas se redujo un 1 %. Entre ambas categorías están las mercancías convencionales y los graneles, tanto líquidos como sólidos, cuyo descenso se situó en torno al 15 %.

El gráfico 4 muestra el efecto de la crisis sanitaria sobre el tráfico portuario y de pasajeros en cada una de las 28 AAPP tras la declaración del estado de alarma en marzo del 2020, ordenadas de mayor a menor impacto sufrido, incluyendo el impacto global para el SPE.

GRÁFICO Nº 4: Impacto porcentual del tráfico por AAPP

TRÁFICO DE MERCANCÍAS			TRÁFICO DE PASAJEROS		
AAPP	PESO %	VARIACIÓN %	AAPP	PESO %	VARIACIÓN %
MELILLA	0,15	(33)	A CORUÑA	0,46	(100)
CEUTA	0,44	(29)	AVILÉS	0,01	(100)
BALEARES	3,03	(29)	CASTELLÓN	0,02	(100)
MÁLAGA	0,65	(24)	GIJÓN	0,05	(100)
AVILÉS	0,91	(22)	VILAGARCÍA	0,00	(100)
A CORUÑA	2,36	(22)	CARTAGENA	0,69	(99)
MOTRIL	0,48	(22)	MOTRIL	0,68	(99)
TARRAGONA	5,71	(20)	TARRAGONA	0,38	(99)
BILBAO	6,26	(19)	VIGO	0,41	(99)
SANTA CRUZ DE TENERIFE	2,33	(18)	PASAIA	0,00	(98)
MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	0,43	(16)	SEVILLA	0,06	(98)
BARCELONA	12,03	(13)	ALICANTE	0,55	(97)
CASTELLÓN	3,69	(13)	BAHÍA DE CÁDIZ	1,37	(95)
HUELVA	5,97	(13)	ALMERÍA	2,61	(95)
GIJÓN	3,02	(12)	FERROL-SAN CIBRAO	0,04	(93)
SANTANDER	1,18	(11)	BARCELONA	12,81	(87)
SPE	100	(10)	BAHÍA DE ALGECIRAS	16,09	(85)
SEVILLA	0,79	(7)	MÁLAGA	2,41	(83)
VILAGARCÍA	0,24	(7)	MELILLA	2,24	(81)
PASAIA	0,58	(7)	BILBAO	0,45	(77)
ALICANTE	0,50	(5)	SANTANDER	0,66	(73)
LAS PALMAS	4,78	(5)	CEUTA	5,49	(73)
CARTAGENA	6,10	(5)	SPE	100	(72)
FERROL-SAN CIBRAO	1,88	(4)	VALENCIA	2,99	(68)
ALMERÍA	0,94	(4)	BALEARES	26,48	(64)
BAHÍA DE CÁDIZ	0,81	(4)	LAS PALMAS	7,14	(60)
BAHÍA DE ALGECIRAS	19,44	(3)	SANTA CRUZ DE TENERIFE	15,81	(55)
VALENCIA	14,53	(1)	HUELVA	0,12	(15)
VIGO	0,79	1	MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	-	-

Fuente: Elaboración propia a partir de las estadísticas de tráficos de la página web de PPE

En los diez últimos meses de 2020, el tráfico de mercancías pasó de 473.045.198 toneladas a 427.298.309 toneladas, comparando con los mismos meses de 2019, lo que en términos relativos supone una caída del 9,67 %. Mucho más intensa fue la contracción del tráfico de pasajeros, con una disminución del 72,46 % hasta los 9.322.802 pasajeros frente a los 33.850.819 registrados en el año precedente.

Por AAPP y respecto del tráfico de mercancías, destacan por su volumen los tres grandes puertos situados en la fachada mediterránea, Bahía de Algeciras, Valencia y Barcelona, que en conjunto gestionaron el 46 % del tráfico en 2019; las dos primeras AAPP soportaron una mínima caída, del 3 % y del 1 %, respectivamente, mientras que la AP de Barcelona redujo el tráfico de mercancías en un 13 %, tres puntos por encima de la media del SPE en su conjunto. Por su parte, las tres AAPP que experimentaron una mayor disminución en el tráfico de mercancías, en torno al 30 %, fueron las de Melilla, Ceuta y Baleares, si bien concentraron tan solo el 3,62 % del tráfico en 2019. La única

AP que incrementó el tráfico de mercancías fue la de Vigo, con un aumento del 1 % aunque representó menos del 1 % del tráfico total de 2019.

En cuanto al tráfico de pasajeros, en general todas las AAPP sufrieron una significativa disminución, si bien las menos afectadas, debido al tráfico interinsular, fueron las AAPP de los archipiélagos. Aun así, estas tres AAPP (Baleares, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife), que en conjunto en 2019 aglutinaron el 49,43 % del tráfico de pasajeros, registraron un descenso del 64 %, 60 % y 55 %, respectivamente. En cuanto a las AAPP peninsulares, destacan la AP Barcelona, con un retroceso del 87 % causado por la supresión de la práctica totalidad de los cruceros y líneas internacionales de pasajeros; y la AP de la Bahía de Algeciras, con una reducción del tráfico del 85 % debido al cierre de la frontera con Marruecos y la supresión de la operación paso del Estrecho.

Esta disminución del tráfico unido a la aplicación de las medidas de reactivación económica del transporte marítimo supuso para las AAPP una disminución de los ingresos de las tasas de ocupación, de actividad y del buque. El siguiente cuadro refleja, en millones de euros, la disminución de estas tasas, cuyo desglose por AAPP se muestra en el Anexo III.

CUADRO Nº 2: Variación interanual de las tasas portuarias afectadas por las medidas de reactivación económica

(en millones de euros)

TASAS	2020	2019	DISMINUCIÓN %
Tasa de ocupación	265,1	286,4	7,44
Tasa del buque	201,0	244,4	17,76
Tasa de actividad	111,2	131,5	15,44
TOTAL	577,3	662,3	12,83

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de PPE

El importe total de los ingresos del SPE derivados de las tres tasas objeto de análisis, experimentó una disminución del 12,83 %, siendo de mayor importancia la reducción de la tasa del buque seguida de la tasa de actividad, con un 17,76 % y un 15,44 %, respectivamente, y manteniéndose más estable la tasa de ocupación, con una bajada del 7,44 %.

Los datos anteriores muestran el diferente efecto que la disminución del tráfico portuario tiene sobre los ingresos de cada una de las tasas. Así, en la tasa del buque y en la tasa de actividad, la repercusión de la disminución del tráfico es superior a la de la tasa de ocupación por la propia configuración de esta tasa, en la que el decremento se explica, en su casi totalidad, por la aplicación de las medidas de reactivación económica que le afectaron.

En relación con la variación experimentada por los ingresos derivados de la tasa del buque, las cifras del Anexo III ponen de manifiesto que, entre las AAPP menos afectadas en valores relativos, figuran las AAPP de Las Palmas (2,85 %), Pasaia (2,30 %), Sevilla (2,39 %), Bahía de Algeciras (4,73 %) y Valencia (6,73 %), para las que, correlativamente, los tráficos de mercancías disminuyeron en menor medida que para el conjunto del SPE; por el contrario, las AAPP de Baleares (78 %), Melilla (52,13 %) y Málaga (34,80 %) son las que experimentaron los decrementos más importantes en los ingresos por la tasa del buque, coincidiendo con una bajada más significativa del tráfico portuario respecto al conjunto del SPE.

Por su parte, las AAPP con una mayor disminución de ingresos provenientes de la tasa de actividad fueron las de Las Palmas (46,52 %), Baleares (31,78 %), Melilla (26,95 %) y Santa Cruz de Tenerife

(24,47 %) coincidentes, en líneas generales, con las que experimentaron disminuciones significativas en su tráfico.

Por último, en lo referente a la tasa de ocupación, las variaciones por AAPP no presentan una correlación tan directa con las habidas en los tráficos; así, entre las AAPP con una mayor incidencia en la disminución de los ingresos de esta tasa, las AAPP de Baleares (19,58 %), Las Palmas (16,98 %), Melilla (19,27 %) y Santander (15,38 %), solamente Baleares y Melilla se encuentran entre las que experimentaron un mayor impacto en su tráfico portuario de mercancías. Esta circunstancia es debida a que el hecho imponible de la tasa de ocupación, la ocupación del dominio portuario depende, principalmente, de los cambios en las concesiones y autorizaciones otorgadas y caducadas durante el ejercicio.

I.4. RENDICIÓN DE CUENTAS

Las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2020 de todas las AAPP, a excepción de las de Bahía de Algeciras¹, Las Palmas, Melilla, Motril y Pasaia, fueron enviadas a la IGAE dentro del plazo máximo señalado en el artículo 139.1 de la LGP y esta, a su vez, remitió las cuentas recibidas al Tribunal de Cuentas dentro del plazo establecido en la LGP, de manera que, a la fecha límite de recepción, el 31 de agosto de 2021, las cuentas anuales de todas las AAPP, a excepción de las cinco anteriormente mencionadas, tuvieron su entrada en el Tribunal de Cuentas. Posteriormente, durante el ejercicio 2021, el 15 de octubre, 16 de diciembre y el 22 de diciembre, tuvieron su entrada, respectivamente, las cuentas anuales de las AAPP de Motril, Melilla y Bahía de Algeciras. Posteriormente, el 13 de enero de 2022 se recibieron en este Tribunal las cuentas anuales de la AP de Las Palmas y el 21 de enero de 2022 las correspondientes a la AP de Pasaia. Todas ellas fueron remitidas por la IGAE dentro del plazo regulado en la normativa.

Asimismo, los informes de auditoría que acompañan a la rendición de las cuentas anuales de las 28 AAPP, formulan una opinión favorable sin salvedades, con la excepción de once de ellos (Baleares, Cartagena, Castellón, Gijón, Huelva, Málaga, Melilla, Las Palmas, Pasaia, Santa Cruz de Tenerife y Valencia) que ponen de manifiesto una opinión favorable con salvedades, aunque ninguna de las salvedades se refiere al registro contable de la aplicación de las medidas de reactivación económica.

En los casos de las AAPP de Baleares, Castellón, Gijón, Huelva, Pasaia, Santa Cruz de Tenerife y Valencia, la salvedad está relacionada con el registro contable de la aportación obligatoria anual a realizar al Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria, así como con la información que, sobre dicha aportación, figura en las respectivas memorias; en la AP de Málaga, la salvedad se refiere a la sobrevaloración de la cifra de resultados de ejercicios anteriores por un importe de 1.011.054 euros; en la AP de Cartagena, la salvedad pone de manifiesto deficiencias en la información incluida en la memoria del ejercicio acerca de la adaptación en 2020 de la reserva de capitalización de 2019, así como de la información relativa a las características y a los importes percibidos de las subvenciones FEDER; en la AP de Melilla, la salvedad se refiere al importe del deterioro de valor de los activos no financieros.

Finalmente, el Informe de auditoría de la AP de Las Palmas contiene varias salvedades relativas a una sobrevaloración del resultado del ejercicio cifrada en 5.183 miles de euros debida a una incorrecta activación del inmovilizado entregado al uso general valorada en 2.280 miles, al deterioro de la deuda de un proveedor por un importe de 614 miles y a una sobrevaloración del epígrafe

¹ La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras formuló las cuentas anuales del ejercicio 2020 dentro del plazo previsto por la normativa. Ahora bien, el retraso de la emisión del Informe de auditoría a efectuar por la IGAE, trámite preceptivo para la aprobación de las cuentas anuales, impidió su rendición dentro del plazo fijado por la Ley.

“Activos por impuesto diferido” de 2.299 miles. Asimismo, se señala una defectuosa contabilización de la aplicación de bonificaciones a las concesiones originando una infravaloración del activo cuantificada en 15.778 miles cuya contrapartida estaría en los resultados de ejercicios anteriores, 1.304 miles, en el resultado del ejercicio, 509 miles y los restantes 13.965 miles deberían haberse registrado en el pasivo del balance y trasladarse a resultados durante el periodo concesional bonificado.

I.5.- TRÁMITE DE ALEGACIONES

Dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 44 de la Ley 7/1988, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, los resultados de la fiscalización han sido puestos de manifiesto a los máximos responsables de las entidades fiscalizadas y a los que lo fueron durante los ejercicios fiscalizados. En algún caso en que no se ha dispuesto de una dirección de notificación de los anteriores responsables de las entidades fiscalizadas, se ha solicitado la colaboración de los actuales máximos responsables para el traslado de la notificación a aquellos. En total, el número de posibles alegantes ascendió a 40 (29 presidentes actuales y 11 expresidentes).

Se han recibido dentro del plazo establecido, once escritos de alegaciones al Anteproyecto y cuatro escritos en los que se manifiesta la voluntad de no formular alegaciones o adherirse a las de la entidad en caso de responsables anteriores. Para las alegaciones formuladas en representación de las entidades fiscalizadas, en todos los casos se ha verificado que quienes suscriben el documento de alegaciones ostentan poder de representación suficiente otorgado por sus respectivas entidades en sus actuaciones ante el Tribunal de Cuentas.

Las alegaciones presentadas, que se acompañan a este Informe, han sido analizadas y valoradas. Como consecuencia de ese análisis, se han introducido en el texto los cambios que se han considerado oportunos, ya sea para aceptar su contenido o para exponer el motivo por el que no se han aceptado. En aquellos supuestos en que las alegaciones presentadas constituyen meras explicaciones o comentarios de hechos o situaciones descritos en el Informe o plantean opiniones sin un adecuado soporte documental, no se ha modificado el texto del Informe. En todo caso, el resultado definitivo de la fiscalización es el expresado en el presente Informe, con independencia de las consideraciones incluidas en las alegaciones, en particular la manifestación por varias Entidades de haber solventado algunas de las incidencias observadas en el período fiscalizado y puestas de manifiesto en este Informe.

II. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN

II.1. REPERCUSIÓN DE LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA

Los efectos económicos derivados de la pandemia mundial provocada por el COVID-19 motivaron la necesidad de adoptar una serie de medidas de ámbito sanitario, social y económico que contrarrestasen sus efectos negativos. Las primeras regulaciones de las medidas de carácter económico se plasmaron en el RDL 7/2020, de 12 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes para responder al impacto económico del COVID-19, y en el RDL 8/2020 de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19, en cuyos articulados se contempla la posibilidad de autorizar el aplazamiento de determinadas deudas tributarias.

El 18 de marzo de 2020, PPE, de acuerdo con la competencia que le otorga el artículo 18.1.n) del TRLPEMM y basándose en los RRDDLL anteriores, aprobó unas recomendaciones de actuación para las AAPP, siendo uno de sus objetivos clarificar y fijar las principales actuaciones para asegurar

la liquidez económica que garantizase la continuidad de la actividad de los operadores portuarios tratando de paliar, en la medida de lo posible, los efectos negativos imputables a la crisis sanitaria del COVID-19. En particular, se estableció la posibilidad de conceder aplazamientos de pago de las declaraciones-liquidaciones de las tasas portuarias y la reducción temporal de la exigibilidad de los tráficos mínimos establecidos en los títulos concesionales.

Con posterioridad, se promulgó el RDL 15/2020, de 21 de abril, de medidas urgentes complementarias para apoyar la economía y el empleo, que incluía, en sus artículos 16 a 21, aquellas que tenían como objeto mitigar en el ámbito portuario estatal el impacto económico provocado por la pandemia. Estas medidas se pueden sintetizar en: la eliminación de los tráficos mínimos establecidos en los títulos concesionales; reducciones en la tasa de ocupación; diversas medidas que afectaban a la tasa de actividad; exenciones y reducciones en la tasa del buque; aplazamiento de deudas tributarias en el ámbito portuario; y determinadas especialidades respecto de las terminales de pasajeros. De todas ellas, destacaba en términos cuantitativos la posibilidad de aplicar una reducción de la tasa de ocupación para el ejercicio 2020, dentro de unos límites concretos, medida encaminada, junto a las relativas a la tasa de actividad, a aquellos concesionarios o titulares de autorizaciones demaniales cuya actividad estuviera experimentando un perjuicio significativo como consecuencia de la crisis del COVID-19.

La aplicación práctica de esta medida por parte de las AAPP planteó dudas en cuanto a la determinación de la cuantía de la reducción y al procedimiento para su concesión. Ante esta incertidumbre, el 28 de mayo de 2020, PPE aprobó unas recomendaciones a las AAPP con la finalidad de determinar la magnitud de la reducción de la tasa de ocupación y el procedimiento a seguir para ello. En estas recomendaciones se establecían unos criterios cuantitativos homogéneos que garantizasen la igualdad de trato de los sujetos pasivos a la vez que se objetivaban los criterios para la determinación del impacto significativamente negativo de la actividad, así como un procedimiento uniforme de aplicación a todo el SPE que permitiera compatibilizar la necesidad de una aplicación inmediata de la medida, a fin de favorecer la situación económica de los concesionarios, con la exigencia de la concurrencia y comprobación de los requerimientos previstos en el artículo 17 del RDL para el reconocimiento de la medida.

En el establecimiento de los criterios para la determinación de la reducción, se tuvieron en cuenta tres factores: el impacto sobre la actividad (en %); el tipo de concesión o autorización (terminal de pasajeros y resto, incluyéndose en este último supuesto, en todo caso, las dedicadas a usos pesqueros o náutico deportivo); y la situación económico-financiera de la AP. Con el resultado de la aplicación de estos tres factores se confeccionó la tabla de los porcentajes reductores de la tasa de ocupación que, posteriormente, fue trasladada al artículo 9 del RDL 26/2020.

Respecto al procedimiento de concesión, dado su carácter rogado (solicitud a instancia del interesado), se consideró de aplicación el artículo 137 del RGAT, según el cual: *“El reconocimiento de beneficios fiscales será provisional cuando esté condicionado al cumplimiento de condiciones futuras o a la efectiva concurrencia de determinados requisitos no comprobados en el expediente. Su aplicación estará condicionada a la concurrencia en todo momento de las condiciones y requisitos previstos en la normativa aplicable”*.

Finalmente, el RDL 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda, incluyó en su capítulo III, artículos 8 al 14, en relación con el sector del transporte marítimo, una reforma en las medidas previstas inicialmente en el RDL 15/2020, que incluyeron aspectos ya incluidos en las recomendaciones de PPE mencionadas y que implicaron una mejora en las medidas anteriores y su adaptación al Reglamento (UE) 2020/697, de 25 de mayo, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2017/352 con el fin de permitir a organismos gestores de puertos o autoridades competentes, flexibilidad en

el cobro de tasas portuarias en el contexto del brote COVID-19. El Anexo II de este Informe transcribe los artículos contenidos en los RRDDL 15/2020 y 26/2020, que afectan a la recaudación de las tasas portuarias por la aplicación de las AAPP de las medidas referidas al sector del transporte marítimo contenidas en cada una de las dos normas, permitiendo su comparación.

En concreto, el artículo 8 del RDL 26/2020 respecto de su antecedente el artículo 16 del RDL 15/2020, supuso la supresión del apartado 3, ya que su mantenimiento supondría eliminar penalizaciones por incumplimiento de tráficos mínimos cuando la bajada de tráficos no fuese imputable a la crisis sanitaria.

Con las modificaciones introducidas en el artículo 9 relativo a las medidas respecto de la tasa de ocupación contempladas en su antecedente, el artículo 17 del RDL 15/2020, se mejoró la determinación del presupuesto de hecho para acceder a la reducción y se amplió su aplicación, temporalmente, a todas las liquidaciones con devengo en el ejercicio 2020, dado que había liquidaciones semestrales que se devengaban por adelantado y habían quedado excluidas con la redacción inicial del artículo 17 del RDL 15/2020. Asimismo, se precisó el concepto de «impacto significativamente negativo»; se reguló una cuantificación más precisa del importe de la reducción mediante la fijación de porcentajes en función de la disminución de actividad, del tipo de actividad desarrollada en el espacio de dominio público y de la situación económico-financiera de cada AP. También, se aclaró que la reducción resultaba aplicable tanto a la cuota de la tasa como a los importes adicionales ofrecidos en los concursos, contemplados en el artículo 180 del TRLPEMM; y se dio cobertura legal, de manera expresa, a la concesión provisional de las reducciones y a su comprobación posterior.

El artículo 10 del RDL 26/2020 reproduce las medidas respecto de la tasa de actividad recogidas en su antecedente, el artículo 18 del RDL 15/2020.

El artículo 11 del RDL 26/2020 introdujo respecto de su antecedente el artículo 19 del RDL 15/2020, en relación con la tasa al buque, la ampliación de la reducción prevista al establecer un valor de 1 euro para la cuantía básica general para las escalas de los buques, que antes había quedado fijada en 1,08 euros.

Este artículo 11, respecto a los beneficios en la tasa del buque y el artículo 12, respecto a la posibilidad de aplazamiento de las liquidaciones de las tasas portuarias, modificaron la regulación contenida en sus antecedentes, los artículos 19 y 20 del RDL 15/2020, para adaptarlos al mismo período previsto en el Reglamento (UE) 2020/697, de 25 de mayo. En el caso de la tasa de ocupación, que quedaba fuera del ámbito de aplicación de dicho Reglamento, por estarlo del Reglamento UE 2017/352, en el artículo 8 del RDL 26/2020 se amplió la posibilidad de aplazamiento a todo el ejercicio 2020, como se ha señalado con anterioridad.

Los artículos anteriores comprendían diversas medidas, en unos casos de carácter dispositivo o potestativo, lo que permitía a las AAPP decidir sobre su aplicación, y en otros casos de carácter obligatorio para ellas. Asimismo, y desde la perspectiva de los destinatarios de las medidas, hay algunas que se aplicaban de oficio mientras que otras eran de carácter rogado.

El siguiente cuadro muestra las características de cada una de las medidas contempladas en el RDL 26/2020.

CUADRO N° 3: Carácter de las medidas de reactivación económica del transporte marítimo

Medidas del RDL 26/2020	Carácter	
	Respecto de la AP	Respecto del beneficiario
Modificación de tráficos mínimos	Dispositivo	Rogado
Reducción de la cuota líquida de la tasa de ocupación devengada	Dispositivo	Rogado
Revisión de las liquidaciones de la Tasa de ocupación practicadas con anterioridad al 8 de julio del 2020	Dispositivo	Rogado
Dejar sin efecto el límite inferior de la cuota íntegra anual de la tasa de actividad del art. 188.b). 2.º 1 del TRLPMM	Dispositivo	Rogado
Supresión del pago anticipado y diferimiento de la liquidación de la tasa de actividad al final del ejercicio	Dispositivo	Rogado
Exención a la tasa del buque cuando se encuentren amarrados o fondeados por orden de las Autoridades Portuarias por razón de la crisis del COVID-19.	Imperativo	De oficio
Aplicación del coeficiente por estancia prolongada	Imperativo	De oficio
Reducción al 1,16 del coeficiente previsto en el artículo 197.1.e). 8.º del TRLPMM	Imperativo	De oficio
Establecimiento del valor de la cuantía básica S de la tasa del buque	Imperativo	De oficio
Revisión de las liquidaciones de la tasa del buque practicadas con anterioridad al 8 de julio del 2020	Dispositivo	Rogado
Aplazamientos de deudas	Dispositivo	Rogado
Consideración como servicio de emergencia la puesta a disposición de medios humanos en el servicio de pasaje durante el estado de alarma	Imperativo	De oficio

Fuente: Elaboración propia

Las anteriores medidas de reactivación económica en el sector del transporte marítimo tuvieron un impacto económico sobre la recaudación de las tasas afectadas por ellas, según muestra el siguiente gráfico y cuyo detalle por AAPP figura en el Anexo IV de este Informe.

GRÁFICO N° 5: Repercusión económica de las medidas de reactivación económica COVID19



Fuente: Elaboración propia a partir de la información facilitada por las AAPP.

La aplicación de las medidas de reactivación económica en el transporte marítimo provocó una disminución de los ingresos del SPE del ejercicio 2020 provenientes de las tasas de ocupación, de actividad y del buque, así como de los derivados de la falta de penalización por el incumplimiento del tráfico o actividad mínimos pactados en los títulos concesionales, por un importe conjunto, estimado por las AAPP, de 53.637.391 euros.

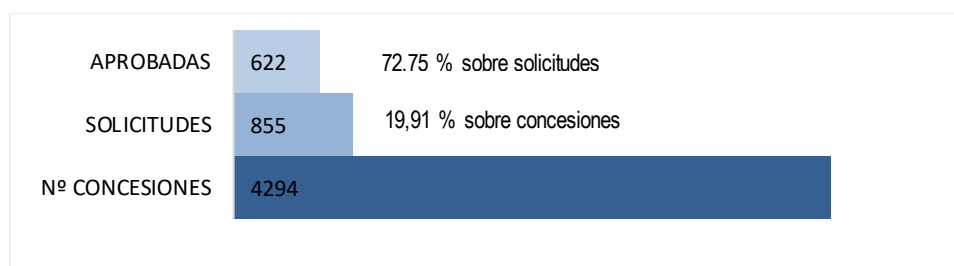
Por tipos de ingresos, el coste superior para las AAPP correspondió a la recaudación de la tasa de ocupación, que ascendió a 20.734.515 euros, un 38,6 % del total; le siguió la menor recaudación de los ingresos por la exigibilidad de unos tráficos mínimos, por un importe de 14.124.441 euros, un

26,3 % del total, si bien alrededor del 50 % de este importe correspondió a la AP de Bahía de Algeciras, siendo el impacto menor en los ingresos de la tasa del buque, 7.861.920 euros, un 14,6 %.

Por AAPP, las de Bahía de Algeciras, Barcelona, Las Palmas, Valencia y Baleares asumieron un mayor coste por la aplicación de las medidas, representando todas ellas en conjunto el 63,7 % del coste total del SPE. Por lo que se refiere a la tasa de ocupación, destaca la disminución de su recaudación sobre todo en las AAPP de Barcelona y Bilbao, con un importe superior a 2 millones de euros, seguidas de las AAPP de Las Palmas, Valencia y Baleares, con más de 1.300.000 euros; en cuanto a la tasa de actividad, las principales repercusiones correspondieron a las AAPP de Las Palmas, Bahía de Algeciras y Castellón, con incidencias superiores a 2 millones cada una; respecto a la tasa de buque, las que experimentaron una mayor bajada fueron las AAPP de Baleares, Barcelona y Valencia; y, por último, cabe destacar en la disminución de ingresos por no aplicar la penalización debida a la exigibilidad de un tráfico o actividad mínimos, las AAPP de Bahía de Algeciras y Las Palmas.

A continuación, se analiza la utilización por parte de los agentes portuarios de las medidas de reactivación económica, otorgadas previa petición del interesado: la tasa de ocupación, la tasa de actividad y el aplazamiento de la deuda tributaria, tal como se estableció en los RDL 15/2020 y 26/2020. El análisis se ha realizado tomando como base los datos relativos a los títulos concesionales dada su mayor importancia cuantitativa, superior a la de las autorizaciones y, además, su periodo de vigencia oscila entre tres y cincuenta años, mientras que parte de las autorizaciones tienen periodos inferiores al año y nunca superiores a tres ejercicios. El siguiente gráfico refleja el porcentaje de las solicitudes de aplicación de las medidas de reactivación económica presentadas por los titulares de las concesiones respecto al total de las existentes al inicio de la declaración del periodo de alarma, así como el de las solicitudes aprobadas sobre las recibidas, cuyo detalle por AP figura en el Anexo V de este Informe.

GRÁFICO Nº 6: Porcentaje de concesiones afectadas relativas a la tasa de ocupación

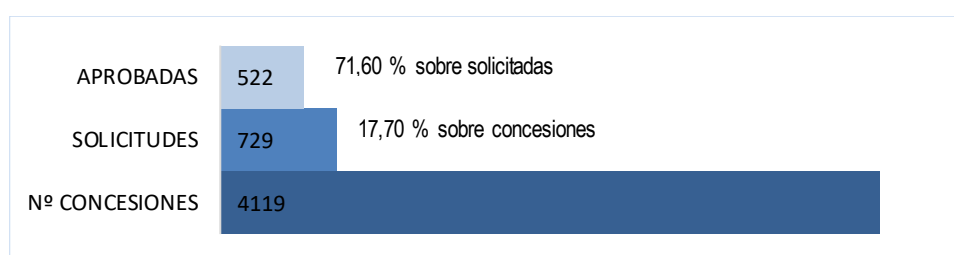


Fuente: Elaboración propia a partir de la información facilitada por las AAPP.

De los 4.294 títulos concesionales en vigor al inicio de la declaración del estado de alarma, las AAPP recibieron 855 solicitudes de los agentes portuarios dirigidas a la obtención de la reducción de la tasa de ocupación regulada en el RDL 15/2020, modificado por el RDL 26/2020. Este número de solicitudes representaba un 19,91 % del total de los títulos habilitantes existentes en ese momento. De las 855 solicitudes, se aprobaron 622, lo que implicó alrededor del 73 % de las presentadas. Destacan por el número de peticiones tramitadas, más de 50, las AAPP de Bahía de Algeciras, Las Palmas, Vigo y Santa Cruz de Tenerife. Por el contrario, las que recibieron un menor número de peticiones fueron las AAPP de Almería, Avilés, Motril y Vilagarcía de Arousa. En términos relativos, los mayores porcentajes de solicitudes respecto a las concesiones existentes correspondieron a las AAPP de Bahía de Algeciras, Alicante, Valencia y Santa Cruz de Tenerife; y en el extremo opuesto las AAPP de Avilés, Ceuta y Vilagarcía de Arousa.

En cuanto a la tasa de actividad, de acuerdo con la información aportada por cada una de las AAPP y, teniendo en cuenta que la cifra de peticiones presentadas solicitando alguna de las reducciones de esta tasa contempladas en el RDL 26/2020 pudiese haber variado ligeramente desde la realización de los trabajos de fiscalización, debido a que, a diferencia de las solicitudes de reducción de la tasa de ocupación, carecen las peticiones referidas a la tasa de actividad de un plazo de presentación. En el siguiente gráfico se muestra el porcentaje de las solicitudes presentadas por los titulares de las concesiones respecto al total de las vigentes al inicio de la declaración del periodo de alarma, así como el de las solicitudes aprobadas sobre las recibidas, cuyo detalle por AP se ofrece en el Anexo VI.

GRÁFICO Nº 7: Porcentaje de concesiones afectadas relativas a la Tasa de Actividad



Fuente: Elaboración propia a partir de la información facilitada por las AAPP.

De los 4.119 títulos concesionales al inicio de la declaración del estado de alarma que llevaban incorporados tasa de actividad, se recibieron 729 solicitudes para acogerse a la medida de reducción de tasa de actividad regulada en el RDL 5/2020, modificado por el RDL 26/2020, lo que representó un 17,7 %. De estas 729 solicitudes, hasta el 30 de septiembre de 2021, se habían aprobado 522, lo que equivalía al 71,6 % del total. Las AAPP que recibieron un mayor número de peticiones, más de 50, fueron las de Bahía de Algeciras, Castellón, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. Por el contrario, las AAPP con un menor número de solicitudes correspondieron a las de Almería, Avilés, Cartagena y Motril. En términos relativos destacan con un mayor porcentaje de solicitudes recibidas las AAPP de Alicante, Bahía de Algeciras, Santa Cruz de Tenerife y Valencia, correspondiendo los menores porcentajes a las AAPP de Avilés, Bilbao, Cartagena, Vigo y Bahía de Cádiz, esta última haciendo uso del carácter potestativo de la medida, no la aplicó.

El número de peticiones de reducción de la tasa de ocupación y de la tasa de actividad dependió, en líneas generales, de los sectores de actividad predominantes en cada uno de los puertos, aspecto que determina el volumen de tráfico y de movimiento, por lo que no fue uniforme la afectación del COVID-19 en cada uno de los distintos sectores. A este respecto, para poder acceder a estas ayudas, era necesario que el solicitante demostrara la existencia de un impacto negativo en su actividad, cuya magnitud viene determinada principalmente por la tipología y naturaleza de los títulos concesionales. En este sentido, cabe señalar que, por lo general, los títulos concesionales vinculados a la interacción puerto-ciudad, que requieren de público y presencia física en el desarrollo de su actividad (especialmente aquellos ligados al sector de ocio y restauración), son los que experimentaron un mayor impacto en su actividad, unido a los títulos relacionados con el tráfico de pasajeros que también se vieron afectados muy negativamente. En sentido contrario, para las concesiones vinculadas a las actividades industriales y logísticas, sectores cuya actividad no se vio especialmente disminuida, se mantuvo el volumen de tráfico marítimo.

En particular, cabe señalar las empresas titulares de concesiones administrativas de usos industriales, así como las de reparación y mantenimiento de embarcaciones, que funcionan con pedidos de producción a largo plazo, por lo que durante el ejercicio 2020 estuvieron fabricando los encargos del año anterior (2019), siendo en 2021 cuando aparecieron para ellas dificultades como consecuencia de la paralización de nuevos contratos durante el ejercicio 2020. En definitiva, los

titulares de este tipo de concesiones no se pudieron beneficiar de las medidas reguladas en el RDL 26/2020, por el diseño de esas medidas, ya que sus facturaciones en 2020 no fueron inferiores a las de los ejercicios 2018 y 2019.

En lo referente a la medida de reactivación económica regulada en el artículo 12 del RDL 26/2020, consistente en el otorgamiento, previa petición del interesado, de un aplazamiento de la deuda tributaria correspondiente a la liquidación de las tasas de ocupación y de actividad sobre el número total de títulos concesionales, las AAPP recibieron un total de 1.514 solicitudes de las que se aprobaron 1.437 (alrededor de un 95 %), cuya distribución por AAPP se refleja en el Anexo VII.

Las AAPP con un mayor volumen de peticiones de aplazamiento de pago fueron, por orden de importancia, las de Valencia, Barcelona, Las Palmas, Tarragona y Santa Cruz de Tenerife. Por el contrario, las AAPP de Avilés, Marín-Ría de Pontevedra y Sevilla recibieron menos de 10 solicitudes. En cuanto al porcentaje de solicitudes aprobadas, destaca el bajo nivel alcanzado por las AAPP de Sevilla (38,46 %) y de Bahía de Algeciras (46,43 %).

II.2. ANÁLISIS DEL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA REGULADORA DE LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS

A continuación, se analiza el cumplimiento del articulado correspondiente a la regulación sobre la aplicación de las medidas de reactivación económica en el transporte marítimo por parte de las AAPP integrantes del SPE.

Medidas relativas a la tasa de ocupación (artículo 9 RDL 26/2020).

Este artículo establece que en las concesiones y autorizaciones demaniales en las que sus titulares acreditasen un impacto significativamente negativo en su actividad (que el RDL 26/2020, fijó en el 10 %, como consecuencia de la crisis del COVID-19), la AP, a solicitud del sujeto pasivo, podría reducir la cuota líquida de la tasa de ocupación devengada durante el ejercicio. La magnitud de la reducción se determinaba en función de la disminución de tráfico o, en su defecto, de ingresos imputables a la actividad durante el ejercicio 2020, del tipo de actividad desarrollada en el espacio de dominio público concedido o autorizado y de la situación económica-financiera de cada AP, de conformidad con una escala, que podía llegar hasta un máximo del 60 % de reducción en el caso de terminales de pasajeros. Asimismo, se marcó un plazo de dos meses desde la entrada en vigor, el 9 de julio de 2020, del RDL 26/2020, para la presentación de la solicitud por parte de los interesados, en la que debían justificar el cumplimiento de los requisitos para su concesión, plazo que también se aplicó a las liquidaciones de 2020 practicadas antes de la entrada en vigor de este RDL.

También, se posibilitó que el beneficio fiscal que suponía esta reducción pudiese reconocerse provisionalmente antes de la finalización del ejercicio 2020 a fin de que la aplicación de esta medida pudiese contribuir con carácter inmediato a paliar los efectos negativos de los operadores portuarios y es en 2021, una vez comprobados los datos de la totalidad del ejercicio 2020, en el que la magnitud de la reducción sería aprobada definitivamente por el Consejo de Administración de la AP.

Se ha verificado el cumplimiento de la regulación de la aplicación de la reducción de la tasa de ocupación sobre una muestra de expedientes facilitados por todas las AAPP que comprende el 21 % de las solicitudes recibidas, obteniéndose los siguientes resultados:

- a) Las solicitudes de petición de reducción de la tasa de ocupación aprobadas se presentaron dentro del plazo de dos meses fijados en el artículo 9 del RDL 26/2020.

- b) La magnitud de la reducción se adaptó a lo establecido en el RDL 26/2020, respetándose los porcentajes fijados en función del impacto económico, del tipo de actividad y de la situación económico-financiera de la AP, así como de los supuestos particulares incluidos en las Recomendaciones de PPE.
- c) La resolución definitiva de la reducción de la magnitud de la tasa de actividad fue aprobada en todas las AAPP por el Consejo de Administración tal como establece el artículo 9 del RDL 26/2020. No obstante, en cuanto a la aprobación provisional de la magnitud de la reducción, hay que señalar lo siguiente:
 - En 7 AAPP, el Consejo de Administración aprobó la concesión provisional de la reducción de la tasa de ocupación.
 - En las 21 AAPP restantes, las aprobaciones provisionales se realizaron, en general, por el Presidente de la AP mediante delegación del Consejo de Administración; de estas, 12 AAPP (Alicante, Bahía de Algeciras, Baleares, Barcelona, Bilbao, Gijón, Las Palmas, Melilla, Pasaia, Sevilla, Valencia y Vigo) publicaron en el Boletín Oficial (del Estado o Autonómico) el acuerdo del Consejo de Administración de delegación expresa para la aplicación provisional de las medidas de reactivación económica en el Presidente, según lo dispuesto en el artículo 9.3 de la LRJSP; 5 AAPP (A Coruña, Ferrol-San Cibrao, Málaga, Marín-Ría de Pontevedra y Santander) habían publicado anteriormente los correspondientes acuerdos de delegación genérica de funciones del artículo 30.5 n) del TRLPEMM, consistentes en la función recaudatoria de todas sus tasas, así como la resolución de las peticiones de aplazamientos de pago, en los Presidentes de las AAPP, pero no la delegación expresa para el supuesto excepcional de la aplicación de la reducción de la tasa de actividad como medida de reactivación económica; y 3 AAPP (Castellón, Cartagena y Avilés) no publicaron la correspondiente delegación de competencias.
- d) Los documentos presentados en las solicitudes de petición de la ayuda fueron los establecidos en el RDL 26/2020 y en las recomendaciones de PPE.
- e) Las AAPP, una vez finalizado el ejercicio económico, realizaron las labores de comprobación de los datos habidos en 2020, antes de proceder a la resolución definitiva de las ayudas que, en todos los casos, fue motivada.

Medidas relativas al tráfico mínimo y a la tasa de actividad (Artículos 8 y 10 del RDL 26/2020)

La aplicación de las medidas contempladas en los artículos 8 y 10 del RDL 26/2020, pretendía que el operador portuario pagase por la actividad efectivamente realizada sin añadir una penalización por no haberla alcanzado en el ejercicio 2020, al estimarse que dicha imposibilidad había sido debida a causas ajenas a la gestión habitual del operador.

El artículo 8 del RDL 26/2020, regula la aplicación de las medidas respecto de la actividad o tráficos mínimos establecidos en los títulos concesionales de manera que, cuando no fuera posible alcanzarlos, se modificaría la aplicación de la penalización siempre que fuera debido a la crisis del COVID-19. Esta modificación había de producirse a instancia del concesionario, motivadamente, y de forma proporcionada en relación con los tráficos operados en el ejercicio 2019.

Los requisitos establecidos por la normativa para la aplicación de esta medida son escasos, solamente era necesaria la solicitud motivada del concesionario en la que manifestase la imposibilidad de alcanzar el tráfico mínimo y se indicara la reducción proporcional de los tráficos

habidos en el ejercicio anterior. No se fijó ni un plazo para la presentación de la solicitud ni un método para el cálculo de la disminución de la penalización.

La aplicación de esta medida se produjo en 2021, una vez comprobada la documentación justificativa de la imposibilidad para alcanzar la actividad o los tráficos mínimos estipulados en los títulos concesionales.

Las medidas relativas a la tasa de actividad reguladas en el artículo 10 del RDL 26/2020, consistentes en dejar sin efecto el límite inferior establecido en el artículo 188.b) 2º 1 del TRLPEMM para el conjunto del año y/o suprimir el pago anticipado, difiriendo su liquidación al final del ejercicio en función de la actividad efectivamente desarrollada, se aplicaban a requerimiento del sujeto pasivo, “justificando cumplidamente el impacto negativo en su actividad”.

En la aplicación de esta medida no se establecieron unos criterios cuantitativos determinados de cumplimiento durante el año 2020, al contrario de lo regulado para la tasa de ocupación, en la que se establecían unos porcentajes de reducción en función de la disminución de la actividad o cifra de negocio durante el año y según el tipo de actividad. Esto se justifica porque, en este caso, no se produce una reducción estricta de la tasa, como sucede en la tasa de ocupación, sino que esta tasa se aplica en función de la actividad real, toda vez que la drástica reducción de la actividad económica y las restricciones a la movilidad, producidas por la pandemia, dificultaron o impidieron llegar al límite inferior y, por tanto, el RDL 26/2020 permitía la aplicación de la tasa de actividad en función de esa actividad real.

A diferencia de lo regulado para la tasa de ocupación, no se estableció un plazo para la presentación de las solicitudes de reducción de la tasa de actividad, fundamentado en que la facturación de ambas tasas difiere procedimentalmente; así, mientras la tasa de ocupación se liquida de forma anticipada, la liquidación de la tasa de actividad -límites mínimos de actividad y tráficos mínimos-, requieren de la aportación de información, tras el cierre del periodo de facturación, que acredite la actividad realmente realizada. A pesar de ello, hubiera contribuido a una mayor seguridad jurídica que en la normativa se hubiera fijado un plazo de presentación de solicitudes en 2021.

Se ha verificado el cumplimiento de la regulación de la aplicación de la reducción de la tasa de actividad sobre una muestra de expedientes facilitados por todas las AAPP que comprende el 21 % de las solicitudes recibidas, obteniéndose los siguientes resultados:

- a) Los documentos presentados en las solicitudes fueron los establecidos en el RDL 26/2020.
- b) Las resoluciones definitivas de la concesión de la reducción se aplicaron en 2021, una vez comprobado el impacto negativo mediante la presentación de la documentación preceptiva, salvo para aquellos usuarios que justificaron durante 2020 una reducción significativa de la actividad o de los ingresos (Estaciones marítimas, locales comerciales cerrados durante el confinamiento, etc.).
- c) Las resoluciones de concesión están debidamente motivadas.

Medida relativa a la tasa del buque (artículo 11 RDL 26/2020).

La aplicación de esta medida fue de carácter obligatorio para las AAPP, sin que fuera necesaria la previa petición del interesado. En relación con el cumplimiento de esta medida, no se han detectado incidencias en su aplicación.

Medida de aplazamiento de las deudas tributarias en el ámbito portuario (artículo 12 del RDL 26/2020).

Previo solicitud del interesado, las AAPP pudieron conceder el aplazamiento de la deuda tributaria correspondiente a las liquidaciones no ingresadas de las tasas portuarias devengadas desde el 1 de marzo y hasta el 31 de octubre de 2020, ambos inclusive. Este aplazamiento también incluía la deuda tributaria correspondiente a las liquidaciones no ingresadas de la tasa de ocupación a lo largo de todo el ejercicio 2020.

Las condiciones del aplazamiento fueron las siguientes: El plazo máximo de seis meses y sin devengo de intereses de demora ni exigencia de garantías para el aplazamiento.

De los trabajos de verificación efectuados se ha obtenido que la mayoría de las AAPP tramitaron las solicitudes de aplazamiento de pago reguladas en el artículo 12 del RDL 26/2020 siguiendo el mismo procedimiento al del resto de las solicitudes de aplazamiento de pago, se concedieron a las solicitudes que cumplían los requisitos establecidos en el artículo 46 del RD 939/2005, de 29 de julio, General de Recaudación y se otorgaron en función de los plazos solicitados por el usuario, siempre dentro de los límites establecidos en el artículo 65 de la LGT con las particularidades del RDL 26/2020, respecto a la exigencia de garantías y de intereses.

II.3. ANÁLISIS DE LOS SISTEMAS Y PROCEDIMIENTOS DE GESTIÓN

Los procedimientos de gestión establecidos por las AAPP en la aplicación de las medidas de reactivación económica aprobadas en el RDL 15/2020 y, posteriormente, en el RDL 26/2020, presentan una serie de particularidades que tienen, principalmente, su origen en su distinta naturaleza y regulación. En un primer apartado, se exponen los resultados diferenciadores en la aplicación de cada una de ellas y, en un segundo, los procedimientos comunes.

II.3.1. Aspectos diferenciadores de gestión en la aplicación de las medidas

Medidas sobre la exigibilidad de actividad o tráfico mínimo de los títulos concesionales

Las AAPP aplicaron esta medida de modo que la reducción sobre la exigibilidad de actividad o tráfico mínimo de los títulos concesionales fuera en la misma proporción en que se hubiese reducido la actividad o tráfico real del ejercicio 2020 respecto al de 2019.

Las AAPP de Santa Cruz de Tenerife y de Tarragona, aprobaron dicho criterio en sus Consejos de Administración, mientras que el resto lo aplicaron sin que se hubiese adoptado un acuerdo expreso, por otra parte, no necesario.

Medida respecto de la tasa de ocupación.

La reducción prevista en esta medida presenta ciertas particularidades en su tramitación respecto al resto de las medidas. Como ya se señaló en el apartado de análisis del cumplimiento de la normativa, la aplicación del RDL 15/2020, y en concreto del artículo 17, suscitó una serie de dudas en relación con su aplicación, como consecuencia de lo cual, PPE contrató un servicio de asesoramiento jurídico sobre la aplicación del citado RDL. En ejecución de este contrato, se

recibieron dos informes, el primero de ellos relativo a varias cuestiones de carácter tributario en relación con las medidas excepcionales y transitorias establecidas en el ámbito portuario estatal por el RDL15/2020; y el segundo versó sobre la determinación del órgano competente para el reconocimiento provisional de la reducción de la tasa de ocupación regulada en el artículo 17 de la citada disposición.

Los resultados de estos informes fueron trasladados al documento de recomendaciones de PPE a las AAPP para la aplicación de la reducción de la tasa de ocupación, mencionado en el apartado II.1 de este Informe.

Las AAPP tramitaron las reducciones de la tasa de ocupación según lo establecido en las citadas recomendaciones, en las que se aconsejaba la aprobación por el Consejo de Administración de cada una de las AAPP de los criterios cuantitativos para la determinación de la reducción de la tasa de ocupación, así como del procedimiento para su concesión. A este respecto, los Consejos de Administración de todas las AAPP, a excepción de las AAPP de Cartagena, Melilla y Motril, aprobaron los criterios de aplicación siguiendo lo estipulado en las recomendaciones de PPE. Debe señalarse que estos criterios fueron incorporados en el RDL 26/2020, por lo que resultaron de aplicación preceptiva para todas las AAPP, dejando a partir de su entrada en vigor de ser necesaria su aprobación por el Consejo de Administración.

Asimismo, las AAPP emplearon como procedimiento de gestión para la aplicación de esta medida el contemplado en las recomendaciones de PPE. En ellas, teniendo en cuenta tanto el carácter urgente de la medida para tratar de mitigar las consecuencias de la crisis del COVID-19, que requiere de aplicación urgente para ser efectiva, como la exigencia de la concurrencia y comprobación de los requisitos previstos en los RRDDL 15/2021 y 26/2021 para el reconocimiento de la medida, que no es posible realizar de forma inmediata, y, por otra parte, debido al carácter rogado de la misma (a petición del interesado), las recomendaciones establecieron un procedimiento que permitió la aplicación de una reducción provisional durante 2020. En concreto, el regulado en los artículos 136, 137 y concordantes del RGAT. En efecto, el artículo 137 del precitado Reglamento regula el efecto del reconocimiento de beneficios fiscales de carácter rogado: *“El reconocimiento de beneficios fiscales será provisional cuando esté condicionado al cumplimiento de condiciones futuras o a la efectiva concurrencia de determinados requisitos no comprobados en el expediente. Su aplicación estará condicionada a la concurrencia en todo momento de las condiciones y requisitos previstos en la normativa aplicable”*.

En aplicación de lo anterior, todas las AAPP procedieron a la aprobación de las liquidaciones provisionales de la reducción de la tasa de ocupación durante 2020, sin tener que esperar a disponer de todos los datos que justificasen el impacto negativo realmente experimentado por los concesionarios en dicho ejercicio. Es ya en el ejercicio 2021, una vez comprobado el cumplimiento de los requisitos para su otorgamiento, cuando los Consejos de Administración de cada una de las AAPP aprobaron las resoluciones definitivas de la reducción de la tasa de ocupación.

Medidas respecto de la tasa de actividad.

Las medidas referidas a la tasa de actividad consistían, una vez justificado el impacto negativo de la actividad por parte del peticionario, en la eliminación del límite inferior de la cuota íntegra anual de la tasa de actividad y/o del pago anticipado de la misma, difiriendo su liquidación al final del ejercicio.

Como consecuencia, la aplicación de esta medida requería la determinación del impacto negativo sobre la actividad. En este sentido, cabe destacar, como ya se ha indicado en el apartado anterior de este Informe que, sin bien la normativa introducía una tabla de equivalencia clara para determinar

la reducción en el caso de la tasa de ocupación respecto del impacto en la actividad del usuario, esto no era así para la tasa de actividad.

Ante la ausencia de referencias legales para fijar la cuantía del impacto negativo, las AAPP aplicaron, en general, idénticos criterios a los establecidos para la reducción de la tasa de ocupación, fijándose un umbral mínimo de disminución del 10 % en el ejercicio 2020 sobre el indicador de tráfico o actividad seleccionado. Sin embargo, la AP de Barcelona estableció un impacto negativo del 80 % en el caso de concesiones asociadas a terminales de pasajeros y del 30 % para el resto de concesiones y autorizaciones (excepto para aquellas que tienen una tasa fija del 20 % de la tasa de ocupación), la AP de Bilbao un impacto negativo del 15 % y solo para las concesiones y autorizaciones asociadas al tráfico, la AP de Tarragona estableció explícitamente el 10 %, y las AAPP de Almería, Huelva y Santa Cruz de Tenerife, acordaron aplicar la medida de reducción de la tasa de actividad regulada en el artículo 18 del RDL 15/2020 pero sin concretar los criterios para su aplicación.

En consecuencia, al carecer esta medida de directrices o de recomendaciones aprobadas por PPE y que la mayoría de las AAPP no concretaron los criterios para su aplicación, y las que sí lo hicieron, aprobaron criterios diversos, se produjo una desigualdad en el tratamiento de las solicitudes entre las diferentes AAPP. No obstante, cada AP gestionó homogéneamente sus peticiones de reducción, por lo que se respetó el principio de igualdad de trato dentro de cada una de las AAPP para el conjunto de sus solicitantes.

Medida respecto de la tasa del buque.

Las AAPP tramitaron las reducciones en las liquidaciones de la tasa del buque de obligada aplicación, siguiendo el procedimiento común establecido para la gestión de esta tasa, aunque, como ya se habían facturado numerosas escalas cuando entró en vigor el RDL 15/2020 y 26/2020, el 22 de abril, en numerosas AAPP hubo de actualizarse el sistema informático para establecer la nueva cuantía y proceder a la revisión y nueva facturación de todas las ya finalizadas y facturadas.

Medida respecto al aplazamiento de deudas tributarias en el ámbito portuario.

Tanto el artículo 20 del RDL 15/2020 como el 12 del RDL 26/2020 permitían a las AP la concesión de un aplazamiento al pago de las tasas devengadas tras la declaración del estado de alarma, si bien, el RDL 26/2020 amplió el ámbito temporal de las liquidaciones realizadas desde el 1 de marzo del 2020 al 31 de octubre del 2020. Las AAPP no establecieron procedimientos específicos distintos a los existentes para los aplazamientos de pago comunes.

II.3.2. Aspectos comunes de gestión en la aplicación de las medidas

Con independencia de la singularidad de la gestión de algunas de las medidas anteriores, derivadas de su diversa regulación, existen una serie de trámites comunes a todas ellas: publicidad y procedimiento de tramitación interna.

II.3.2.1.-PUBLICIDAD

La difusión de las medidas de reactivación económica en el ámbito portuario se realizó, en un principio, mediante la publicación de los RRDDL 15/2020 y 26/2020 en el Boletín Oficial del Estado. Algunas AAPP concretaron estas medidas e iniciaron su divulgación a los agentes portuarios y al público en general. En este sentido, las AAPP de Almería, Bahía de Algeciras, Bahía Cádiz, Barcelona, Bilbao, Huelva, Las Palmas, Málaga, Motril, Valencia y Vilagarcía, publicaron en sus

páginas web/sedes electrónicas, las medidas y criterios de aplicación en su ámbito de actuación. La AP de Bilbao también publicó sus acuerdos en el Boletín Oficial de Bizkaia.

Las AAPP de Alicante, Almería, Bahía de Cádiz, Barcelona, Bilbao, Cartagena y Castellón, remitieron comunicaciones individualizadas a los usuarios portuarios

También se emitieron diferentes notas de prensa en medios de comunicación masiva, y/o posts en redes sociales por parte de las AAPP de Bahía de Algeciras, Barcelona, A Coruña, Huelva, Las Palmas, Tarragona, Valencia y Vilagarcía de Arousa.

Por el contrario, las AAPP de Gijón y Melilla no establecieron medios de difusión diferentes a la publicación de los RDL en el Boletín Oficial del Estado por considerar que los mismos no requerían de comunicaciones adicionales.

II.3.2.2. TRAMITACIÓN

Recepción de solicitudes

Todas las AAPP, a excepción de la AP de Bahía de Cádiz en relación con la tasa de actividad, aplicaron la totalidad de las medidas de reactivación económica previstas en los RRDDL reguladores de la materia, tanto las de aplicación directa (las exenciones y reducciones de la tasa de buque) como las aplicadas previa solicitud del interesado (tasa de ocupación tasa de actividad y aplazamiento de pago de las deudas tributarias). En cuanto a estas últimas, todas las AAPP recibieron solicitudes para la reducción de tasas acogándose a los artículos 8, 9, 10.1, 10.2 y 12 del RDL 26/2020, excepto las AAPP de Alicante, Avilés, Bilbao, Gijón y Santander que no recibieron solicitudes para las reducciones correspondientes al artículo 8, de eliminación de la exigibilidad de alcanzar los tráficos mínimos pactados en los títulos concesionales.

Las solicitudes se presentaron en el registro de las AAPP, de manera presencial o telemáticamente a través de sus sedes electrónicas. Junto a ellas, los interesados acompañaron diversa documentación justificativa del impacto negativo, para que fuera analizada por los departamentos correspondientes.

Dependiendo de la actividad principal de cada título concesional, las AAPP solicitaron, en líneas generales, la siguiente información que acreditase el impacto negativo de la crisis del COVID-19: Para las terminales de pasajeros, el número de pasajeros, para las terminales marítimas y manipulación de mercancía, el tráfico manipulado, para los servicios portuario, el número de servicios. Estos 3 parámetros se conciliaron con la información disponible en los sistemas de la AP en cuestión.

En los supuestos de las actividades comerciales no sujetas a tráfico y cuya actividad es desarrollada en el puerto, la declaración responsable de ingresos y los modelos anuales de Impuesto de Valor Añadido (IVA).

En el supuesto de otros servicios comerciales cuya actividad no solamente se desarrolla en el puerto, la declaración responsable de ingresos, información más difícil de contrastar, por cuanto no se puede utilizar para ello las cuentas anuales y los modelos de IVA, y para las actividades de puerto-ciudad, el número de trabajadores en ERTE o el periodo temporal de cierre de establecimiento.

Tramitación interna de las solicitudes

En general, una vez recibidas las solicitudes se valoraron conjuntamente entre los departamentos de dominio público y el económico-financiero. En la mayoría de las AAPP, el departamento de dominio público era el que recibía inicialmente el expediente y comprobaba los justificantes aportados, requiriendo, en los casos en los que la documentación no fuera suficiente, su subsanación y mejora, así como la aportación de nueva documentación, realizaba los cálculos y redactaba la propuesta de resolución a emitir por el órgano competente, que varió según las diferentes AAPP entre el Presidente, el Secretario General o el Director General, para su posterior elevación al Consejo de Administración. Aprobada la resolución, se notificaba al interesado y al área económica-financiera, para su liquidación.

Una vez dictadas las resoluciones sobre la concesión de la reducción de las tasas de ocupación y de actividad, que ponen fin a la vía administrativa, debían ser comunicadas a los interesados, con indicación de los recursos previstos en los artículos 222 a 249 de la LGT, reguladora del recurso potestativo de reposición ante la propia AP y la reclamación económico-administrativa ante los Tribunales Económico-Administrativos Regionales y Locales. A este respecto, se observó que, en la notificación de las resoluciones de las AAPP de Alicante, Avilés, Bahía de Algeciras, Baleares, Cartagena, Castellón, Ferrol-San Cibrao, Gijón, Málaga, Melilla, Santa Cruz de Tenerife, Vigo y Vilagarcía de Arousa, se hizo referencia al recurso contencioso-administrativo regulado en el artículo 10 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa y, potestativamente, al recurso de reposición del artículo 123 de la Ley 39/2015, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en lugar de a los recursos previstos en la LGT, siendo estos últimos los que correspondería aplicar, de conformidad con lo establecido en la disposición adicional primera de la citada Ley 39/2015.

Comprobación de la documentación

Una vez finalizado el ejercicio 2020, los usuarios tuvieron que presentar los importes de las cifras de negocios/volumen de tráfico de los años 2018, 2019 y 2020 obtenidos al amparo de las concesiones o autorizaciones sobre los que habían solicitado la aplicación de las medidas del RDL 26/2020. Con estos datos, las AAPP realizaron el cálculo definitivo del impacto para determinar si correspondía o no la reducción de la tasa de ocupación y en qué porcentaje. En las AAPP de Tarragona y de Gijón, esta revisión se efectuó con la ayuda de un asesor externo. Asimismo, en el caso de las medidas de la tasa de actividad, al implicar la modificación de los títulos concesionales, las AAPP tuvieron que remitir distintas resoluciones a los concesionarios para poder finalizar la resolución de la solicitud de reducción, lo que conllevó un alargamiento de los plazos.

La comprobación de los datos definitivos por parte de las AAPP tuvo como principal obstáculo la acreditación del cumplimiento de los requisitos establecidos en las diferentes medidas de reducción de las tasas de ocupación/actividad/mínimos teniendo en cuenta que la existencia de diferentes medios de prueba (declaración de IVA, cifra de tráfico, cifra de actividad desarrollada en el puerto, ingresos de la actividad), cuya obtención presenta un calendario diferente, originó periodos diversos para la comprobación de la veracidad de los datos. Así, la acreditación del impacto con las cifras de los ingresos de la actividad, que depende de la aprobación de las cuentas anuales por parte de los peticionarios, cuya fecha límite fue el 30 de junio de 2021, motivó que aún quedasen pendientes de resolución definitiva en el cuarto trimestre de 2021 alguna de las solicitudes.

Asimismo, en el caso de las concesiones pequeñas, las AAPP encontraron problemas en la verificación de la documentación aportada por los solicitantes tratando de acreditar las reducciones sufridas en sus ingresos, hasta el punto de haber tenido que rechazar todas aquellas que tributaron

en un régimen de estimación objetiva por no quedar suficientemente acreditado el impacto negativo en los términos exigidos por el RDL 15/2020 y el RDL 26/2020. Todo ello, pese a ser evidente y notoria la práctica paralización de sus negocios durante meses a consecuencia de la crisis sanitaria derivada del Covid-19, cuyo impacto, sin embargo, no pudo ser capaz de acreditarse formalmente.

Finalmente, cuando como consecuencia de la resolución definitiva, variaba el importe de la bonificación concedida inicialmente, las AAPP procedieron a la regularización de las liquidaciones a las que se aplicó la bonificación.

II.4 SEGUIMIENTO DE RECOMENDACIONES

Como se ha señalado en el apartado I.2. de este Informe, el Pleno del Tribunal de Cuentas aprobó el 26 de octubre de 2017, el “Informe de Fiscalización de la gestión de la ocupación y aprovechamiento del dominio público del Sistema Portuario Estatal, ejercicios 2014 y 2015”, nº 1.233, en el que se incluían dos recomendaciones², la segunda y tercera, orientadas a la mejora de la planificación estratégica de las infraestructuras portuarias de las AAPP a realizar a través de PPE, como responsable de la coordinación del SPE:

- *Recomendación segunda: “A fin de evitar la sobrecapacidad elevada de los puertos del conjunto del sistema portuario de titularidad estatal, la Administración General del Estado a través del Ente Público Puertos del Estado, debería establecer unos mecanismos de planificación y de control de las nuevas infraestructuras propuestas por cada una de las Autoridades Portuarias en los que se realizasen unos estudios realistas de la demanda real y, además, se tuvieran en cuenta las necesidades del conjunto del sistema portuario con un análisis de las perspectivas consideradas no solo individualmente para cada Autoridad Portuaria sino incluyendo también en el análisis las de los puertos cercanos.”*
- *Recomendación tercera: “Dado que el parámetro que mide la superficie concesionable del dominio público portuario de las Autoridades Portuarias no representa fielmente la realidad física de la superficie apta para otorgar en concesiones y que el cálculo realizado por cada una de las Autoridades Portuarias no es homogéneo, sería conveniente que el Ente Público Puertos del Estado, como responsable de la coordinación del sistema portuario estatal, elaborase unos parámetros útiles de medición de la capacidad portuaria. Esto contribuiría, además, a una más eficiente planificación estratégica de las necesidades de las infraestructuras portuarias.”*

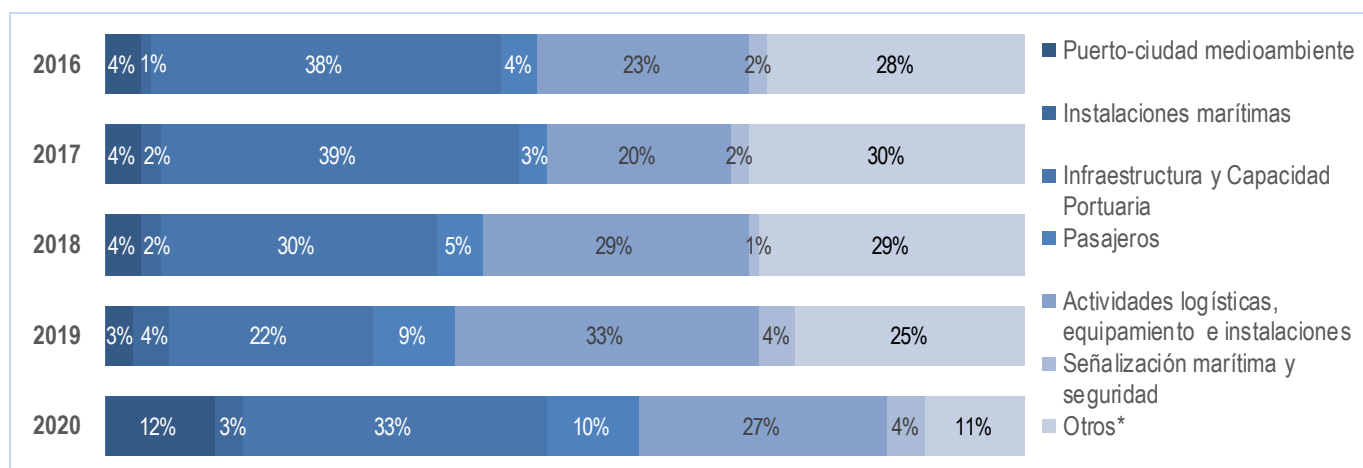
La Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, en su sesión de 27 de diciembre de 2017, a la vista del Informe, acordó “asumir el contenido del citado Informe, así como sus conclusiones y sus recomendaciones” e instar al Gobierno a cumplir la recomendación tercera, reproduciendo literalmente su contenido y a “cumplir el principio de transparencia por parte de las Autoridades Portuarias”.

Resultados referidos al seguimiento de la Recomendación segunda del Informe nº 1.233

En relación con la primera de las recomendaciones objeto de seguimiento, el siguiente cuadro refleja la evolución en los últimos cinco años de la inversión portuaria clasificada según los objetivos pretendidos con ella: infraestructura y capacidad portuaria; actividades logísticas, equipamiento e instalaciones; puerto ciudad y medioambiente; instalaciones marítimas; señalización marítima y seguridad; y otras.

² La recomendación primera de este Informe ha sido objeto de seguimiento en el Informe nº 1.410, aprobado por el Pleno del Tribunal de Cuentas el 22 de diciembre de 2020.

GRÁFICO N° 8: Análisis porcentual de destino de las inversiones portuarias. Periodo 2016-2020



Fuente: elaboración propia a partir de datos aportados por PPE

* Otros: entre los que se encuentran las inversiones financieras

Estas cifras ponen de manifiesto un paulatino descenso hasta el ejercicio 2019 de las inversiones destinadas a incrementar la infraestructura y la capacidad portuaria, que disminuyeron desde un 38 % en 2016 hasta representar un 22 % en 2019, siendo sustituida en importancia cuantitativa por las restantes y, en especial, por las destinadas a actividades logísticas, equipamiento e instalaciones. Por el contrario, en el ejercicio 2020, volvió a incrementarse el volumen porcentual de las inversiones en infraestructura y capacidad portuaria, que alcanzó un 33 % y también experimentaron un crecimiento las inversiones destinadas a puerto-ciudad y medioambientales, al introducirse en las directrices de PPE, de manera más explícita, el criterio medioambiental.

En resumen, hasta el ejercicio 2019, a medida que disminuía la inversión en infraestructura y capacidad portuaria aumentó la inversión en actividades logísticas, equipamiento e instalaciones hasta representar porcentajes similares los dos tipos de inversiones en 2018 y superar el segundo al primero en 2019. Esta tendencia se modificó en 2020, volviendo a recuperar importancia la inversión en infraestructuras y capacidad portuaria, de manera que, de prolongarse, podría nuevamente producirse una sobrecapacidad en el SPE.

A continuación, se detalla por AAPP el importe de las inversiones en infraestructuras y capacidad portuaria en millones de euros de los últimos cinco años.

CUADRO N° 4: Inversiones en infraestructura y capacidad portuaria por AAPP. Periodo 2016-2020

(en millones de euros)

AAPP	AÑO 2016	AÑO 2017	AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020	TOTAL
A Coruña	26,37	3,11	1,23	11,42	3,92	46,05
Alicante	0,27	1,27	1,65	0,16	0,35	3,70
Almería	1,01	0,00	–	0,08	0,47	1,56
Avilés	1,35	0,00	0,10	0,02	0,22	1,69
Bahía de Algeciras	8,60	2,24	0,78	7,54	5,16	24,32
Bahía de Cádiz	3,84	3,01	0,02	0,34	1,10	8,31
Baleares	7,44	9,69	6,99	0,10	8,57	32,79
Barcelona	7,16	28,93	22,98	13,34	7,90	80,31
Bilbao	19,50	33,96	31,39	24,50	5,56	114,91
Cartagena	1,99	9,82	1,52	1,99	5,85	21,17
Castellón	0,70	1,34	–	0,02	4,04	6,10
Ceuta	1,12	2,17	0,60	0,03	0,39	4,31
Ferrol-San Cibrao	0,42	0,19	0,05	–	0,47	1,13
Gijón	-0,04	0,27	1,06	–	1,08	2,37
Huelva	2,41	0,42	0,05	1,24	22,13	26,25
Las Palmas	18,10	18,69	7,20	9,18	26,54	79,71
Málaga	0,33	0,75	0,46	–	0,05	1,59
Marín y Ría de Pontevedra	0,78	0,15	0,09	0,16	0,09	1,27
Melilla	1,18	0,42	0,61	0,90	0,54	3,65
Motril	0,01	1,77	0,02	–	1,03	2,83
Pasaia	0,76	0,02	0,02	–	0,08	0,88
Santa Cruz de Tenerife	34,14	27,04	14,75	0,34	3,83	80,10
Santander	2,39	2,25	2,57	1,18	0,79	9,18
Sevilla	2,28	4,84	0,36	–	0,23	7,71
Tarragona	10,02	6,43	0,45	2,06	2,30	21,26
Valencia	4,47	9,16	8,38	3,80	4,65	30,46
Vigo	3,23	0,58	3,44	0,09	1,41	8,75
Vilagarcía de Arousa	0,11	0,00	–	0,14	0,14	0,39
TOTAL	159,94	168,52	106,77	78,62	108,90	622,75

Fuente: elaboración propia a partir de datos aportados por el Ente Público Puertos del Estado

En relación con la distribución de las inversiones en infraestructura y capacidad portuaria, se aprecia una concentración en cuatro AAPP, las de Santa Cruz de Tenerife, Bilbao, Barcelona y las Palmas, con un importe conjunto de 355,03 millones de euros, el 57 % del total.

El Plan Director de Infraestructuras del Puerto es el instrumento regulado en el artículo 54 del TRLPEMM, de elaboración obligatoria en los casos de la construcción de un nuevo puerto o de la ampliación o realización de nuevas obras de infraestructura de uno existente que supongan una modificación significativa de sus límites físicos exteriores en el lado marítimo. En cuanto a su contenido, en el TRLPEMM no se requiere explícitamente el análisis de las perspectivas de los puertos próximos al que solicita la ampliación, ni tampoco, tras la aprobación en 2017 del Informe objeto de seguimiento, PPE ha aprobado unas directrices sobre esta materia.

Ahora bien, como se expondrá en el apartado II.5 de este Informe, se encuentra pendiente de aprobación un nuevo Marco Estratégico para el SPE con un horizonte temporal que abarca hasta 2030. Este Marco Estratégico contiene una línea estratégica consistente en la consecución de unas infraestructuras orientadas a una demanda realista con buena conectividad y sostenibles ambientalmente.

Como consecuencia de lo expuesto, esta recomendación puede considerarse en curso de ser cumplida, en la medida en que se encuentra en proceso de aprobación, ya consensuado con todos los agentes implicados, un nuevo Marco Estratégico que implica un cambio en la orientación de la finalidad de las inversiones, sin perjuicio de que, hasta que el nuevo Marco Estratégico esté definitivamente aprobado, PPE debería aprobar unas directrices según las cuales, antes de la construcción de una ampliación portuaria, se contemplasen explícitamente los recursos existentes en los puertos más próximos.

Resultados referidos al seguimiento de la Recomendación tercera del Informe nº 1.233

En relación con la segunda de las recomendaciones, PPE ha desarrollado una herramienta informática denominada PLATEA, presentada a las AAPP en 2020 y que se encuentra en fase de implementación en el conjunto de las AAPP, cuyo objetivo es la medición de la capacidad de las terminales situadas en los puertos gestionados por las AAPP en función del volumen de tráfico y no de la superficie de ocupación. Es una herramienta común a todas las AAPP, por lo que se logrará un tratamiento homogéneo para todo el SPE. Además, contribuirá a una mejora de la planificación de las infraestructuras portuarias, al introducir el factor de la demanda real y permitir la simulación de la capacidad de nuevas terminales.

Esta herramienta al estar basada en una medición de la capacidad portuaria en sentido estricto, no incluye los espacios dedicados a las reparaciones navales, al atraque para escalas de remolcadores, al atraque para cruceros, al espacio de uso pesquero y de actividades náuticas, así como al destinado a la logística y al almacenamiento, ni las superficies abrigadas en las que aún no hay terminales, si bien en este caso PLATEA permitirá estimar la capacidad que la nueva terminal vaya a generar, siempre que se trate de una terminal prestadora de servicios portuarios.

Además de PLATEA, el futuro Marco Estratégico incluye, dentro de sus objetivos específicos, la obtención de espacios portuarios geodigitalizados consistentes en la georreferencia en formato digital de las zonas de servicio de los puertos y los usos en ellas contemplados (comercial, complementario, náutico-deportivo y pesquero, así como de interacción puerto-ciudad), lo que constituiría un Sistema de Información Geográfica (SIG) interoperable, permitiendo el enlace de los datos de cada AP con el de PPE, siendo todos ellos compatibles con los de otros centros directivos o instituciones.

En consecuencia, esta recomendación se considera en curso de ser cumplida en la medida en que se ha diseñado una herramienta informática, PLATEA, común a todo el SPE, para medir la capacidad en función de la oferta portuaria y no del espacio ocupado, presentada a las AAPP en 2020 y cuya implantación se encuentra en tramitación, si bien, al no contemplar en su diseño las superficies en las que no hay terminales operativas, pudiese darse la circunstancia de que una AP figurase con su capacidad prácticamente al completo por estar sus terminales portuarias explotadas al máximo de su capacidad y disponer, al mismo tiempo, de superficies libres.

Resultados referidos al seguimiento de la Resolución de la Comisión Mixta

Como ya se ha señalado, además de las recomendaciones anteriores, la Resolución de la Comisión Mixta de Relaciones con el Tribunal de Cuentas instó al cumplimiento del principio de transparencia por parte de las AAPP.

La finalidad principal de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno (Ley de Transparencia) es ampliar y reforzar la transparencia de la actividad pública, regular y garantizar el derecho de acceso a la información relativa a aquella actividad que deben cumplir, entre otros sujetos, las AAPP que tienen la obligación de publicar en sus sedes

electrónicas o páginas web, información institucional, organizativa de planificación, así como económica, presupuestaria y estadística de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 6 y 8 de la mencionada Ley. Además, el artículo 168 del TRLPEMM, establece la obligación de publicar en el portal propio de internet de cada una de las AAPP, información sobre diversos aspectos de las tasas y tarifas portuarias.

El artículo 6 de la Ley de Transparencia establece la obligatoriedad de publicar la información relativa a las funciones desarrolladas, la normativa de aplicación, así como un organigrama actualizado que identifique a los responsables de los diferentes órganos y su perfil y trayectoria profesional. Como resultado de las comprobaciones efectuadas sobre el cumplimiento de este artículo, se ha puesto de manifiesto que, en general, todas las AAPP publican la información referente a sus funciones, así como su organigrama actualizado; sin embargo, cuatro AAPP no cumplen con la obligación de publicar separadamente su normativa, (Bilbao, El Ferrol-San Cibrao, Motril, y Santander); y seis AAPP no publican el perfil ni la trayectoria profesional de los responsables de los diferentes órganos, (Bahía de Cádiz, Bilbao, Ferrol-San Cibrao, Las Palmas, Marín-Ría de Pontevedra y Vilagarcía de Arousa).

El artículo 8 de esta Ley establece la obligatoriedad de publicar los siguientes actos de gestión administrativa con repercusión económica o presupuestaria: los contratos, la relación de los convenios suscritos, las subvenciones concedidas, los presupuestos, las cuentas anuales junto con los informes de auditoría y las retribuciones de los altos cargos e información estadística sobre el desempeño de su actividad. De los trabajos de verificación se han obtenido los siguientes resultados ³:

- a) Por lo que se refiere a la publicación de las cuentas anuales y de sus informes de auditoría, cinco AAPP (Bilbao, Melilla, Santander, Tarragona y Vilagarcía de Arousa) no publican de manera separada estos documentos, aunque sí publican un documento denominado “Memoria anual” que contiene datos de su actividad y económicos, entre los que se encuentran las cuentas anuales pero no los informes de auditoría; y la publicación de las cuentas anuales y de los

³ PPE y las AAPP de Bilbao, Cartagena y Marín-Ría de Pontevedra manifiestan en sus alegaciones una serie de mejoras en el cumplimiento de la Ley de Transparencia respecto a la fecha de elaboración del Informe, cuyo detalle se muestra en sus escritos de alegaciones. En relación con lo alegado se puede señalar lo siguiente:

- En la AP de Bilbao, el acceso a la transparencia se realiza a través de la dirección de internet en euskera sin traducción al castellano. “Portu GARDENA”, lo que dificulta la comprensión de la información y su acceso al conjunto de los ciudadanos.

- Las AAPP de Bahía de Cádiz, Marín-Ría de Pontevedra y Vilagarcía de Arousa ya publican el perfil y trayectoria profesional de los responsables de los diferentes órganos, mientras que las AAPP de Bilbao y Ferrol-San Cibrao, carecen de un acceso intuitivo por haberse introducido en la sede electrónica.

- En el caso de la AP de Cartagena, aunque haya introducido la información relativa a los informes de auditoría y a la memoria del ejercicio, esta no figura en el apartado de cuentas anuales sino en el de informe de gestión, pudiendo dar lugar a equívocos. Por tanto, a pesar de que la información figure, su acceso es deficiente.

- El hecho de que la información sobre las retribuciones de los altos cargos se publique en la web de PPE, no exime a las AAPP de su obligación, habiendo subsanado la deficiencia las AP de Bahía de Cádiz, Ceuta, Marín-Ría de Pontevedra, Melilla y Las Palmas, siendo el acceso de las AAPP de Bilbao y Ferrol-San Cibrao a través de la sede electrónica poco intuitivo, lo que dificulta su consulta.

- Aunque no esté prevista la concesión de subvenciones en la legislación en materia portuaria, algunas AAPP conceden subvenciones en materia de responsabilidad social corporativa.

- En la AP de Ferrol-San Cibrao, la información en materia de transparencia figura actualmente agrupada, aunque de manera poco intuitiva, en su sede electrónica.

informes de auditoría de las siguientes AAPP no está actualizada (Ceuta, Málaga, Motril y Pasaia) . Asimismo, la AP de Cartagena publica los estados financieros sin adjuntar la memoria ni el informe de auditoría.

- b) No publican la retribución de los altos cargos las siguientes AAPP: Bahía de Cádiz, Bilbao, Ceuta, Ferrol-San Cibrao, Marín-Ría de Pontevedra, Melilla, Pasaia y Las Palmas.
- c) Asimismo, en cuanto a la información sobre la contratación, las 28 AAPP remiten a la plataforma de contratación del sector público, como medio de gestión de la publicidad contractual. Además, en las webs de las AAPP de Alicante, Bahía de Algeciras, Barcelona, Gijón, las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Valencia aparece publicada la relación de contratos menores.
- d) En lo referente a la publicación de los convenios y de las subvenciones, en términos generales esta actividad es bastante residual en las AAPP, que, en todo caso, perfeccionan convenios con administraciones públicas que no suelen conllevar aportes económicos y más bien son receptores de subvenciones. No obstante, los portales de internet de las siguientes AAPP contienen información accesible sobre los convenios y subvenciones formalizados: las AAPP de las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y de Castellón publican una relación de convenios; y las de Almería, Bahía de Algeciras, Barcelona, Cartagena, Ceuta, Gijón, Huelva, Málaga, Sevilla y Valencia remiten al Portal de Transparencia del Gobierno de España. En cuanto a la publicación de subvenciones, la AP de Santa Cruz de Tenerife detalla las subvenciones otorgadas, las AAPP de las Palmas, Bahía de Algeciras y Barcelona remiten a la Base de datos nacional de subvenciones. El resto de las ocho AAPP (Alicante, Avilés, Bahía de Cádiz, Cartagena, Ceuta, Ferrol-San Cibrao, Motril y Valencia) que concedieron subvenciones no contienen información al respecto.

En resumen, los portales de internet de las siguientes AAPP presentan deficiencias en la publicación de la información regulada en la Ley de transparencia: Alicante, Avilés, Bilbao, Bahía de Cádiz, Cartagena, Ceuta, Ferrol-San Cibrao, Málaga, Melilla, Marín-Ría de Pontevedra, Motril, Santander, Tarragona, Valencia y Vilagarcía de Arousa.

Asimismo, el artículo 168 del TRLPEMM establece la obligatoriedad de la publicación en el portal de internet de cada una de las AAPP de las cuotas íntegras de las tasas de utilización, de las bases impositivas y gravámenes de la tasa de ocupación, de las bonificaciones aplicables a las tasas portuarias y de los coeficientes correctores. De los trabajos de se han obtenido los siguientes resultados:

- a) Todas las AAPP publican en su portal de internet las cuotas íntegras de las tasas de utilización, las bonificaciones aplicables y los coeficientes correctores en los casos procedentes.
- b) En relación con la obligación de publicar en el portal de internet de cada una de las AAPP la base imponible y los gravámenes de la tasa de ocupación, las webs de las siguientes AAPP no contienen dicha información: Alicante, Bilbao, El Ferrol-San Cibrao, Motril, Santander y Vigo. Las AAPP de las Palmas y de la Bahía de Algeciras publican solamente la orden de valoración de terrenos y lámina de agua de sus puertos, pero no los gravámenes aplicables necesarios, al igual que la orden de valoración de terrenos y láminas de agua de la zona de servicio de los puertos, para el conocimiento del importe de la tasa de ocupación. Por último, las AAPP de Valencia, A Coruña, Castellón y Ceuta tan solo publican el texto de los artículos del TRLPEMM relativos a la tasa de ocupación, sin mayor concreción.

El siguiente cuadro muestra la accesibilidad de la consulta de la transparencia en las páginas web de las AAPP.

CUADRO Nº 5: Accesibilidad de la información relativa a la transparencia

SITUACIONES	AAPP
AAPP que disponen en la página de inicio de su web de una pestaña específica denominada “portal de transparencia” en la que se incluye la información de que disponen referente a la fijada en la Ley de Transparencia	Barcelona, Baleares, Cartagena, Castellón, Marín-Ría de Pontevedra y Santa Cruz de Tenerife
AAPP que incluyen una pestaña de transparencia dentro del desplegable de la página de inicio o de la pestaña Autoridad Portuaria	Alicante, Huelva, Almería, Avilés, Bahía de Algeciras, Ceuta, Gijón, Las Palmas, Málaga, Valencia, Sevilla y Vigo
AAPP en las que la información relativa a los aspectos relacionados con la Ley de Transparencia se encuentra dispersa por todo el contenido de la web	La Coruña, Bahía de Cádiz, El Ferrol-San Cibrao, Motril, Melilla, Pasaia, Santander, Tarragona y Vilagarcía de Arousa
AP que no dispone de la información relativa a los aspectos previstos por la Ley de Transparencia	Bilbao

Fuente: elaboración propia

En cuanto a la accesibilidad de los datos contenidos en el artículo 168 del TRLPEMM, esta varía entre las diferentes AAPP, en algunos supuestos se accede directamente desde la página de inicio a través de una pestaña denominada “Tasas y Tarifas” y, en otros casos, hay que abrir varias páginas hasta que aparece el desplegable con la información. Por otra parte, la información de la tasa de ocupación, en ocasiones, se encuentra dentro de la pestaña de dominio público e incluso en la de publicaciones, lo que dificulta su acceso.

En lo referente a la publicidad pasiva o derecho de acceso a la información pública regulado en el artículo 12 y siguientes de la Ley de transparencia, las siguientes AAPP disponen en su portal de internet de un enlace que permite su acceso directo: Alicante, Avilés, Barcelona, Baleares, Castellón, Huelva, Las Palmas, Málaga, Marín-Ría de Pontevedra y Sevilla. El resto de las AAPP carece de un enlace directo, aunque puede ejercitarse este derecho a través de sus sedes electrónicas.

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, puede afirmarse que, aunque el cumplimiento de los preceptos relativos a la publicación de información en los portales de internet de las AAPP haya experimentado una mejoría, todavía sigue siendo deficiente.

II.5. INCIDENCIA DE LAS MEDIDAS SOBRE LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DEL SPE

Los instrumentos de planificación a nivel estratégico y operativo del SPE se encuentran regulados en el TRLPEMM, en los artículos que van del 52 al 55, cuyo contenido contiene las herramientas para la planificación a corto y a largo plazo. A continuación, se analiza la incidencia de las medidas de reactivación económica en el ámbito del transporte marítimo en la planificación del SPE, distinguiendo entre su repercusión a largo plazo y a corto y medio plazo.

II.5.1. Incidencia sobre la planificación a largo plazo del SPE

La planificación estratégica a largo plazo del conjunto del SPE se materializa en el instrumento denominado Marco Estratégico, regulado en el artículo 52 del TRLPEMM, de manera que, partiendo de la definición de la política portuaria y de transportes del Gobierno, el Ministerio de Fomento (actualmente MITMA) ha de aprobar el modelo de desarrollo estratégico, los criterios de actuación, así como los objetivos generales de gestión técnicos, económicos, financieros y de recursos humanos del conjunto del SPE. A tal fin, PPE en colaboración con las AAPP debe elaborar el Marco Estratégico del SPE, que podrá ser desarrollado por medio de los planes estratégicos de cada una

de las AAPP, de los planes directores de infraestructuras de los puertos y ejecutado mediante los planes de empresa de las AAPP.

1. El Marco Estratégico, aún en vigor a la fecha de redacción de este Informe, data del año 1998; transcurridos 20 años desde su aprobación se puso de manifiesto la necesidad de la elaboración de un nuevo Marco Estratégico que se adaptase a los cambios habidos en ese periodo en el tráfico marítimo, a fin mejorar la competitividad del SPE en un contexto de creciente internacionalización y liberalización de las actividades económicas. Por ello, en 2018, PPE comenzó las actuaciones necesarias para la redacción de un nuevo Marco Estratégico que abarcase hasta 2030 y que se ajustase a los objetivos contemplados en la Agenda 2030 y a la evolución experimentada en el tráfico marítimo mundial. Así, PPE realizó una consulta dirigida a las AAPP, sindicatos y grupos de interés en el ámbito portuario sobre las principales cuestiones a abordar en el nuevo Marco Estratégico. Con las aportaciones de los agentes anteriores, PPE elaboró un primer borrador que fue sometido a consulta de las 28 AAPP en julio de 2020 y que obtuvo el acuerdo de todas.

Este documento se planteó en torno a 3 dimensiones (económica, ambiental y social) que se plasmaron en 7 criterios de actuación (eficiencia, conectividad, digitalización, innovación, sostenibilidad, seguridad y transparencia) y 16 líneas estratégicas, desgranadas a su vez en un total de 56 objetivos generales de gestión, cada uno de ellos complementados con listas de acciones previstas y resultados esperados, con metas y calendarios de consecución de cada una de las acciones y con indicadores para medir el cumplimiento de cada uno de los objetivos establecidos.

En noviembre de 2021, ya se disponía de un documento final del Marco Estratégico, encontrándose pendientes de ultimar los trámites previos a su aprobación definitiva, que requiere de una orden ministerial, competencia del MITMA, de acuerdo con lo establecido en el artículo 52 del TRLPEMM.

Este Marco Estratégico no se ha visto alterado en sus actuaciones, líneas estratégicas y objetivos por la crisis del COVID-19, al haberse estimado que se trataba de una circunstancia puntual y con un impacto temporal reducido. Así, la redacción provisional del nuevo Marco Estratégico, que se encontraba prácticamente ultimada en la fecha de declaración del estado de alarma (14 de marzo de 2020), no experimentó cambios en su concepción original.

Por el contrario, su elaboración sí se vio influenciada por las tendencias existentes en el ámbito portuario, entre las que cabe señalar, las relacionadas con el tráfico de mercancías debido a la gradual eliminación de la mercancía de sólidos por la desaparición de la utilización del carbón como medida contra el cambio climático, el aumento del tamaño de los buques mercantes derivado de la reducción del número de navieras que prestan servicio y, también, la especialización del tráfico operado en cada puerto. Estas tendencias, previas a la aparición de la pandemia, no resultaron alteradas significativamente por ella.

A más largo plazo, las hipótesis económicas realizadas por PPE, bajo la premisa de considerar a la pandemia como una situación excepcional y temporalmente circunscrita a un periodo concreto de tiempo, predicen una recuperación rápida, si bien dejando un escenario mermado en cuanto a la progresión del tráfico.

2. En cuanto a la planificación estratégica de las AAPP, tal como regula el artículo 53 del TRLPEMM, cada una de ellas podrá formular su Plan Estratégico particular a partir del Marco Estratégico del SPE, en el que se ha de incluir un análisis y diagnóstico de la situación del momento, una definición de las líneas y objetivos estratégicos, los criterios de actuación y el

plan de acción, todo lo cual habrá de actualizarse siempre que el Marco Estratégico del SPE sea modificado. En este tipo de planificación, la AP pone de manifiesto sus objetivos y sus metas futuras, analiza las oportunidades, pero también los desafíos que existen en el entorno. Además, diagnostica sus fortalezas y debilidades y define lo que quiere ser en el futuro estableciendo, para ello, las líneas de actuación que le ayuden a alcanzar las metas propuestas.

En el Plan Estratégico se establece la misión, la visión y los valores que la AP pretende alcanzar con su actividad, así como la definición de los objetivos y líneas estratégicas junto con los planes de acción a largo plazo. Por ello, amparándose en que tal planificación tiene un horizonte muy superior, en principio, a la duración estimada de la pandemia, la mayoría de las AAPP estimaron que las medidas de reactivación económica no repercuten sobre su planificación estratégica a largo plazo, sin perjuicio de su incidencia en los años próximos a la pandemia sobre las magnitudes económicas y sobre la programación a medio plazo de las inversiones.

3. En lo referente al otro instrumento de planificación a largo plazo, el Plan Director de Infraestructuras del Puerto, tampoco las medidas de reactivación económica implicaron una modificación en los aspectos a tener en cuenta para su realización, ya que estos factores vienen marcados por las tendencias en el tráfico portuario y por cuestiones, fundamentalmente, medioambientales.

En definitiva, la incidencia de la aplicación de las medidas de reactivación económica en el transporte marítimo sobre la planificación a largo plazo del SPE, se considera escasa debido a que, en principio, la duración de los efectos de la pandemia se estimó en unos dos años, por lo que se consideró que, a largo plazo, las variables portuarias se habrán recuperado.

II.5.2. Incidencia sobre la planificación a corto y medio plazo del SPE

La estrategia a corto y medio plazo de cada una de las AP aparece concretada en el correspondiente Plan de Empresa, regulado en el artículo 55 del TRLPEMM. Cada AP, basándose en el Plan Estratégico y en su Plan Director de Infraestructuras del Puerto, elabora con periodicidad anual y de acuerdo con las instrucciones emanadas de PPE, el Plan de Empresa. Se trata de un documento que incorpora un estudio de la coyuntura sobre la cual se desarrolla la actividad económica de cada puerto, las estimaciones de tráfico portuarios para el ejercicio en cuestión, las proyecciones financieras de la AP, la política de recursos humanos, la planificación financiera y presupuestaria de las inversiones públicas y privadas que se van a llevar a cabo en cada puerto, las políticas de sostenibilidad y las bonificaciones de tasas previstas de cada AP con un horizonte temporal de cuatro años con actualizaciones anuales.

El Plan de Empresa de 2021 de cada AP, el primero en ser aprobado en 2020, tras la aparición de la pandemia y la regulación de las medidas de reactivación económica en el transporte marítimo, supuso una merma de ingresos con respecto a los estimados para 2020 en el Plan de Empresa anterior, de manera que el importe neto de la cifra de negocios del SPE pasó de 1.154 millones de euros en 2019 a una previsión de cierre para 2020 de 981 millones en el Plan de Empresa de 2021, lo que implicó una reducción del 15 %, imputable, por una parte, a la caída de los tráfico portuarios y, por otra, a las medidas económicas orientadas a paliar los efectos de la crisis sobre la comunidad marítimo-portuaria reguladas, en último término, en el RDL 26/2020 y detalladas en el subapartado II.1 de este Informe.

Pese a la merma de los ingresos previstos para 2020, el presupuesto de inversión del inmovilizado material para el año 2021 del conjunto del SPE ascendió a 971.033.281 euros, casi el doble de la previsión de cierre para el 2020 contenida en los Planes de Empresa para 2021; además, la suma de anualidades correspondiente al periodo 2020-24 del plan de inversiones del inmovilizado

material, incluido en el Plan de Empresa 2021, ascendió a 3.870.539.559 euros, según se detalla en el Anexo II de este Informe.

Sin embargo, las cifras contenidas en ese Anexo ponen de manifiesto una situación dispar entre las diferentes AAPP en relación con su esfuerzo inversor. Así, tres AAPP -Valencia, Barcelona y Cartagena- concentraron el 41 % del incremento entre la previsión de cierre de la inversión realizada en 2020 y el presupuesto para 2021, destacando entre ellas Valencia. En el extremo opuesto, once AAPP -Ceuta, Málaga, Marín-Ría de Pontevedra, Gijón, Sevilla, Alicante, Almería, Melilla, Huelva, Bahía de Cádiz y Vilagarcía de Arousa- representaron tan solo un 6,9 % del aumento del SPE mientras que dos AAPP -Motril y Vigo- experimentaron una disminución de su plan de inversiones.

Unido a este esfuerzo inversor, en los Planes de Empresa para 2021 se rediseñó la composición de las inversiones previstas con anterioridad a 2020 en un doble sentido:

- a) Por un lado, se ralentizaron aquellas predominantes en obras de infraestructura, entre las que cabe destacar las relativas a la AP de la Coruña por la ampliación de los muelles de la Langosteira A2 y A3 y mejora del calado, que afectaron a los plazos de la ejecución previstos inicialmente (por un importe de 30,02 millones de euros); las obras de la AP de Bilbao por el acondicionamiento estructural del pavimento del muelle A2, retrasadas hasta que la situación económica lo permita o se consiga una subvención europea; en la AP de Valencia, se vieron afectadas 13 inversiones (por un total de 51,9 millones); en la AP de Melilla se paralizaron todas las actuaciones debido al descenso de ingresos por el paro total de la actividad como consecuencia del cierre de la frontera con Marruecos; finalmente, en la AP Sevilla se produjo un deslizamiento temporal de objetivos por la paralización de la actividad económica. En este sentido, las inversiones del lado mar están siendo sustituidas por inversiones en tierra, consistentes en el rediseño o generación de nuevas terminales portuarias en línea con la demanda prevista. Así, mientras que un 13 % del total de inversiones en el periodo 2020-2024 se corresponden con la ejecución de diques de abrigo y accesos marítimos, un 30 % se asocian a terminales portuarias mayoritariamente destinadas a atender tráfico de mercancía general.
- b) Por otro lado, se incorporaron una serie de proyectos de inversión no previstos con anterioridad a la aparición de la pandemia orientados a atraer la máxima inversión privada con la finalidad de alcanzar una mejora en la prestación de los servicios portuarios y comerciales, así como aquellos que contribuyesen a la reactivación económica y estuviesen alineados con las medidas de ayudas pactadas por los países miembros de la Unión Europea, finalmente aprobadas en el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. Se trata de proyectos con impacto en la sostenibilidad medioambiental, la conectividad terrestre, la seguridad, la responsabilidad social, la digitalización de procesos y la innovación. Todo ello, dentro del marco de las directrices de la UE reguladas en el MAR y en las líneas de actuación del futuro Marco Estratégico del SPE.

Además de lo anteriormente expuesto, las medidas de reactivación económica produjeron en las cuentas anuales de 2020 de las AAPP un aumento del saldo de clientes por la concesión de los aplazamientos de cobro y la exigibilidad de la tasa de actividad, dado que su facturación en diciembre de 2020 produjo una dilación del periodo voluntario de pago hasta 2021. Asimismo, la cifra de negocio del 2021 se verá afectada por las regularizaciones de las tasas de dominio público afectadas por estas medidas.

III. CONCLUSIONES

La crisis sanitaria del COVID-19 trajo como consecuencia una caída de la actividad portuaria, sobre todo en el primer periodo de estado de alarma, decretado en marzo de 2020, que se materializó en una disminución del tráfico portuario, en especial de pasajeros, cuyo descenso fue del 72 %, porcentaje resultante de una disminución del tráfico de pasajeros en transporte regular del 63 % y en cruceros del 97 %. En términos acumulados, en los diez meses transcurridos desde la declaración del primer estado de alarma hasta el final del año 2020, la contracción del tráfico de mercancías respecto del mismo periodo del ejercicio anterior fue del 10 %, siendo mínimo el descenso, en un 1 %, de las mercancías transportadas en contenedores, mientras que las mercancías convencionales y los graneles descendieron un 15 %.

La pandemia motivó la adopción de una serie de medidas de ámbito sanitario, social y económico para proteger la salud y contrarrestar los efectos negativos en la economía. Las primeras regulaciones de las medidas de carácter económico, consistentes en la posibilidad de autorizar el aplazamiento de determinadas deudas tributarias, se recogieron en el RDL 7/2020, de 12 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes para responder al impacto económico del COVID-19, y en el RDL 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19.

III.1. EN RELACIÓN CON EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA

1.- Las medidas de reactivación económica en el transporte marítimo fueron reguladas en el RDL 15/2020, de 21 de abril, de medidas urgentes complementarias para apoyar la economía y el empleo, que incluyó, en sus artículos 16 a 21, aquellas que tenían como objeto mitigar en el ámbito portuario estatal el impacto económico provocado por la pandemia; así como en los artículos 8 al 14 del RDL 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica en los ámbitos de transporte y vivienda.

Estas medidas que afectaban a las AAPP y estuvieron en vigor en 2020, consistieron en la eliminación de los tráficos mínimos establecidos en los títulos concesionales de ocupación del dominio portuario; en las reducciones en la tasa de ocupación, en cuya aplicación se tuvieron en cuenta tres factores: el impacto sobre la actividad, el tipo de concesión (terminal de pasajeros y resto) y la situación económica de la AP; diversas medidas en la tasa de actividad consistentes en dejar sin efecto el límite inferior de la cuota íntegra anual de dicha tasa o/y la supresión del pago anticipado, difiriendo su liquidación al final del ejercicio; exenciones y reducciones en la tasa del buque; aplazamiento de deudas tributarias en el ámbito portuario y determinadas especialidades respecto de las terminales de pasajeros.

En términos generales, las AAPP aplicaron la citada normativa adecuadamente a aquellas entidades que solicitaron en plazo acogerse a ellas y que, además, reunían los requisitos establecidos para ello; se les aplicaron los criterios fijados en la normativa, así como los que fueron aprobados por el Consejo de Administración de la propia AP; y las reducciones se efectuaron conforme a los cálculos prescritos.

Ahora bien, en cuanto a la posibilidad de la aprobación de resoluciones provisionales de reducción de la tasa de ocupación, contemplada en las recomendaciones de PPE, las AAPP de Castellón, Cartagena y Avilés aprobaron estas resoluciones provisionales, no directamente por el Consejo de Administración sino por delegación de este, sin que se publicase esa delegación en ningún Boletín Oficial, incumpliendo con ello el artículo 9.3 de la LRJSP. (Subapartado II.2)

III.2. EN RELACIÓN CON LOS SISTEMAS Y PROCEDIMIENTOS DE GESTIÓN

2.- La disminución de la actividad, junto con la aplicación de las medidas de reactivación económica en el transporte marítimo aprobadas en los RDL15/2020 y 26/2020, produjeron una disminución de los ingresos de las tasas de ocupación, de actividad y del buque del SPE respecto a los de 2019, por unos importes de 21.369.713, 20.307.223 y 43.372.539 euros, respectivamente. De estos importes, el coste total estimado de la aplicación de estas medidas ascendió a 53.637.391 euros; correspondiendo 20.734.515 euros a la reducción de la tasa de ocupación, 14.124.441 euros a la eliminación de la exigibilidad de tráfico mínimo, 10.916.515 euros a la reducción de la tasa de actividad y 7.861.920, a la reducción de la tasa del buque.

De las tres tasas citadas, la tasa de ocupación es la que presenta una correlación más directa en sus ingresos del impacto de las medidas de reactivación económica, debido a que la influencia sobre ella de las oscilaciones del tráfico portuario es limitada al depender sus variaciones de las modificaciones habidas durante el ejercicio en el número de las concesiones otorgadas y caducadas (Subapartado II.1).

3.- Las AAPP recibieron, en conjunto, para la aplicación de la reducción de la tasa de ocupación y de la tasa de actividad, 855 y 729 solicitudes, respectivamente, un 19,91 % y un 17,7 % sobre el total de las concesiones existentes al inicio de la declaración del estado de alarma. De estas peticiones, se habían aprobado hasta la fecha de finalización de los trabajos de fiscalización un total de 622 reducciones de la tasa de ocupación y 522 reducciones de la tasa de actividad. Las peticiones de aplazamiento de la deuda ascendieron a 1.514, de las que se aprobaron 1.437.

El número de peticiones para beneficiarse de las medidas de apoyo al transporte marítimo presenta un porcentaje reducido, principalmente, debido a su dependencia de los sectores de actividad predominantes en cada uno de los puertos, determinantes del volumen de tráfico y de la actividad, no siendo uniforme la afectación del COVID-19 en cada uno de ellos. Así, las concesiones vinculadas a la interacción puerto-ciudad, son las que experimentaron un mayor impacto en su actividad, junto con los títulos concesionales relacionados con el tráfico de pasajeros. Por el contrario, para las concesiones vinculadas a actividades industriales y logísticas, sectores cuya actividad no se vio especialmente disminuida, se mantuvo el volumen de tráfico. Por su parte, las concesiones de usos industriales y las de reparación y mantenimiento de embarcaciones no se pudieron beneficiar de las medidas debido a que su ciclo de producción es superior al ejercicio económico, por lo que la disminución de su actividad tendría lugar en 2021 y ejercicios posteriores. (Subapartado II.1).

4.- Aunque los títulos concesionales contemplan un tráfico mínimo exigible, las AAPP aplicaron la medida que afectaba a la exigibilidad de este requisito, determinando que la reducción sobre la exigibilidad de actividad o tráfico mínimo fuera en la misma proporción en que se hubiese reducido la actividad o tráfico real del ejercicio 2020 respecto al de 2019. Las AAPP de Santa Cruz de Tenerife y de Tarragona, aprobaron dicho criterio en sus Consejos de Administración, mientras que el resto lo aplicaron sin que se hubiese adoptado un acuerdo expreso que, por otra parte, no era necesario por tratarse de un criterio normativo (Epígrafe II.3.1).

5.- Las AAPP tramitaron la medida sobre la tasa de ocupación según lo establecido en los RRDDL 15/2020 y 20/2020, complementándolo con las recomendaciones aprobadas por PPE. A este respecto, los Consejos de Administración de todas las AAPP, a excepción de las de Cartagena, Melilla y Motril, aprobaron los criterios de aplicación siguiendo las mencionadas recomendaciones. Con posterioridad, estos criterios fueron incorporados en el RDL 26/2020, por lo que fueron de aplicación preceptiva para todas las AAPP, no siendo ya necesaria su aprobación por el Consejo de Administración (Epígrafe II.3.1).

6.- Con la finalidad de aplicar esta medida sobre la tasa de ocupación de manera inmediata y dado su carácter rogado (previa petición del interesado), las recomendaciones de PPE desarrollaron el procedimiento regulado en el RGAT, permitiendo con ello la aplicación de una reducción provisional durante 2020. En el ejercicio 2021, una vez comprobado el cumplimiento de los requisitos para su otorgamiento, los Consejos de Administración de cada una de las AAPP aprobaron las resoluciones definitivas de la reducción de la tasa de ocupación (Epígrafe II.3.1).

7.- En términos generales, las AAPP aplicaron la medida sobre la tasa de actividad, ante la ausencia de referencias legales para la fijación de la cuantía del impacto negativo, con idénticos criterios a los establecidos para la reducción de la tasa de ocupación. La mayoría de las AAPP fijaron el umbral mínimo de disminución del 10 % en el ejercicio 2020 sobre el indicador determinante de la recaudación de esta tasa. Sin embargo, los Consejos de Administración de las AAPP de Barcelona y de Bilbao establecieron un criterio diferente al 10 %: en el caso de Barcelona, se determinó un impacto negativo para la aplicación de esta medida del 80 % para las concesiones asociadas a terminales de pasajeros y del 30 % para el resto de las concesiones y autorizaciones (excepto para aquellas que tuviesen una tasa fija del 20 % de la tasa de ocupación) y la AP de Bilbao acordó un impacto negativo el 15 % solamente para las concesiones y autorizaciones asociadas al tráfico (Epígrafe II.3.1).

8.- La aplicación de la reducción de la tasa de actividad se encontraba escasamente regulada, careciendo, además, de directrices o recomendaciones aprobadas por PPE. Además, la mayoría de las AAPP no concretaron los criterios para su aplicación; y las que sí lo hicieron aprobaron criterios diversos. Por tanto, hubo un desigual tratamiento de las solicitudes entre las diferentes AAPP, si bien cada una de ellas, en su ámbito interno, trató homogéneamente sus peticiones de reducción. En consecuencia, se respetó el principio de igualdad de trato dentro de cada AP, pero no entre las diferentes AAPP (Epígrafe II.3.1).

9.- Las AAPP tramitaron las reducciones a aplicar en las liquidaciones de la tasa del buque siguiendo el procedimiento común establecido en el RDL 26/2020 para la gestión de esta tasa, teniendo que actualizar sus sistemas informáticos para adaptarlos a la nueva cuantía y debiendo proceder a la revisión de toda la facturación previa a la entrada en vigor de este RDL (Epígrafe II.3.1).

10.- Las AAPP tramitaron las solicitudes de aplazamiento del pago de las tasas devengadas tras la declaración del estado de alarma siguiendo el procedimiento común existente para el resto de los aplazamientos con aplicación de las peculiaridades de los RRDDL de aplicación de las medidas de reactivación económica (Epígrafe II.3.1).

11.- Todas las AAPP, a excepción de la AP de Bahía de Cádiz en relación con la tasa de actividad, aplicaron la totalidad de las medidas de reactivación económica previstas en los RRDDL reguladores de la materia, tanto las de aplicación directa (aplazamiento de pago, exenciones y reducciones de la tasa de buque) como las aplicadas previa solicitud del interesado (Epígrafe II.3.2).

12.- A excepción de las AAPP de Gijón y Melilla que consideraron que bastaba la publicación en el Boletín Oficial del Estado prevista en los RRDDL 15/2020 y 26/2020, las restantes AAPP establecieron otros mecanismos de divulgación, tales como la publicación en sus páginas web/sedes electrónicas de las medidas y criterios de aplicación en su ámbito de actuación; la remisión de comunicaciones individualizadas a los usuarios portuarios y la emisión de notas de prensa en medios de comunicación masiva y/o post en redes sociales (Epígrafe II.3.2).

13.- Las AAPP, una vez recibidas las peticiones, dependiendo de la actividad principal contemplado en cada título concesional, solicitaron la documentación pertinente acreditativa del impacto negativo

motivado por la crisis del COVID-19, pero no fue hasta el ejercicio 2021, una vez aportados los datos del ejercicio 2020 y contrastada la información, cuando adoptaron las resoluciones definitivas.

Habida cuenta de los requisitos establecidos en las diferentes medidas de reactivación económica para calcular el impacto producido por la COVID-19, sobre todo los relativos a los ingresos de la actividad obtenidos en el puerto, que dependían de la aprobación de las cuentas anuales de los peticionarios, cuyo plazo se extendió hasta el 30 de junio de 2021, aún quedaban algunas solicitudes pendientes de resolución definitiva en el cuarto trimestre de 2021 (Epígrafe II.3.2).

14.- En las notificaciones sobre la reducción de las tasas de ocupación y de actividad de las AAPP de Alicante, Avilés, Bahía de Algeciras, Baleares, Cartagena, Castellón, El Ferrol-San Cibrao, Gijón, Málaga, Melilla, Santa Cruz de Tenerife, Vigo y Vilagarcía de Arousa, se hacía referencia al recurso contencioso-administrativo regulado en el artículo 10 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción contencioso administrativa y, potestativamente, al recurso de reposición del artículo 123 de la Ley 39/2015, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en lugar de a los recursos de la LGT, que eran los que correspondía aplicar, de conformidad con lo establecido en la disposición adicional primera de la Ley 39/2015 (Epígrafe II.3.2.).

III.3. EN RELACIÓN CON EL SEGUIMIENTO DE LAS RECOMENDACIONES

15.- En la recomendación segunda del Informe 1.233 del Tribunal de Cuentas, se señala la conveniencia del establecimiento de unos mecanismos de planificación y control de las nuevas infraestructuras portuarias a fin de evitar la sobrecapacidad elevada de los puertos de interés general, así como, en la ampliación en el análisis de la rentabilidad de nuevas infraestructuras, la consideración de las existentes en puertos próximos.

El instrumento de planificación de nuevas estructuras (Plan Director de Infraestructuras del Puerto) no contiene, de forma expresa, en el análisis de rentabilidad, los datos de los puertos próximos, sin que tampoco existan unas directrices o instrucciones por parte de PPE sobre esta materia.

El nuevo Marco Estratégico del SPE, pendiente de aprobación definitiva, establece una planificación de las inversiones generadoras de capacidad portuaria en función de estudios realistas de demanda. No obstante, este Marco, todavía sin aprobar, está pendiente de un desarrollo posterior.

Como consecuencia de lo anterior, se considera esta recomendación en curso de ser cumplida, ya que se han iniciado algunas actuaciones al respecto, pero sin concretarse en su totalidad (Subapartado II.4).

16.- En cuanto a la recomendación tercera del mencionado Informe, consistente en la conveniencia de la elaboración de unos parámetros de utilidad para la medición de la capacidad portuaria, a fin de facilitar una mayor eficiencia en la planificación estratégica de las necesidades portuarias, recomendación incluida, además, en la Resolución de la Comisión Mixta de Relaciones con el Tribunal de Cuentas, PPE ha desarrollado una herramienta informática de medición de la capacidad portuaria en función de la oferta portuaria y no del espacio ocupado, pero que no contempla en su diseño las superficies en las que no hay terminales operativas. Esta herramienta se encuentra aún en fase de implementación, por lo que esta recomendación se considera en curso de ser cumplida (Subapartado II.4).

17.- La Resolución de la Comisión Mixta de Relaciones con el Tribunal de Cuentas sobre el precitado Informe instó “al cumplimiento del principio de transparencia por parte de las AAPP”.⁴

En lo referente a este cumplimiento, cuatro AAPP no cumplen con la obligación de publicar separadamente su normativa (Bilbao, El Ferrol-San Cibrao, Motril, y Santander); seis AAPP no publican el perfil ni la trayectoria profesional de los responsables de los diferentes órganos (Bahía de Cádiz, Bilbao, Ferrol-San Cibrao, Las Palmas, Marín-Ría de Pontevedra y Vilagarcía de Arousa); diez AAPP (Bilbao, Cartagena, Ceuta, Málaga, Melilla, Motril, Pasaia, Santander, Tarragona y Vilagarcía de Arousa) presentan deficiencias en la publicación de las cuentas anuales y de los informes de auditoría; ocho AAPP (Bahía de Cádiz, Bilbao, Ceuta, Ferrol-San Cibrao, Marín-Ría de Pontevedra, Melilla, Pasaia y Las Palmas) no publican la retribución de los altos cargos; y ocho AAPP (Alicante, Avilés, Bahía de Cádiz, Cartagena, Ceuta, Ferrol-San Cibrao, Motril y Valencia) que concedieron subvenciones no contienen información al respecto.

En definitiva, aunque el cumplimiento de la Ley de Transparencia por parte de las AAPP ha mejorado en el periodo transcurrido desde la aprobación del anterior Informe de Fiscalización, aún restan 15 AAPP cuyos portales de internet presentan deficiencias en el cumplimiento del principio de transparencia (Subapartado II.4).

18.- En cuanto a la accesibilidad de la consulta de la información publicable en cumplimiento de la Ley de Transparencia, la web de la AP de Bilbao no contine información accesible; en diez AAPP (A Coruña, Bahía de Cádiz, Ferrol-San Cibrao, Motril, Melilla, Pasaia, Santander, Tarragona, Vigo y Vilagarcía de Arousa), la información relativa a los aspectos relacionados con esta Ley se encuentra dispersa por la web.

Asimismo, la accesibilidad de los datos contenidos en el artículo 168 del TRLPEMM varía entre las diferentes AAPP, accediéndose en algunas de ellas desde la página de inicio, mientras que, en las AAPP de Alicante, Almería, Ferrol-San Cibrao, Marín-Ría de Pontevedra, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, es preciso abrir varias páginas antes de que aparezca esta información (Subapartado II.4).

19.- En relación con el cumplimiento del artículo 168 TRLPEMM sobre la obligación de publicar en el portal de internet de cada una de las AAPP, la base imponible y los gravámenes de la tasa de ocupación, las webs de las AAPP de Alicante, Bahía de Algeciras, Bilbao, Ferrol-San Cibrao, Motril, Las Palmas, Santander y Vigo presentan una información deficiente sobre la tasa de ocupación y las de las AAPP de Valencia, A Coruña, Castellón y Ceuta tan solo publican el texto de los artículos del TRLPEMM relativos a la tasa de ocupación, sin mayor concreción (Subapartado II.4).

III.4. EN RELACIÓN CON LA INCIDENCIA DE LAS MEDIDAS SOBRE LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DEL SPE

20.- Los instrumentos de planificación a largo plazo del SPE (Marco Estratégico, Planes Estratégicos de las AAPP y Plan Director de Infraestructuras del Puerto) no resultaron alterados por las medidas de reactivación económica, ya que PPE partió de la base de que la planificación a largo plazo tendría un ámbito temporal de mayor amplitud al de la duración de la pandemia, por lo que se dispondría de un horizonte temporal de recuperación, si bien estimó que la tendencia ascendente de los tráficos portuarios sería inferior a la existente en el periodo previo a la declaración del estado de alarma (Epígrafe II.5.1).

⁴ En relación con lo alegado por PPE, véase el contenido de la nota a pie de página nº 3.

21.- La estrategia a corto y medio plazo de cada una de las AAPP aparece concretada en el Plan de Empresa, regulado en el artículo 55 del TRLPEMM, con un horizonte temporal de cuatro años con actualizaciones anuales. El Plan de Empresa 2021, el primero en ser aprobado tras la aparición de la pandemia y de la regulación de las medidas de reactivación económica, supuso una merma de ingresos del 15 % en relación con los estimados con anterioridad, imputable, por una parte, a la caída de los tráficos portuarios y, por otra, al paquete de medidas económicas orientadas específicamente a paliar los efectos de la crisis sobre la comunidad marítimo-portuaria (Epígrafe II.5.2).

22.- Las medidas de reactivación económica en el sector del transporte marítimo tuvieron un impacto significativo en la planificación a corto y medio plazo del conjunto del SPE sobre todo en lo relativo a las inversiones. Su planificación se alteró en un doble sentido ya que, por una parte, se paralizaron una serie de inversiones relacionadas con el aumento de la capacidad portuaria y, simultáneamente, se incrementaron las destinadas a la reactivación económica del entorno portuario y las que estaban en consonancia con las medidas aprobadas en el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, con proyectos orientados a una demanda realista, a la sostenibilidad medioambiental, a la conectividad, a la seguridad, a la responsabilidad social, a la transformación digital y a la innovación. Para su financiación, las AAPP habrán de recurrir en el medio plazo a la aplicación de recursos propios acumulados y a recursos externos procedentes de los programas europeos o del endeudamiento (Epígrafe II.5.2).

IV. RECOMENDACIONES

1.- Sería conveniente, en el caso de que se aprobase una nueva regulación de materias de aplicación al conjunto del SPE, que esta contara con una mayor precisión normativa, incluyendo criterios objetivos y uniformes, para evitar la aparición de conceptos jurídicos indeterminados que permitan a las distintas AAPP aplicar un tratamiento desigual a agentes portuarios que se encuentran en situaciones similares.

2.- Se considera conveniente que PPE apruebe unas directrices para el SPE aplicables a la construcción de nuevas infraestructuras portuarias, con la finalidad de que se tenga en cuenta la incidencia sobre las infraestructuras proyectadas de la actividad y de la capacidad portuaria de los puertos del entorno.

Madrid, 29 de junio de 2022

LA PRESIDENTA



Enriqueta Chicano Jávega



TRIBUNAL DE CUENTAS

ANEXOS

RELACIÓN DE ANEXOS

ANEXO I	AAPP Y PUERTOS DE INTERÉS GENERAL DEL SPE
ANEXO II	COMPARATIVA ENTRE LAS MEDIDAS DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA PARA HACER FRENTE AL IMPACTO DEL COVID-19 EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO, PREVISTAS EN EL RD 15/2020, DE 21 DE ABRIL DE 2020 (REDACCIÓN ORIGINAL) Y EN EL RD 26/2020, DE 8 DE JULIO DE 2020.
ANEXO III	IMPORTE DE LOS INGRESOS DE LAS TASAS DE OCUPACIÓN, DEL BUQUE Y DE ACTIVIDAD, EJERCICIOS 2019-2020
ANEXO IV	REPERCUSIÓN ECONÓMICA DE LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA COVID-19
ANEXO V	PORCENTAJE DE CONCESIONES AFECTADAS POR LA MEDIDA DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA RELATIVA A LA TASA DE OCUPACIÓN
ANEXO VI	PORCENTAJE DE CONCESIONES AFECTADAS POR LA MEDIDA DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA RELATIVA A LA TASA DE ACTIVIDAD
ANEXO VII	SOLICITUDES DE LA MEDIDA DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA RELATIVA A LOS APLAZAMIENTOS DE PAGO
ANEXO VIII	PLAN DE INVERSIONES DEL INMOVILIZADO MATERIAL

ANEXO I

AAPP Y PUERTOS DE INTERÉS GENERAL DEL SPE

COMUNIDAD AUTÓNOMA	AP	PUERTOS
PAÍS VASCO	Pasaia	Pasaia
	Bilbao	Bilbao
CANTABRIA	Santander	Santander
ASTURIAS	Avilés	Avilés
	Gijón	Gijón
GALICIA	Ferrol-San Cibrao	Ferrol y su ría
		San Cibrao
	La Coruña	La Coruña
	Vilagarcía de Arousa	Vilagarcía de Arousa
	Marín y ría de Pontevedra	Marín
ANDALUCÍA	Vigo	Vigo
	Huelva	Huelva
	Sevilla	Sevilla
	Bahía de Cádiz (1)	Cádiz y Bahía
	Bahía de Algeciras	Algeciras
		Tarifa
	Málaga	Málaga
	Motril	Motril
	Almería	Almería
		Carboneras
CEUTA Y MELILLA	Ceuta	Ceuta
	Melilla	Melilla
MURCIA	Cartagena (2)	Cartagena
COMUNIDAD VALENCIANA	Alicante	Alicante
	Valencia	Valencia
		Gandía
		Sagunto
	Castellón	Castellón
CATALUÑA	Tarragona	Tarragona
	Barcelona	Barcelona
ISLAS BALEARES	Baleares	Palma
		Alcudia
		Mahón
		Ibiza
		La Savina
CANARIAS	Las Palmas (3)	Las Palmas
		Arrecife
		Rosario
		La Hondura
	Santa Cruz de Tenerife (4)	Santa Cruz de Tenerife
		Los Cristianos
		San Sebastián de la Gomera
		Santa Cruz de la Palma
		La Estaca

Fuente: Elaboración propia

(1) Incluye el Puerto de Santa María, el de la zona franca de Cádiz, Puerto Real, el Bajo de la Cabezueta y Puerto Sherry.

(2) Incluye la Dársena de Escombreras

(3) Incluye Salinetas y Arinaga

(4) Incluye el Puerto de Granadilla

ANEXO II

COMPARATIVA ENTRE LAS MEDIDAS DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA PARA HACER FRENTE AL IMPACTO DEL COVID-19 EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO, PREVISTAS EN EL RD 15/2020, DE 21 DE ABRIL DE 2020 (REDACCIÓN ORIGINAL) Y EN EL RD 26/2020, DE 8 DE JULIO DE 2020.

RDL 15/2020, de 21 de abril de 2020 (vigente hasta el 8 de julio de 2020)	RDL 26/2020, de 8 de julio de 2020 (vigente a partir del 9 de julio de 2020)
MEDIDAS QUE AFECTARON A LA ACTIVIDAD O TRÁFICO MÍNIMO ESTABLECIDO EN LOS TÍTULOS CONCESIONALES.	
<i>Artículo 16. Medidas respecto de la actividad o tráficos mínimos establecidos en los títulos concesionales</i> 1. Las AAPP, de conformidad con las competencias atribuidas por el TRLPEMM, <u>podrán reducir motivadamente los tráficos mínimos exigidos para el año 2020, que se encuentren establecidos en los correspondientes títulos concesionales, en aquellos casos en los que no sea posible alcanzar dicha actividad o tráficos mínimos comprometidos por causa de la crisis del COVID-19.</u> 2. La modificación de la actividad o del tráfico mínimo se realizará, <u>a instancia del concesionario, motivadamente y de forma proporcionada en relación con los tráficos operados en el ejercicio 2019.</u> 3. En todo caso, <u>no se aplicarán las penalizaciones por incumplimientos de actividad o tráficos mínimos atribuibles a la crisis del COVID-19 durante el ejercicio de 2020.</u>	<i>Artículo 8. Medidas respecto de la actividad o tráficos mínimos establecidos en los títulos concesionales</i> 1. Las AAPP, de conformidad con las competencias atribuidas por el TRLPEMM, <u>podrán reducir motivadamente los tráficos mínimos exigidos para el año 2020, que se encuentren establecidos en los correspondientes títulos concesionales, en aquellos casos en los que no sea posible alcanzar dicha actividad o tráficos mínimos comprometidos por causa de la crisis del COVID-19.</u> 2. La modificación de la actividad o del tráfico mínimo se realizará, <u>a instancia del concesionario, motivadamente y de forma proporcionada en relación con los tráficos operados en el ejercicio 2019.</u>
MEDIDAS QUE AFECTARON A LA TASA DE OCUPACIÓN	
<i>Artículo 17. Medidas respecto de la tasa de ocupación</i> 1. En las liquidaciones de la tasa de ocupación que se notifiquen con posterioridad a la entrada en vigor del presente RDL, para el ejercicio 2020, podrá reducirse la tasa de ocupación de las concesiones o autorizaciones, en aquellas respecto de las que <u>se acredite que han experimentado un impacto significativamente negativo en su actividad como consecuencia de la crisis del COVID-19.</u> La evaluación de dicho impacto se realizará caso a caso, tomando como base la <u>actividad de los últimos cuatro años</u>, conforme a criterios objetivos sobre un indicador de tráfico o, en su defecto, de ingresos imputables a dicha actividad	<i>Artículo 9. Medidas respecto de la tasa de ocupación</i> 1. En las concesiones y autorizaciones demaniales en las que sus titulares <u>acrediten un impacto significativamente negativo en su actividad como consecuencia de la crisis de COVID-19,</u> la AP podrá reducir la cuota líquida de la tasa de ocupación devengada durante el ejercicio. La cuantificación de dicho impacto se realizará, caso a caso, tomando como base la <u>actividad media registrada en los años 2018 y 2019,</u> conforme a criterios objetivos sobre un indicador de tráfico o, en su defecto, de ingresos imputables a dicha actividad. Para las concesiones y autorizaciones otorgadas con posterioridad al 1 de enero de 2018, el impacto significativamente negativo se cuantificará en función de la disminución del

COMPARATIVA ENTRE LAS MEDIDAS DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA PARA HACER FRENTE AL IMPACTO DEL COVID-19 EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO, PREVISTAS EN EL RD 15/2020, DE 21 DE ABRIL DE 2020 (REDACCIÓN ORIGINAL) Y EN EL RD 26/2020, DE 8 DE JULIO DE 2020.

RDL 15/2020, de 21 de abril de 2020 (vigente hasta el 8 de julio de 2020)	RDL 26/2020, de 8 de julio de 2020 (vigente a partir del 9 de julio de 2020)
2. El procedimiento <u>se iniciará a instancia del interesado</u>, y la magnitud de la reducción será aprobada por el Consejo de Administración de cada AP, siempre teniendo en cuenta la situación económico-financiera de la misma, sin que pueda superar el 60 % de la cuota íntegra en el caso de terminales de pasajeros y hasta el 20 % en el resto de concesiones o autorizaciones, debiendo incorporarse a la LPGE u otra norma con rango formal de Ley 3. Para el <u>cálculo de la reducción</u> serán de aplicación los criterios que establece el artículo 178 del TRLPEMM	tráfico en cada autoridad portuaria y por cada sector de actividad. La base para determinar dicha disminución será el tráfico medio registrado en los años 2018 y 2019. Las <u>liquidaciones correspondientes a 2020 practicadas antes de la entrada en vigor de este RDL</u> tendrán la consideración de provisionales y podrán revisarse, mediante la aplicación de la presente reducción, previo reconocimiento de la misma, a solicitud del sujeto pasivo formulada antes de que transcurra el plazo de dos meses a contar desde la entrada en vigor de este real decreto-ley. 2. La <u>magnitud de la reducción se determinará</u> en función de la disminución de tráfico o, en su defecto, de ingresos imputables a la actividad, durante el ejercicio 2020, del tipo de actividad que se desarrolle en el espacio de dominio público concedido o autorizado y de la situación económico-financiera de cada autoridad portuaria, de conformidad con la siguiente <u>escala</u>:

ANEXO II

COMPARATIVA ENTRE LAS MEDIDAS DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA PARA HACER FRENTE AL IMPACTO DEL COVID-19 EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO, PREVISTAS EN EL RD 15/2020, DE 21 DE ABRIL DE 2020 (REDACCIÓN ORIGINAL) Y EN EL RD 26/2020, DE 8 DE JULIO DE 2020.

RDL 15/2020, de 21 de abril de 2020 (vigente hasta el 8 de julio de 2020)		RDL 26/2020, de 8 de julio de 2020 (vigente a partir del 9 de julio de 2020)			
	Concesiones y autorizaciones excepto terminales de pasajeros			Terminales de pasajeros	
	Impacto negativo sobre la actividad (%).	Reducción tasa de ocupación		Impacto negativo sobre la actividad (%).	Reducción tasa de ocupación.
		AP con rentabilidad sobre activos en 2019 >0, y sin convenio de normalización financiera en vigor, y con Rc ⁽¹⁾ en 2019 >1, así como para concesiones y autorizaciones para usos pesqueros y náutico-deportivos en todo caso.	AP con rentabilidad sobre activos en 2019 <0, o con convenio de normalización financiera en vigor, o con Rc ⁽¹⁾ en 2019<1.		
	Menor que el 10 %.	0,0 %	0,0 %	Menor que el 20 %.	0,0 %
	Entre 10 % y 15 %.	15,0 %	7,5 %	Entre 20 % y 40 %.	30,0 %
	Mayor que el 15 %.	20,0 %	10,0 %	Mayor que el 40 %	60,0 %
	(1) Rc = (Activo corriente – Inventario) /Pasivo corriente				
A los efectos previstos en este artículo, se entenderá por terminal de pasajeros la instalación destinada a facilitar la intermodalidad del pasajero, su equipaje y los vehículos asociados, incluyendo en esta definición también aquellas terminales de buques ro-pax en las que, complementariamente al tráfico de pasajeros, también se manipula mercancías,					

ANEXO II

COMPARATIVA ENTRE LAS MEDIDAS DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA PARA HACER FRENTE AL IMPACTO DEL COVID-19 EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO, PREVISTAS EN EL RD 15/2020, DE 21 DE ABRIL DE 2020 (REDACCIÓN ORIGINAL) Y EN EL RD 26/2020, DE 8 DE JULIO DE 2020.

RDL 15/2020, de 21 de abril de 2020 (vigente hasta el 8 de julio de 2020)	RDL 26/2020, de 8 de julio de 2020 (vigente a partir del 9 de julio de 2020)
	así como aquellos espacios destinados a actividades complementarias asociadas a la atención del pasajero. La reducción derivada de la escala anterior se aplicará a la cuota de la tasa una vez practicadas las bonificaciones que, en su caso, correspondan, así como a los importes adicionales ofertados en los concursos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 180 del TRLPEMM. 3. El procedimiento <u>se iniciará a instancia del interesado</u>, mediante solicitud que deberá formularse en todo caso antes de que transcurra el plazo máximo de dos meses a contar desde la entrada en vigor de este RDL y la magnitud de la reducción será aprobada por el Consejo de Administración de cada AP, de conformidad con lo previsto en el apartado anterior. 4. Las reducciones reconocidas en este artículo estarán condicionadas, en cuanto a su procedencia y cuantía, a la efectiva concurrencia de los requisitos previstos en el presente artículo y a los porcentajes y límites previstos en el apartado segundo. La <u>posterior comprobación de las reducciones</u> dará lugar, en su caso, a la práctica de las correspondientes liquidaciones, que en ningún supuesto devengarán intereses a favor de la AP o del titular de la concesión o autorización.
MEDIDAS QUE AFECTARON A LA TASA DE ACTIVIDAD	
<i>Artículo 18. Medidas respecto de la tasa de actividad</i> 1. Las AAPP, <u>a solicitud del sujeto pasivo</u>, justificando cumplidamente el <u>impacto negativo en su actividad de la crisis del COVID-19</u>, podrán <u>dejar sin efecto para el año 2020 el límite inferior de la cuota íntegra anual</u> de la tasa de actividad establecido en el artículo 188.b).2.º 1 del TRLPEMM. 2. Las AAPP, <u>a solicitud del sujeto pasivo</u>, justificando cumplidamente el impacto negativo en su actividad de la crisis del COVID-19, podrán <u>modificar para 2020 la exigibilidad de la</u>	<i>Artículo 10. Medidas respecto de la tasa de actividad</i> 1. Las AAPP, <u>a solicitud del sujeto pasivo</u>, justificando cumplidamente el <u>impacto negativo en su actividad de la crisis del COVID-19</u>, podrán <u>dejar sin efecto para el año 2020 el límite inferior de la cuota íntegra anual</u> de la tasa de actividad establecido en el artículo 188.b).2.º 1 del TRLPEMM. 2. Las AAPP, <u>a solicitud del sujeto pasivo</u>, justificando cumplidamente el impacto negativo en su actividad de la crisis del COVID-19, podrán <u>modificar para 2020 la exigibilidad de la</u>

ANEXO II

COMPARATIVA ENTRE LAS MEDIDAS DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA PARA HACER FRENTE AL IMPACTO DEL COVID-19 EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO, PREVISTAS EN EL RD 15/2020, DE 21 DE ABRIL DE 2020 (REDACCIÓN ORIGINAL) Y EN EL RD 26/2020, DE 8 DE JULIO DE 2020.

RDL 15/2020, de 21 de abril de 2020 (vigente hasta el 8 de julio de 2020)	RDL 26/2020, de 8 de julio de 2020 (vigente a partir del 9 de julio de 2020)
tasa de actividad establecida en el título habilitante, <u>suprimiendo en su caso el pago anticipado y difiriendo su liquidación</u> al final del ejercicio en función de la actividad efectivamente desarrollada. En todo caso <u>no será requerida más garantía</u> que la del propio título concesional o autorización otorgada.	tasa de actividad establecida en el título habilitante, <u>suprimiendo en su caso el pago anticipado y difiriendo su liquidación</u> al final del ejercicio en función de la actividad efectivamente desarrollada. En todo caso <u>no será requerida más garantía</u> que la del propio título concesional o autorización otorgada.
MEDIDAS QUE AFECTARON A LA TASA DEL BUQUE	
<i>Artículo 19. Medidas respecto de la tasa del buque</i> 1. A partir de la entrada en vigor del presente RDL y durante el ejercicio 2020, se establece una <u>exención a la tasa del buque</u> cuando este deba encontrarse <u>amarrado o fondeado en aguas portuarias, como consecuencia de una orden</u> de la Autoridad competente por razón de la crisis del COVID-19, mientras dure esta circunstancia. 2. Mientras dure el estado de alarma acordado por el Consejo de Ministros en el RD 463/2020, de 14 de marzo, y sus prórrogas, a los <u>buques de servicios marítimos que dejen de operar se les aplicará en la tasa</u> del buque (T-1) el coeficiente por estancia prolongada en lo que se refiere a <u>buques inactivos</u>, desde el primer día de estancia en aguas portuarias. 3. Mientras dure el estado de alarma acordado por el Consejo de Ministros en el RD 463/2020, de 14 de marzo, y sus prórrogas, para los <u>buques destinados a la prestación de servicios portuarios el coeficiente</u> previsto en el artículo 197.1.e). 8.º del TRLPEMM, <u>se reducirá al 1,16</u>. 4. Para todas aquellas <u>escalas que se registren</u> desde la publicación del presente RDL y mientras se prolongue el referido estado de alarma, se establece un <u>valor de 1,08 € para la cuantía básica</u> S de la tasa del buque, a excepción de los buques que estén adscritos a un servicio marítimo regular de pasaje o carga rodada en cuyo caso dicho valor será de 0,60 €.	<i>Artículo 11. Medidas respecto de la tasa del buque</i> 1. A partir del 1 de marzo y hasta el 31 de octubre de 2020, se establece una <u>exención a la tasa del buque</u> cuando este deba encontrarse <u>amarrado o fondeado en aguas portuarias, como consecuencia de una orden</u> de la Autoridad competente por razón de la crisis del COVID-19, mientras dure esta circunstancia. 2. A partir del 1 de marzo y hasta el 31 de octubre de 2020, a los <u>buques de servicios marítimos que dejen de operar se les aplicará en la tasa</u> del buque (T-1) el coeficiente por estancia prolongada en lo que se refiere a <u>buques inactivos</u>, desde el primer día de estancia en aguas portuarias. 3. A partir del 1 de marzo y hasta el 31 de octubre de 2020, para los <u>buques destinados a la prestación de servicios portuarios el coeficiente</u> previsto en el artículo 197.1.e). 8.º del TRLPEMM, <u>se reducirá al 1,16</u>. 4. Para todas aquellas <u>escalas</u> que tengan lugar a partir del 1 de marzo y hasta el 31 de octubre de 2020, se establece un valor de 1,00 € para la cuantía básica S de la tasa del buque, a excepción de los buques que estén adscritos a un servicio marítimo regular de pasaje o carga rodada en cuyo caso dicho valor será de 0,60 €. 5. Las <u>liquidaciones practicadas con anterioridad</u> a la entrada en vigor de este RDL, que pudieran estar incluidas en los supuestos previstos en los apartados anteriores de este artículo, tendrán la consideración de <u>provisionales y podrán revisarse por la AP</u>, previa comprobación del cumplimiento de los requisitos establecidos en este precepto, a solicitud

ANEXO II

COMPARATIVA ENTRE LAS MEDIDAS DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA PARA HACER FRENTE AL IMPACTO DEL COVID-19 EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO, PREVISTAS EN EL RD 15/2020, DE 21 DE ABRIL DE 2020 (REDACCIÓN ORIGINAL) Y EN EL RD 26/2020, DE 8 DE JULIO DE 2020.

RDL 15/2020, de 21 de abril de 2020 (vigente hasta el 8 de julio de 2020)	RDL 26/2020, de 8 de julio de 2020 (vigente a partir del 9 de julio de 2020)
	del sujeto pasivo formulada antes de que transcurra el plazo de dos meses a contar desde la entrada en vigor de este RDL. La práctica de la correspondiente liquidación no devengará intereses a favor del sujeto pasivo de la tasa. Transcurrido el plazo de dos meses sin haberse solicitado la revisión, las liquidaciones a que se refiere este precepto devendrán definitivas.
APLAZAMIENTO DE DEUDAS TRIBUTARIAS	
<i>Artículo 20. Aplazamiento de deudas tributarias en el ámbito portuario</i> Previa solicitud, las AAPP podrán conceder el aplazamiento de la deuda tributaria correspondiente de las liquidaciones de tasas portuarias devengadas <u>desde la fecha de entrada en vigor del RDL 7/2020, de 12 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes para responder al impacto económico del COVID-19 y hasta el 30 de junio de 2020</u>, ambos inclusive. Las condiciones del aplazamiento serán las siguientes: a) El plazo máximo será de seis meses. b) No se devengarán intereses de demora ni se exigirán garantías para el aplazamiento.	<i>Artículo 12. Aplazamiento de deudas tributarias en el ámbito portuario</i> Previa solicitud, las AAPP podrán conceder el aplazamiento de la deuda tributaria correspondiente a las liquidaciones no ingresadas de tasas portuarias devengadas <u>desde el 1 de marzo y hasta el 31 de octubre de 2020</u>, ambos inclusive. El aplazamiento que podrá concederse también incluye la deuda tributaria correspondiente a las liquidaciones no ingresadas de la tasa de ocupación a lo largo de todo el ejercicio 2020. Las condiciones del aplazamiento serán las siguientes: a) El plazo máximo será de seis meses. b) No se devengarán intereses de demora ni se exigirán garantías para el aplazamiento.

ANEXO III

IMPORTE DE LOS INGRESOS DE LAS TASAS DE OCUPACIÓN, DEL BUQUE Y DE ACTIVIDAD, EJERCICIOS 2019-2020

(en euros)

AAPP	Tasa de ocupación		Tasa del buque		Tasa de actividad	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
A CORUÑA	6.366.308,85	6.987.210,18	6.182.187,14	8.777.112,67	1.640.561,64	2.118.403,72
ALICANTE	3.875.298,48	4.131.865,24	1.962.133,38	1.804.308,84	1.813.690,21	2.377.697,02
ALMERÍA	2.195.835,62	2.213.408,68	2.677.734,44	2.401.212,27	1.170.630,33	1.195.276,44
AVILÉS	4.773.182,94	4.617.586,83	3.338.851,02	4.252.717,18	1.699.772,82	2.057.412,92
BAHÍA DE ALGECIRAS	12.027.751,33	12.969.373,69	9.484.941,44	9.955.827,28	10.681.980,27	12.358.353,05
BAHÍA DE CÁDIZ	4.555.180,75	4.779.923,74	5.157.830,97	6.722.049,85	4.100.765,42	2.685.087,88
BALEARES	15.195.838,59	18.895.561,82	1.812.112,94	8.225.403,59	4.973.533,77	7.290.414,22
BARCELONA	51.782.338,60	57.310.839,57	25.510.704,51	33.362.348,31	11.844.897,43	15.271.763,10
BILBAO	20.208.750,76	22.747.487,11	12.090.050,35	14.910.341,38	5.614.019,37	6.547.257,45
CARTAGENA	5.135.615,64	5.217.607,73	12.181.623,54	14.129.896,20	4.512.257,58	5.817.503,79
CASTELLÓN	6.644.150,05	6.782.763,95	5.207.382,04	6.437.950,32	4.167.404,74	5.204.940,68
CEUTA	3.167.674,78	3.167.608,57	774.152,18	1.051.781,76	1.264.668,90	1.184.692,40
FERROL-SAN CIBRAO	3.638.041,02	3.872.752,54	2.789.953,06	4.561.846,07	3.039.531,95	2.974.047,14
GIJÓN	11.726.138,13	12.141.616,35	9.224.615,03	11.343.456,91	3.156.332,95	3.417.052,01
HUELVA	9.228.255,61	9.317.084,88	8.755.244,07	9.682.279,78	4.500.854,92	4.998.569,28
LAS PALMAS	18.908.710,30	22.775.079,24	23.809.053,96	24.507.344,62	4.947.809,87	9.252.112,71
MÁLAGA	4.747.979,38	5.220.194,14	3.356.247,67	5.147.280,07	1.623.686,47	1.819.518,84
MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	2.258.049,40	2.439.934,36	1.378.615,70	1.878.982,46	1.222.673,03	1.379.280,45
MELILLA	1.676.440,05	2.076.519,68	543.298,16	1.134.847,37	758.852,19	1.038.763,70
MOTRIL	1.142.070,61	1.321.773,01	2.307.132,16	2.159.195,21	699.638,73	668.066,75
PASAIA	3.389.865,81	3.332.414,62	1.574.980,89	1.612.095,11	1.837.801,66	2.027.521,42
SANTA CRUZ DE TENERIFE	9.773.889,61	10.137.609,32	9.210.400,72	11.619.164,26	2.933.884,73	3.884.633,90
SANTANDER	5.938.468,95	7.017.628,59	4.472.885,52	5.531.166,64	1.725.459,66	2.025.238,90
SEVILLA	7.006.931,53	7.012.860,24	1.786.507,56	1.830.168,66	5.715.893,67	5.838.392,40
TARRAGONA	12.700.514,25	13.796.147,80	12.992.369,18	16.120.694,25	7.915.398,60	7.944.926,12
VALENCIA	27.865.285,08	27.585.558,61	27.685.225,73	29.684.081,90	13.618.083,58	15.499.105,77
VIGO	7.440.541,85	6.876.693,68	4.083.589,63	4.637.035,05	3.459.496,21	4.090.255,55
VILAGARCÍA	1.705.408,91	1.699.129,35	642.337,60	884.112,12	588.968,52	569.484,04
TOTAL	265.074.516,88	286.444.233,52	200.992.160,59	244.364.700,13	111.228.549,22	131.535.771,65

Fuente: Elaboración propia a partir de la información facilitada por las AAPP.

REPERCUSIÓN ECONÓMICA DE LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA COVID-19

(en euros)

AAPP	REPERCUSIÓN ECONÓMICA				
	TRÁFICOS MÍNIMOS	TASA DE OCUPACIÓN	TASA DE ACTIVIDAD	TASA DE BUQUE	TOTAL
A CORUÑA	489.343	331.664	62.384	42.780	926.171
ALICANTE		570.213	515.828	50.199	1.136.240
ALMERIA		87.167	143.812	263.583	494.562
AVILES*		103.824	75.226		179.050
ALGECIRAS*	7.980.770	822.422	2.333.601	481.385	11.618.178
CADIZ		499.056		169.173	668.229
BALEARES*	239.460	1.352.179	48.546	2.358.034	3.998.219
BARCELONA*	709.101	5.727.544	672.460	1.065.261	8.174.366
BILBAO*		2.243.586	193.392	368.654	2.805.632
CARTAGENA		24.471	11.105	32.895	68.471
CASTELLON	7.511	349.138	2.155.278	92.800	2.604.727
CEUTA		81.268	57.960	33.075	172.303
FERROL	41.935	190.667	113.326	22.338	368.266
GIJON		495.064	84.275	149.859	729.198
HUELVA	69.466	123.326	92.788	185.856	471.436
LAS PALMAS*	1.604.708	1.858.887	2.500.307	394.450	6.358.352
MÁLAGA*	4.000	864.915	347.734	206.974	1.423.623
MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	80.014	162.017	33.393	14.404	289.828
MELILLA		474.336	13.643	92.097	580.076
MOTRIL	441.630	197.085		11.447	650.162
PASAIA		207.576		91.483	299.059
SANTA CRUZ DE TENERIFE	780.000	360.000	250.000		1.390.000
SANTANDER		734.975	299.360	255.818	1.290.153
SEVILLA	305.307	248.123	154.987	175.191	883.608
TARRAGONA	304.492	1.032.630	64.051	85.087	1.486.260
VALENCIA*	1.000.000	1.450.000	690.000	910.000	4.050.000
VIGO*	43.694	139.348		286.540	469.582
VILAGARCÍA DE AROUSA	23.010	3.034	3.059	22.537	51.640
TOTAL	14.124.441	20.734.515	10.916.515	7.861.920	53.637.391

Fuente: Elaboración propia a partir de la información facilitada por las AAPP.

*Coste estimado por la AP sujeto a variación una vez finalizado el proceso de revisión de la documentación

ANEXO V

**PORCENTAJE DE CONCESIONES AFECTADAS POR LA MEDIDA DE REACTIVACIÓN
ECONÓMICA RELATIVA A LA TASA DE OCUPACIÓN**

AAPP	Nº CONCESIONES 14/03/2020	SOLICITUDES	SOLICITADAS %	APROBADAS	APROBADAS/ SOLICITADAS %
A CORUÑA	153	17	11,11	12	70,59
ALICANTE	60	29	48,33	21	72,41
ALMERÍA	30	4	13,33	4	17,39
AVILÉS	134	4	2,99	4	100,00
BAHÍA DE ALGECIRAS	90	90	100,00	90	100,00
BAHÍA DE CÁDIZ	184	41	22,28	29	70,73
BALEARES	101	24	23,76	17	70,83
BARCELONA	147	43	29,25	28	65,12
BILBAO	172	42	24,42	36	85,71
CARTAGENA	101	13	12,87	6	46,15
CASTELLÓN	198	31	15,66	13	41,94
CEUTA	212	12	5,66	12	100,00
FERROL-SAN CIBRAO	63	13	20,63	8	61,54
GIJÓN	164	30	18,29	18	60,00
HUELVA	212	45	21,23	24	53,33
LAS PALMAS	344	83	24,13	68	81,93
MÁLAGA	79	10	12,66	7	70,00
MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	87	11	12,64	8	72,73
MELILLA	81	14	17,28	6	42,86
MOTRIL	31	3	9,68	2	66,67
PASAIA	52	14	26,92	4	28,57
SANTA CRUZ DE TENERIFE	169	60	35,50	60	100,00
SANTANDER	292	47	16,10	33	70,21
SEVILLA	125	31	24,80	10	32,26
TARRAGONA	132	27	20,45	9	33,33
VALENCIA	76	35	46,05	13	37,14
VIGO	708	77	10,88	76	98,70
VILAGARCÍA DE AROUSA	97	5	5,15	4	80,00
TOTAL	4.294	855	19,91	622	72,75

Fuente: Elaboración propia a partir de la información facilitada por las AAPP

ANEXO VI

**PORCENTAJE DE CONCESIONES AFECTADAS POR LA MEDIDA DE REACTIVACIÓN
ECONÓMICA RELATIVA A LA TASA DE ACTIVIDAD**

AAPP	Nº CONCESIONES 14/03/2020	SOLICITUDES	SOLICITADAS %	APROBADAS	APROBADAS/ SOLICITADAS %
A CORUÑA	153	28	18,30	24	85,71
ALICANTE	60	28	46,67	24	85,71
ALMERÍA	30	4	13,33	4	100,00
AVILÉS	134	4	2,99	4	100,00
BAHÍA DE ALGECIRAS	101	101	100,00	93	92,08
BAHÍA DE CÁDIZ	0	0	0,00	0	0,00
BALEARES	101	16	15,84	2	12,50
BARCELONA	147	19	12,93	10	52,63
BILBAO	172	6	3,49	6	100,00
CARTAGENA	101	3	2,97	1	33,33
CASTELLÓN	198	59	29,80	55	93,22
CEUTA	212	15	7,08	15	100,00
FERROL-SAN CIBRAO	63	13	20,63	4	30,77
GIJÓN	164	26	15,85	10	38,46
HUELVA	212	45	21,23	45	100,00
LAS PALMAS	344	98	28,49	42	42,86
MÁLAGA	79	10	12,66	0	0,00
MARIN Y RÍA DE PONTEVEDRA	87	9	10,34	9	100,00
MELILLA	81	14	17,28	6	42,86
MOTRIL	31	2	6,45	2	100,00
PASAIA	52	14	26,92	14	100,00
SANTA CRUZ DE TENERIFE	169	60	35,50	60	100,00
SANTANDER	292	45	15,41	31	68,89
SEVILLA	125	31	24,80	10	32,26
TARRAGONA	132	25	18,94	8	32,00
VALENCIA	74	28	37,84	18	64,29
VIGO	708	20	2,82	20	100,00
VILAGARCÍA DE AROUSA	97	6	6,19	5	83,33
TOTAL	4.119	729	17,70	522	71,60

Fuente: Elaboración propia a partir de la información facilitada por las AAPP

SOLICITUDES DE LA MEDIDA DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA RELATIVA A LOS APLAZAMIENTOS DE PAGO

AAPP	SOLICITUDES APLAZAMIENTOS		% APROBADAS
	RECIBIDAS	APROBADAS	
A CORUÑA	77	76	98,70
ALICANTE	47	46	97,87
ALMERÍA	45	43	95,56
AVILÉS	1	1	100,00
BAHÍA DE ALGECIRAS	56	26	46,43
BAHÍA DE CÁDIZ	48	44	91,67
BALEARES	35	35	100,00
BARCELONA	134	127	94,78
BILBAO	80	79	98,75
CARTAGENA	31	29	93,55
CASTELLÓN	54	54	100,00
CEUTA	15	14	93,33
FERROL-SAN CIBRAO	13	13	100,00
GIJÓN	33	31	93,94
HUELVA	35	35	100,00
LAS PALMAS	123	122	99,19
MÁLAGA	47	38	80,85
MARIN - RÍA DE PONTEVEDRA	9	9	100,00
MELILLA	17	17	100,00
MOTRIL	38	38	100,00
PASAIA	98	97	98,98
SANTA CRUZ DE TENERIFE	108	108	100,00
SANTANDER	13	13	100,00
SEVILLA	13	5	38,46
TARRAGONA	117	116	99,15
VALENCIA	161	157	97,52
VIGO	51	50	98,04
VILAGARCÍA DE AROSA	15	14	93,33
TOTAL	1.514	1.437	94,91

Fuente: Elaboración propia a partir de la información facilitada por las AAPP

ANEXO VIII

PLAN DE INVERSIONES DEL INMOVILIZADO MATERIAL

AAPP	Presupuesto	Previsión cierre	Presupuesto	VARIACIÓN		Previsión	Previsión	Previsión	TOTAL 2021/2024
	2020	2020	2021	%	ABSOLUTA	2022	2023	2024	
A CORUÑA	24.004.000	17.247.000	28.660.000	166,17	11.413.000	20.057.000	15.140.000	24.427.000	88.284.000
ALICANTE	4.479.000	2.595.000	5.519.000	212,68	2.924.000	4.568.000	4.427.000	4.546.000	19.060.000
ALMERÍA	7.477.000	5.404.000	6.825.000	126,30	1.421.000	4.827.000	10.863.000	12.090.000	34.605.000
AVILÉS	10.161.000	4.934.000	16.393.000	332,25	11.459.000	13.658.000	13.955.311	9.178.403	53.184.714
BAHÍA DE ALGECIRAS	52.682.045	26.253.100	54.361.000	207,07	28.107.900	57.288.000	52.056.000	42.050.000	205.755.000
BAHÍA DE CÁDIZ	18.847.000	17.583.000	17.887.000	101,73	304.000	32.994.000	26.161.000	26.045.000	103.087.000
BALEARES	42.594.000	25.043.000	45.561.000	181,93	20.518.000	82.880.000	105.498.000	104.501.000	338.440.000
BARCELONA	91.483.490	74.293.770	129.292.172	174,03	54.998.402	177.873.185	169.664.256	127.330.145	604.159.758
BILBAO	42.444.000	17.248.000	49.812.000	288,80	32.564.000	48.977.000	66.866.000	43.669.000	209.324.000
CARTAGENA	25.423.000	27.170.000	68.716.000	252,91	41.546.000	82.584.000	85.111.000	85.089.000	321.500.000
CASTELLÓN	20.920.000	8.821.001	18.867.000	213,89	10.046.000	25.451.000	12.568.000	28.050.000	84.936.000
CEUTA	6.265.000	2.863.000	9.190.000	320,99	6.327.000	8.830.000	9.089.000	6.522.000	33.631.000
FERROL-SAN CIBRAO	33.769.000	19.474.000	38.612.000	198,27	19.138.000	28.902.000	10.863.000	3.900.000	82.277.000
GIJÓN	13.212.745	5.021.500	10.360.000	206,31	5.338.500	12.734.000	11.242.500	9.911.000	44.247.500
HUELVA	87.077.000	64.467.000	65.261.000	101,23	794.000	63.874.000	27.011.000	13.402.000	169.548.000
LAS PALMAS	64.366.000	37.404.000	48.979.000	130,95	11.575.000	58.825.000	61.372.000	40.898.000	210.074.000
MÁLAGA	8.309.000	6.209.000	12.187.000	196,28	5.978.000	19.053.000	12.455.000	1.330.000	45.025.000
MARIN Y RIA DE PONTEVEDRA	10.117.000	4.475.000	10.374.000	231,82	5.899.000	8.595.000	8.046.000	3.760.000	30.775.000
MELILLA	16.685.000	2.074.000	2.377.000	114,61	303.000	10.591.000	8.849.000	4.436.000	26.253.000
MOTRIL	7.232.000	4.420.000	3.933.000	88,98	-487.000	8.675.000	11.644.000	5.640.000	29.892.000
PASAIA	19.785.000	11.738.000	22.453.000	191,28	10.715.000	10.476.000	6.275.000	5.925.000	45.129.000
SANTA CRUZ DE TENERIFE	55.745.000	27.457.566	66.875.998	243,56	39.418.432	62.013.815	49.075.803	19.770.860	197.736.476
SANTANDER	40.356.000	10.140.000	39.805.000	392,55	29.665.000	40.905.000	5.678.000	8.968.000	95.356.000
SEVILLA	4.981.000	3.642.000	6.638.000	182,26	2.996.000	8.200.000	3.951.000	9.144.000	27.933.000
TARRAGONA	48.564.000	32.719.000	53.013.000	162,03	20.294.000	42.076.000	23.950.000	20.360.000	139.399.000
VALENCIA	73.867.000	26.321.000	122.328.000	464,75	96.007.000	170.251.000	125.604.000	108.157.000	526.340.000
VIGO	24.846.800	17.850.000	15.631.111	87,57	-2.218.889	23.094.000	27.712.000	28.310.000	94.747.111
VILAGARCÍA	1.224.000	1.071.000	1.123.000	104,86	52.000	1.300.000	2.888.000	4.530.000	9.841.000
TOTAL	856.916.080	503.937.937	971.033.281	192,69	467.095.344	1.129.552.000	968.014.869	801.939.409	3.870.539.559

Fuente: Elaboración propia a partir de la información facilitada por las AAPP.



ALEGACIONES FORMULADAS

(De conformidad con lo previsto en las Normas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas, Norma de Procedimiento 66, se han excluido los documentos y justificaciones adjuntos a las alegaciones que no resultan esenciales para comprender lo expuesto en ellas)



RELACIÓN DE ALEGANTES

- 1.- Autoridad Portuaria de A Coruña
 - PRESIDENTE
 - EXPRESIDENTE
- 2.- Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras
 - PRESIDENTE
- 3.- Autoridad Portuaria de Baleares
 - PRESIDENTE
- 4.- Autoridad Portuaria de Bilbao
 - PRESIDENTE
- 5.- Autoridad Portuaria de Cartagena
 - PRESIDENTA
- 6.- Autoridad Portuaria de Castellón
 - PRESIDENTE
- 7.- Autoridad Portuaria de Málaga
 - PRESIDENTE
- 8.- Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra
 - PRESIDENTE
- 9.- Autoridad Portuaria de Pasaia
 - PRESIDENTE
 - EXPRESIDENTE
- 10.- Autoridad Portuaria de Sevilla
 - PRESIDENTE
- 11.- Autoridad Portuaria de Tarragona
 - PRESIDENTE
- 12.- Autoridad Portuaria de Valencia
 - PRESIDENTE
- 13.- Ente Público Puertos del Estado
 - PRESIDENTE



ALEGACIONES FORMULADAS POR AUTORIDAD PORTUARIA DE A CORUÑA

- PRESIDENTE
- EXPRESIDENTE

AL TRIBUNAL DE CUENTAS

SECCIÓN DE FISCALIZACIÓN

DEPARTAMENTO DEL SECTOR PÚBLICO FUNDACIONAL Y EMPRESARIAL Y OTROS ENTES ESTATALES

Manuel Fuertes Carballeira, Secretario de la Autoridad Portuaria de A Coruña, actuando en nombre y representación de la misma, ante este Tribunal comparezco y como mejor proceda en Derecho

DIGO

Que con fecha 26 de abril se recibió en esta Autoridad Portuaria oficio de ese Tribunal de fecha 19 de abril y registro de salida S202200100003603, que traslada a la Presidencia de este organismo el “*ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LA APLICACIÓN POR LAS AUTORIDADES PORTUARIAS DE LAS MEDIDAS DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DURANTE EL EJERCICIO 2020 Y SU INCIDENCIA SOBRE LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DEL SISTEMA PORTUARIO ESTATAL*”, por lo que, al amparo de lo establecido en el art. 44 de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas y dentro del plazo concedido, vengo a formular las siguientes

ALEGACIONES

PRIMERA.- EN RELACIÓN CON EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA.

En el apartado III.1 del anteproyecto de informe se establecen una serie conclusiones relacionadas al cumplimiento de las medidas de reactivación económica en el transporte marítimo reguladas en el RDL 15/2020, de 21 de abril, de medidas urgentes complementarias para apoyar la economía y el empleo y del RDL 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica en los ámbitos de transporte y vivienda.

CSV :

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>
FIRMANTE(1) : MANUEL TOMÁS FUERTES CARBALLEIRA | FECHA : 09/05/2022 13:49 | Sin acción específica

En concreto en la página 44 del referido informe se concluye que, en términos generales, las AAPP aplicaron la citada normativa adecuadamente a aquellas entidades que solicitaron en plazo acogerse a ellas y que, además, reunían los requisitos establecidos para ello; se les aplicaron los criterios fijados en la normativa, así como los que fueron aprobados por el Consejo de Administración de la propia Autoridad Portuaria; y las reducciones se efectuaron conforme a los cálculos prescritos.

Sin perjuicio de la anterior conclusión, el Tribunal manifiesta que el artículo 9 del referido RDL 26/2020, establecía como órgano competente para la aprobación de la reducción de la tasa de ocupación al Consejo de Administración, de la facultad de delegación.

El informe señala que, en el caso de la Autoridad Portuaria de A Coruña, la aprobación de las resoluciones no fue efectuada directamente por el Consejo de Administración sino por delegación de éste, lo cual entendemos que no ofrece problema alguno, si bien objeta ese Tribunal que esta delegación no fue publicada en ningún Boletín Oficial, incumpléndose con ello el artículo 9.3 de la LRJSP. (Subapartados II.1 y II.2)

Al respecto de esta apreciación se pone de relieve que los criterios para la determinación de las reducciones de la tasa de ocupación, sí fueron sometidos a la aprobación del Consejo de Administración en esta Autoridad Portuaria, en su sesión de 30 de junio de 2020, considerando suficiente esta aprobación para dar cumplimiento a lo previsto en el art. 17 del RDL 15/2020 y del 9.3 del RDL 26/2020, que establecían que *“la magnitud de la reducción será aprobada por el Consejo de Administración de cada Autoridad Portuaria”*. Se adjunta como documento nº1 Acuerdo del Consejo de Administración en el que se aprueban los criterios para la determinación de las reducciones de la tasa de ocupación, con carácter provisional durante el ejercicio 2020, previstas en el artículo 17 del Real Decreto-Ley 15/2020, de 21 de abril, de medidas urgentes complementarias para apoyar la economía y el empleo.

Por otro lado, el Consejo de Administración de esta Autoridad Portuaria, en sesión celebrada el 20 de diciembre de 2006, aprobó una delegación en la Dirección de este organismo, publicada el Boletín Oficial de la Provincia de A Coruña número 14, de 18 de enero de 2007, que incluye *“La realización de todos los actos ordinarios relativos al proceso de recaudación de tasa e ingresos de derecho público, como la liquidación de intereses de mora, expedición de certificados de descubierto y cuantos actos sean inherentes al mismo y precisos para la recaudación por vía*

CSV :

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>
FIRMANTE(1) : MANUEL TOMÁS FUERTES CARBALLEIRA | FECHA : 09/05/2022 13:49 | Sin acción específica

ejecutiva". Se adjunta como documento nº2 Boletín oficial de la Provincia de 18 de enero de 2007 en la que se publica la referida delegación.

Es por ello que sí que existe una delegación previa que posibilita la aprobación de las reducciones de la tasa de ocupación previstas en los RDL de aplicación, la cual fue objeto de la debida publicación de acuerdo con la normativa.

En cualquier caso si, a juicio del Tribunal, el acuerdo de del Consejo de Administración y la publicación que se anexan a este escrito de alegaciones, no se ajustan a las previsiones legales del RDL 15/2020, y del RDL 26/2020, estaríamos ante una mera irregularidad formal no invalidante al amparo de las previsiones contenidas en el art. 48 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP en lo sucesivo). Es obligado recordar que el Tribunal Supremo ha determinado que la frontera entre los defectos formales no invalidantes y los que suponen la anulabilidad del acto se sitúa en el hecho de que: *"el defecto sea de tal entidad que haya tenido trascendencia bastante para posibilitar la alteración del resultado final (STS de 1 de marzo de 2000)"*. En el caso que nos ocupa, el supuesto defecto señalado en el anteproyecto de informe no tiene, a todas luces, influencia alguna en el resultado alcanzado.

SEGUNDA.- SOLICITUD DE REMISIÓN DE EJEMPLAR DEL ANTEPROYECTO DEL INFORME A DON ENRIQUE LOSADA RODRÍGUEZ.

Tal y como se solicitaba en el oficio que acompañaba al Anteproyecto de Informe, el mismo ha sido remitido a D. Enrique Losada Rodríguez, anterior Presidente de este organismo, que acusó recibo del mismo con fecha 4 de mayo, al tiempo que manifestaba su intención de suscribir las alegaciones que fuesen presentadas por esta Autoridad Portuaria. Adjunto como documento nº3 certificado en el que se constata el envío del anteproyecto, la recepción por el interesado y su voluntad de adherirse a las alegaciones formuladas por esta Autoridad Portuaria.

Por todo lo expuesto, SUPLICO:

CSV : 

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : MANUEL TOMÁS FUERTES CARBALLEIRA | FECHA : 09/05/2022 13:49 | Sin acción específica

Que tenga por presentado este escrito, con sus copias y documentos anexos, y tenga por evacuado el trámite de alegaciones y las mismas sean tenidas en cuenta de cara a la emisión del Informe definitivo.

Es de Justicia que pido en Coruña, a fecha de firma.



Manuel Fuertes Carballeira.

(Firmado electrónicamente).

CSV : [REDACTED]

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : MANUEL TOMÁS FUERTES CARBALLEIRA | FECHA : 09/05/2022 13:49 | Sin acción específica

D. Martín Fernández Prado, titular del DNI [REDACTED] en nombre y representación de la **AUTORIDAD PORTUARIA DE A CORUÑA**, con domicilio social en Avenida de la Marina 3, 15001 A Coruña, provista de NIF [REDACTED], en el ejercicio de las competencias que le confieren el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en calidad de Presidente de la Autoridad Portuaria designado por Orden de la Conselleira do Mar de la Xunta de Galicia de 20 de noviembre de 2020, BOE núm. 316 de 03 de diciembre de 2020, mediante el presente escrito,

Autoriza a,

D. Manuel Tomás Fuertes Carballeira, titular del DNI [REDACTED] Secretario General de la Autoridad Portuaria de A Coruña, para que comparezca y actúe en su nombre y representación, como su representante legal, y para que pueda presentar las alegaciones y aportar los documentos que considere al **ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LA APLICACIÓN DE LAS AUTORIDADES PORTUARIAS DE LAS MEDIDAS DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DURANTE EL EJERCICIO 2020 Y SU INCIDENCIA SOBRE LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DEL SISTEMA PORTUARIO ESTATAL**, realizado por ese Tribunal de Cuentas.

En A Coruña, a fecha de firma

D. Martín Fernández Prado
Presidente
Firmado electrónicamente

CSV

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>
FIRMANTE(1) : MARTÍN FERNÁNDEZ PRADO | FECHA : 09/05/2022 13:29 | Sin acción específica

A Coruña, a fecha de firma electrónica.

Manuel Fuertes Carballeira, en calidad de Secretario General de la Autoridad Portuaria de A Coruña,

CERTIFICA

Que, recibido el oficio del Tribunal de Cuentas con el que se acompaña el *Anteproyecto de informe de fiscalización de la aplicación de las Autoridades Portuarias de las medidas de reactivación económica en el sector del transporte durante el ejercicio 2020 y su incidencia sobre la planificación estratégica del sistema portuario estatal*, con fecha 26 de abril de 2022 y registro de entrada nº REGAGE22e00014959321, se ha trasladado el referido Anteproyecto de Informe, de acuerdo con lo solicitado por ese Tribunal de Cuentas, a D. Enrique Losada Rodríguez, Presidente de esta Autoridad Portuaria en el periodo fiscalizado, para que pueda formular las alegaciones y presentar los documentos que considere oportunos.

Que dicha remisión se ha realizado mediante correo electrónico con fecha 4 de mayo de 2022, confirmando D. Enrique Losada Rodríguez la recepción de la comunicación ese mismo día, y manifestando en el mismo correo que suscribe las alegaciones que esta Autoridad Portuaria presente ante ese organismo.

Lo que se certifica a los efectos oportunos en el lugar y la fecha arriba indicados.

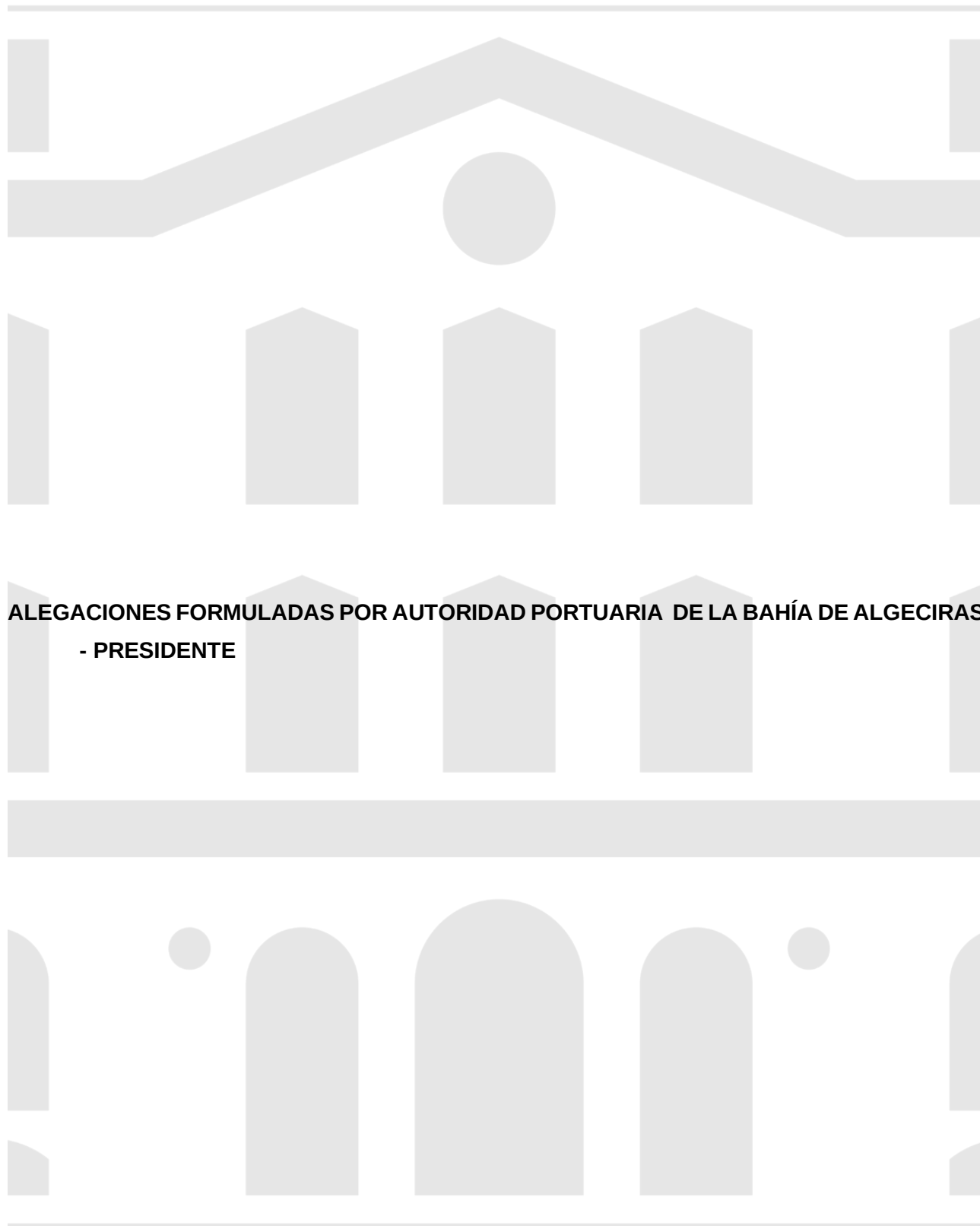
EL SECRETARIO GENERAL,

Manuel Fuertes Carballeira
Firmado electrónicamente

CSV : [REDACTED]

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : MANUEL TOMÁS FUERTES CARBALLEIRA | FECHA : 09/05/2022 13:48 | Certifica



ALEGACIONES FORMULADAS POR AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS
- PRESIDENTE



TRIBUNAL DE
CUENTAS

E 202200100001498

06/05/2022 11:14:07

CSV: 56245-43357-F727C-66359

REGISTRO GENERAL. OFICINA PRINCIPAL



**TRIBUNAL DE CUENTAS
SECCIÓN DE FISCALIZACIÓN**

Departamento del Sector Público Fundacional
y Empresarial y otros Entes Estatales
C/ Fuencarral, 81 28004, Madrid

Algeciras, a la fecha del pie de firma

**Asunto: ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DE APLICACIÓN POR LAS
AUTORIDADES PORTUARIAS DE LAS MEDIDAS DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA EN EL SECTOR
DEL TRANSPORTE DURANTE EL EJERCICIO 2020 Y SU INCIDENCIA SOBRE LA PLANIFICACIÓN
ESTRATÉGICA.**

Estimados Señores,

Recibido adjunto anteproyecto de informe de fiscalización de aplicación por las
Autoridades Portuarias de las medidas de reactivación económica en el sector del transporte
durante el ejercicio 2020 y su incidencia sobre la planificación estratégica, rogamos tomen notas
de:

- **Rendición de cuentas:** La Autoridad Portuaria respeta y cumple en plazo los trámites de
rendición de cuentas que dependen de ella misma, como son la formulación de cuentas
en el plazo de tres meses desde el cierre del ejercicio económico. En cuanto a la remisión
a la IGAE indicada en el artículo 139 de la ley general presupuestaria, en el plazo de siete
meses siguientes al cierre indicado, la misma resulta incompatible con el Art. 39 de la
Ley de Puertos cuando, como es el caso, la propia IGAE se retrasa en la emisión de su
informe de Auditoría, preceptivo para la aprobación por el Consejo de Administración,
obligando tal circunstancia a incumplir uno de los dos preceptos: aprobación de cuentas
por el Consejo tras la recepción de la auditoría de la IGAE o remisión a esta misma de
las cuentas aprobadas. Se acompañan justificantes.
- **Publicación de tasas portuarias:** esta APBA toma nota de su indicación y mejorara la
publicación en Internet indicada en el artículo 168 de la ley de Puertos

Avda. de la Hispanidad, 2 | 11207 Algeciras - España | Tel. (34) 956 585 400 | Fax: (34) 956 585 445 | apba@apba.es | www.apba.es

AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS

CSV: [REDACTED]

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : GERARDO LANDALUCE CALLEJA | FECHA : 03/05/2022 20:49 | Aprueba

ÁMBITO- PREFIJO-

GEISER

Nº registro

REGAGE22s00016594462

CSV

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

04/05/2022 13:10:14 Horario peninsular

Validez del documento

Copia

Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

Código seguro de Verificación : C

Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consulta...>

Código seguro de Verificación :

Reciban un cordial saludo,

José Domingo Gil López
Subdirector de Administración y Finanzas

José Luis Hormaechea Escós
Director General

Gerardo Landaluce Calleja
Presidente

Avda.de la Hispanidad, 2 | 11207 Algeciras - España | Tel. (34) 956 585 400 | Fax: (34) 956 585 445 | apba@apba.es | www.apba.es

AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS

CSV :

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : GERARDO LANDALUCE CALLEJA | FECHA : 03/05/2022 20:49 | Aprueba

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE22s00016594462

CSV

GEISER

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

04/05/2022 13:10:14 Horario peninsular

Validez del documento

Copia

Justificante de presentación



Don/Doña GERARDO LANDALUCE CALLEJA, PRESIDENTE de la entidad Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras remito las cuentas anuales individuales correspondientes al ejercicio 2020 aprobadas por CONSEJO ADMINISTRACION, en ALGECIRAS, 13 DICIEMBRE 2021, que coinciden con las auditadas.

Además hago constar que a dichas cuentas anuales se refiere el informe definitivo de auditoría emitido con fecha 22/11/2021 9:55:30 contenido en el fichero NF0947_2020_211122_095148_AUDITORIA.ZIP cuyo resumen electrónico es C1793BA8E81A93F3137AF6473405C039F812D5F19938FB4B26EDB542D75EE28.

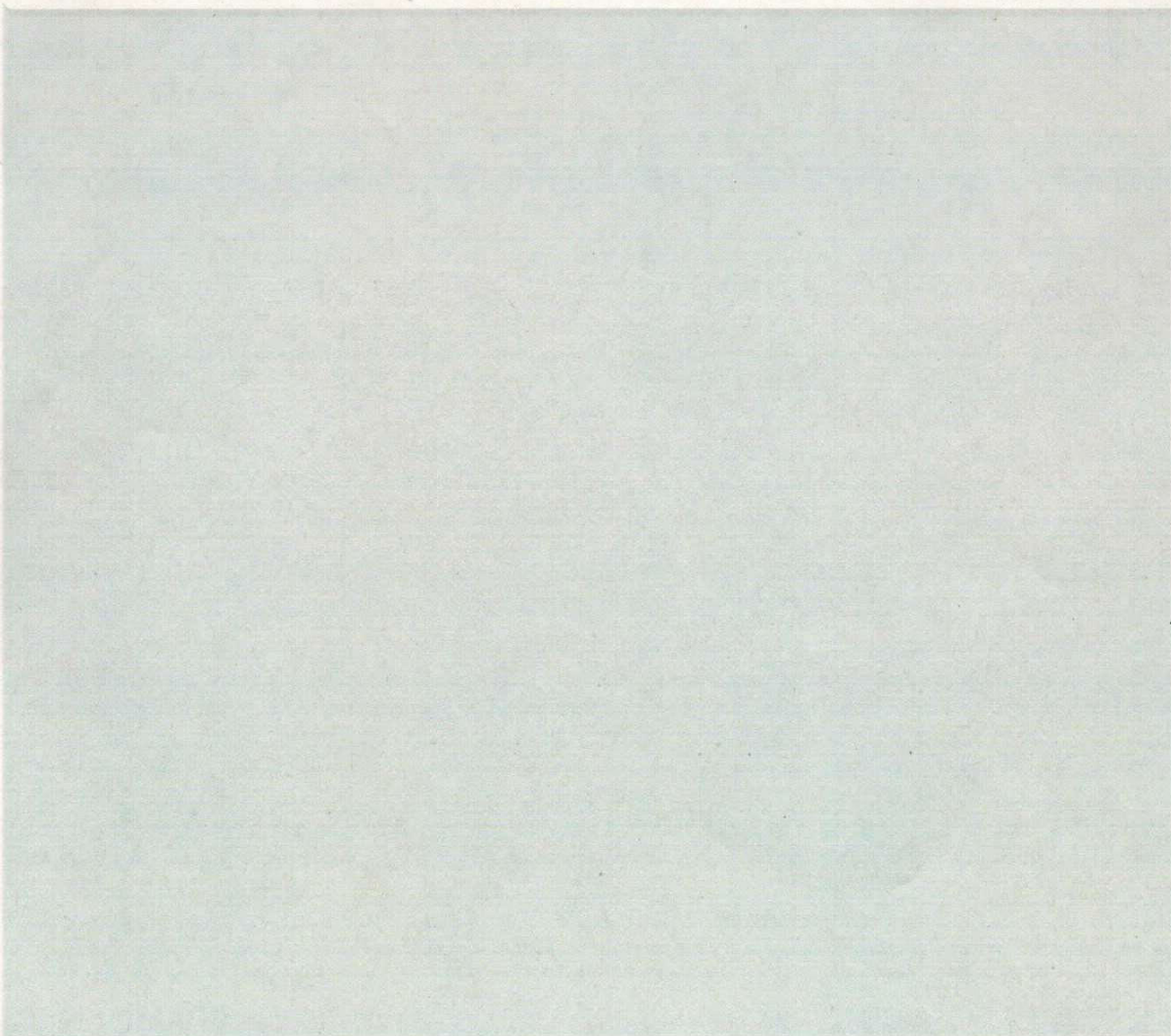
Asimismo, remito la siguiente información a rendir al Tribunal de Cuentas, de acuerdo con lo que se establece en el artículo 2, de la Orden EHA/2043/2010, de 22 de juli
-Informe regulado en el artículo 129.3 de la Ley General Presupuestaria: SI
-Informe de gestión: NO

La información anterior queda contenida en el fichero NF0947_2020_A_211216_181612_Cuentas.zip cuyo resumen electrónico es B9F61F22EDE11FF7D913AAEB5AF9EC84AD4635D82121B9BBE5F619E400C8BFAS

En ALGECIRAS, a jueves, 16 de diciembre de 2021.

Firmante Justificante: Sello Electrónico de la IGAE

Firma Justificante



ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE22s00016594462

CSV

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

04/05/2022 13:10:14 Horario peninsular

Validez del documento

Copia



Justificante de presentación



Don/Doña GERARDO LANDALUCE CALLEJA, PRESIDENTE de la entidad Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras remito las cuentas anuales inc correspondientes al ejercicio 2020 formuladas por PRESIDENTE, en ALGECIRAS, 31 DE MARZO DE 2021.
Asimismo, remito la siguiente información a rendir al Tribunal de Cuentas, de acuerdo con lo que se establece en el artículo 2, punto 1.1, de la Orden julio:
-Informe regulado en el artículo 129.3 de la Ley General Presupuestaria: SI
-Informe de gestión: NO

La información anterior queda contenida en el fichero NF0947_2020_F_210331_144948_Cuentas.zip cuyo resumen electrónico es 4C729AE5FB8F3979715B2D6CA5A37479E63412C28BC9D6F8FD562F483CA32D50.

En ALGECIRAS, a miércoles, 31 de marzo de 2021.

Firmante Justificante: SELLO ELECTRONICO DE LA INTERVENCION GENERAL DE LA ADMINISTRACION DEL ESTADO

Firma Justificante

Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

Código seguro de Verificación : [REDACTED]

<https://webpub2.igae.hacienda.gob.es/cicepred/controlador.aspx?09070701161720090...> 31/03/2021

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE22s00016594462

CSV

DIRECCION DE VALIDACION

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

04/05/2022 13:10:14 Horario peninsular

Validez del documento

Copia



ALEGACIONES FORMULADAS POR AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES
- PRESIDENTE



Francesc Antich Oliver
President

Ports de Balears

Autoritat Portuària de Balears

Moll Vell, 3-5
07012 Palma

Tel.: 971 22 81 51
Fax: 971 72 69 48

Palma, a fecha de la firma

TRIBUNAL DE CUENTAS SECCIÓN DE FISCALIZACIÓN

Departamento del sector público funcional y
empresarial y otros Entes Estatales.

Visto el “ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LA APLICACIÓN POR LAS AUTORIDADES PORTUARIAS DE LAS MEDIDAS DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DURANTE EL EJERCICIO 2020 Y SU INCIDENCIA SOBRE LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DEL SISTEMA PORTUARIO ESTATAL”, y visto el informe sobre el mismo del Jefe de División de Control de Gestión de esta Autoridad Portuaria, no procedo a efectuar alegaciones al anteproyecto.

Atentamente,

EL PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES –
Francesc Antich Oliver

Sr. José Manuel Otero Lastres
Consejero Departamento 4º Sección Fiscalización.



Documento firmado por: FRANCESC ANTICH OLIVER (Presidente - AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES
) a fecha 05/05/2022 13:14:55.



ALEGACIONES FORMULADAS POR AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO
- PRESIDENTE

TRIBUNAL DE CUENTAS
Sección de Fiscalización
Departamento de Empresas Estatales
y otros Entes Públicos
C/ Fuencarral nº 81
28004 - Madrid

RICARDO BARKALA ZUMELZU (1 de 1)
Firma: [Firma]
Fecha Firma: 09/05/2022
HASH: [Hash]



Santurtzi, 9 de mayo de 2022

Asunto: Anteproyecto de Informe de Fiscalización de la aplicación por las Autoridades Portuarias de las medidas de reactivación económica en el sector del transporte durante el ejercicio 2020 y su incidencia sobre la planificación estratégica del sistema portuario estatal.

El Anteproyecto de informe de fiscalización del asunto remitido a este Organismo portuario con fecha 19 de abril de 2022, permite establecer, por cuanto a la Autoridad Portuaria de Bilbao, un balance positivo en la aplicación de las medidas de reactivación económica dictadas para el sector del transporte durante el ejercicio 2020 para proteger la salud y contrarrestar los efectos negativos de la pandemia por COVID 19 en la economía, en particular en relación a las medidas contempladas en el Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, así como del cumplimiento de las recomendaciones orientadas a la mejora de la planificación estratégica de las infraestructuras portuarias.

En este sentido, el balance de la fiscalización del cumplimiento y operativa de gestión, cuyos objetivos fundamentales se relacionan en las páginas 9 y siguientes del Anteproyecto del informe del asunto, resultan conformes y favorables para la Autoridad Portuaria de Bilbao.

Adicionalmente, el señalado Anteproyecto, en orden a la verificación de la observancia durante el periodo fiscalizado de la normativa en materia de Transparencia, Acceso a Información Pública y Buen Gobierno en todo aquello que pudiera tener relación con el objeto de las actuaciones fiscalizadas, aprecia algunas puntuales insuficiencias o deficiencias en materia de accesibilidad de la información relativa a la transparencia que, como se expondrá a continuación, no resultan ser totalmente ajustadas en opinión de este Organismo portuario, habiéndose apreciado en los contenidos del Anteproyecto de informe algunos errores o imprecisiones que se trasladan a las conclusiones y que por consiguiente requieren aclaraciones para la depuración del documento definitivo, previa la consideración de las mismas por parte de ese Tribunal.



- Conclusión III.1.- En relación con el cumplimiento de la normativa reguladora de la aplicación de las medidas

En este apartado del Anteproyecto de Informe, se indica que la Autoridad Portuaria de Bilbao no publicó la correspondiente delegación de competencias para la aprobación de la magnitud de la reducción de la tasa de ocupación, de conformidad con la normativa de aplicación.

Sin embargo, cabe aclarar que dicha delegación de competencias fue objeto de publicación en el Boletín Oficial de Bizkaia nº 29, de fecha 8 de julio de 2020, cuya copia se adjunta, que contiene la “Resolución de la Autoridad Portuaria de Bilbao por la que se aprueban los criterios para la determinación de las reducciones de la tasa de ocupación previstas en el artículo 17 del Real Decreto-ley 15/2020, así como otras medidas adicionales en esta materia”.

En concreto, dicha publicación contiene el Acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Bilbao aprobado en la sesión de 11 de junio de 2020, en virtud del cual se acordó “facultar al Presidente del Organismo, previo informe del Secretario, para la aprobación de las reducciones de la tasa de ocupación que se soliciten, de conformidad con los citados criterios”.

Adicionalmente, tal y como se reconoce en el propio Anteproyecto de informe, en las Conclusiones III.2 concernientes a los sistemas y procedimientos de gestión, la Autoridad Portuaria de Bilbao estableció mecanismos de divulgación adicionales a la mera publicación en el Boletín Oficial, como la publicación en sus páginas web/sede electrónica de las medidas y criterios de aplicación de las medidas en su ámbito de actuación, así como la remisión de comunicaciones individualizadas a los usuarios, redes sociales etc. Por lo que con independencia del error cometido anteriormente indicado, dado que se acredita la publicación del correspondiente anuncio oficial, la Autoridad Portuaria de Bilbao ha facilitado información completa e individualizada de las medidas adoptadas al colectivo interesado con total transparencia y respeto a los principios de igualdad y no discriminación.

- Conclusión III.3.- En relación con el seguimiento de las recomendaciones sobre cumplimiento de transparencia por las Autoridades Portuarias

En este apartado se apuntan en el Anteproyecto de informe algunas deficiencias o insuficiencias en materia de publicidad activa y de información institucional en las páginas web/portales que, por cuanto a la Autoridad Portuaria de Bilbao, asimismo no son correctas, si bien dado el tiempo transcurrido resulta de cierta complejidad



acreditar en este momento el contenido de las publicaciones en las páginas web/sede electrónica de la Autoridad Portuaria de Bilbao, toda vez que han sufrido diversas actualizaciones y/o modificaciones.

En este sentido, como referencia general en el ejercicio 2018, la Autoridad Portuaria de Bilbao cumplimentó el cuestionario remitido por Transparencia Internacional España, para la elaboración del Índice de Transparencia de las Entidades Públicas INDEP, incorporando los enlaces o links a la información interesada, cuya copia igualmente se adjunta, que acreditan el compromiso de este Organismo portuario en materia de transparencia e información públicas y el cumplimiento de las obligaciones de publicidad activa, indicadas en el informe.

No obstante lo anterior, el firme compromiso de la Autoridad Portuaria de Bilbao con la Transparencia y el Buen Gobierno se ha mantenido en el ejercicio 2020 objeto de anteproyecto, publicándose la información a que se refiere la Ley 19/2003, en la página web <https://Gardena.bilbaoport.eus>, que actualmente coexiste de forma transitoria con el Portal de la Transparencia insertado en la Sede Electrónica de la Autoridad Portuaria de <https://sedebilbaoport.gob.es>. En este sentido, cabe significar que el acceso al portal de la transparencia de la Autoridad Portuaria de Bilbao se realizaba a través del link "Portu Gardena" existente en su página web, expresión en euskera que significa "Puerto Transparente", lo que ha podido conllevar el equívoco en su localización, por lo que para evitar problemas en su identificación futura, se ha modificado ya el título de dicho link por la expresión "Portal de Transparencia".

A los efectos de acreditar el contenido publicado en dicha web en el ejercicio 2020, se han consultado los contenidos del referido portal "Portu Gardena" a través de la página web "Wayback Machine", cuya dirección es <https://archive.org/web/> y que contiene una colección de copias almacenadas del contenido de la web organizada en un calendario anual, a cuyo contenido se remite, que permite acreditar el cumplimiento de las obligaciones en materia de Transparencia por parte de la Autoridad Portuaria de Bilbao en el periodo fiscalizado, singularmente respecto de la obligación de publicar separadamente la normativa y demás información señalada en el Anteproyecto de informe, adjuntándose igualmente información acreditativa de los señalados extremos.

Finalmente, sin perjuicio de lo anterior, esta Autoridad Portuaria de Bilbao toma buena nota de las recomendaciones indicadas por ese Tribunal de Cuentas en orden a mantener una evolución rigurosa y positiva en el desarrollo de todas estas materias, de conformidad con la normativa de aplicación.

El Presidente,
Ricardo Barkala Zumelzu





ALEGACIONES FORMULADAS POR AUTORIDAD PORTUARIA DE CARTAGENA
- PRESIDENTA



MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y
AGENDA URBANA



AUTORIDAD PORTUARIA DE CARTAGENA

PUERTOS DEL ESTADO

O F I C I O :

Fecha: 5 de mayo de 2022



TRIBUNAL DE
CUENTAS

E 202200100001527

10/05/2022 11:18:42

CSV: 36346-38C34-C1366-5336F

REGISTRO GENERAL. OFICINA PRINCIPAL



Destinatario :

Tribunal de Cuentas

Sección de fiscalización

Departamento del sector público fundacional y
empresarial y otros Entes Estatales.

Asunto: **Puesta de Manifiesto del Anteproyecto de Informe de fiscalización de la aplicación por las Autoridades Portuarias de las medidas de reactivación económica en el sector del transporte durante el ejercicio 2020 y su incidencia sobre la planificación estratégica del Sistema Portuario Estatal.**

Habiéndose notificado el citado Anteproyecto a la Presidencia esta Autoridad Portuaria en las que se citan determinadas deficiencias en la aplicación de las medidas de reactivación económica en el sector del transporte marítimo para hacer frente al impacto del COVID-19, así como en su normativa reguladora, se enumeran las siguientes alegaciones:

1) Los acuerdos del Consejo de Administración de esta Autoridad Portuaria en virtud de los cuales se acordaba la reducción de las tasas de ocupación y de actividad de las diferentes concesiones demaniales portuarias, en su pie de recurso indicaban que dichos acuerdos ponían fin a la vía administrativa y por tanto podrían ser objeto de recurso de reposición potestativo o bien objeto de recurso contencioso-administrativo regulado en el artículo 10 de la Ley 29/1988, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa. Ello no obstante, las liquidaciones posteriormente emitidas en ejecución de los citados Acuerdos del Consejo de Administración, sí hacen referencia a los recursos que, conforme a la LGT, cabe interponer contra las liquidaciones emitidas.

2) En cuanto a que la AP de Cartagena publica los estados financieros sin adjuntar la memoria ni el informe de auditoría. La citada Memoria y los Informes de Auditoría de la APC están publicadas desde 2016 en el siguiente enlace

<https://www.apc.es/webapc/puerto/transparencia>

En cuanto a la información de subvenciones, la APC las publica en el siguiente enlace:

<https://www.apc.es/webapc/compromiso/puertociudad>



Plaza Héroes de Cavite, s/n.
30201 Cartagena
Tel. 968 32 58 00
Fax. 968 32 58 15
apc@apc.es
www.apc.es

CSV :

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : FERMIN ROL ROL | FECHA : 05/05/2022 14:24 | Sin acción específica

3) En lo referente a la publicidad pasiva o derecho de acceso a la información pública regulado en el artículo 12 y siguientes de la Ley de transparencia, la APC carece de un enlace directo, aunque puede ejercitarse este derecho a través de sus sedes electrónicas.

La APC está trabajando para implementar un Nuevo Portal de Transparencia que permita corregir las deficiencias detectadas y recoger la información requerida en dicha Ley.

EL DIRECTOR GENERAL,

Fermín Rol Rol

Puerta de Cartagena



TRIBUNAL DE CUENTAS



ALEGACIONES FORMULADAS POR AUTORIDAD PORTUARIA DE CASTELLÓN
- PRESIDENTE

ALEGACIONES AL ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LA APLICACIÓN POR LAS AUTORIDADES PORTUARIAS DE LAS MEDIDAS DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DURANTE EL EJERCICIO 2020 Y SU INCIDENCIA SOBRE LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DEL SISTEMA PORTUARIO ESTATAL

Esta Autoridad Portuaria de Castellón (en adelante, APC), ha sido requerida en fecha 27 de abril de 2022 para que se formularan las alegaciones que considerase oportunas respecto al borrador del **ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LA APLICACIÓN POR LAS AUTORIDADES PORTUARIAS DE LAS MEDIDAS DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DURANTE EL EJERCICIO 2020 Y SU INCIDENCIA SOBRE LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DEL SISTEMA PORTUARIO ESTATAL** (en adelante, Anteproyecto de fiscalización) emitido por el Tribunal de Cuentas, sección de fiscalización (en adelante, TCu) donde en el apartado de conclusiones quedan expuestas algunas observaciones susceptibles de aclaración por esta Autoridad Portuaria.

Para una mayor claridad se procede a formular las alegaciones siguiendo el orden sistemático que las mismas figuran en el Anteproyecto de fiscalización.

II.2. ANÁLISIS DEL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA REGULADORA DE LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS

Medidas relativas a la tasa de ocupación (artículo 9 RDL 26/2020).

El TCu señala en la página 27, en referencia a la delegación de la reducción de la tasa de ocupación. El artículo 9 del RDL 26/2020, establecía como órgano competente para la aprobación de la reducción de la tasa de ocupación al Consejo de Administración de la APC, pudiendo este hacer uso de su facultad de delegación en el presidente. En el caso a AP de Castellón, a pesar de que la aprobación de las resoluciones no fue efectuada directamente por el Consejo de Administración sino por delegación de este, no se publicó esa delegación en ningún Boletín Oficial, incumpliendo con ello el artículo 9.3 de la LRJSP.

Cabe destacar que en la APC no existe una delegación de las funciones para la reducción de la tasa de ocupación recogida en el RDL 26/2020 en la dirección de la organización, por lo que no se produjo la publicación de esta. En los dos acuerdos del Consejo de Administración del 20 de junio de 2020 y del 23 de junio de 2021 se indica que es la dirección el órgano responsable para la gestión de la tasa de ocupación para aprobar las reducciones provisionales de la tasa acorde con los criterios aprobados por Consejo de Administración en su sesión del 20 de junio de 2020. Es en la sesión del 23 de junio de 2021 donde el Consejo de Administración como órgano competente realiza la aprobación definitiva de las reducciones provisionales estimando o

desestimando en función de los datos reales presentados por los concesionarios. No realizando por lo tanto ningún incumplimiento normativo, en especial el artículo 9.3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

II.4 SEGUIMIENTO DE RECOMENDACIONES

Resolución de la Comisión Mixta referente al cumplimiento del principio de transparencia

El TCu señala en el apartado 18 con relación al cumplimiento del artículo 168 de Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante (TRLPEMM) sobre la obligación de publicar en el portar de internet la base imponible y los gravámenes de la tasa de ocupación, que la APC tan solo publica el texto de los artículos del TRLPEMM, sin mayor concreción.

La APC se encuentra en un proceso de mejora continua de la información contenida en su portar de internet para dar respuesta a una mayor transparencia, una de las acciones en curso es mejorar la información referente a la tasa de ocupación dando respuesta a los datos de los gravámenes y base imponible de esta tasa.



TRIBUNAL DE CUENTAS



ALEGACIONES FORMULADAS POR AUTORIDAD PORTUARIA DE MÁLAGA
- PRESIDENTE



S/REF.

TRIBUNAL DE CUENTAS

N/REF.

Sección de Fiscalización

FECHA. Málaga, 26/04/2022

Departamento del público fundacional y
empresarial y otros Entes Estatales

ASUNTO: Escrito de alegaciones al Anteproyecto de informe de fiscalización de la aplicación por las Autoridades Portuarias de las Medidas de Reactivación Económica en el Sector del Transporte durante el ejercicio 2020 y su incidencia sobre la planificación estratégica del Sistema Portuario Estatal.

Visto en la Autoridad Portuaria de Málaga (en adelante APM) el Anteproyecto de informe de fiscalización de referencia, redactado por ese Tribunal de Cuentas, registrado de entrada en esta APM el día 25 de abril de 2022, por el presente acto, en tiempo y forma, se proceden a presentar las siguientes,

ALEGACIONES

PRIMERA: En el subapartado del Anteproyecto en cuestión denominado "III.1. EN RELACIÓN CON EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA" (cuyo contenido se da íntegramente por reproducido), incluido en el seno del apartado correspondiente a "III. CONCLUSIONES", se viene a manifestar en su último párrafo que la APM no ha ejecutado conforme a las previsiones del art. 9 del RDL 26/2020, de 7 de julio, las aprobaciones de las reducciones de la tasa de ocupación, pues en dicho precepto se señala como órgano competente para dicha actuación al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, pudiendo éste hacer uso de su facultad de delegación en el Presidente, resultando que en el caso de esta APM la citada aprobación de las resoluciones fue efectuada por delegación de su Consejo de Administración, pero no publicándose dicha delegación en ningún Boletín Oficial, incumpléndose con ello el art. 9.3 de la Ley 40/20215, de 1 de octubre, del Régimen Jurídico del Sector Público.

E 202200100001526

10/05/2022 11:12:16

CSV: 13234-14113-76572-46736

REGISTRO GENERAL OFICINA PRINCIPAL



TRIBUNAL DE
CUENTAS



CSV :

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : JOSÉ MOYANO RETAMERO | FECHA : 04/05/2022 14:26 | Sin acción específica



Asimismo, se ofrece oportuno señalar que las conclusiones respecto a las actuaciones de esta APM recogidas en el Anteproyecto de informe de fiscalización referido, que han sido reflejadas en el párrafo anterior, tienen su fundamento en los términos descritos en la letra c) del punto denominado "Medidas relativas a la tasa de ocupación (artículo 9 RDL 26/2020)", cuyo contenido se da íntegramente por reproducido, incluido en el subapartado "II.2 ANÁLISIS DEL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA REGULADORA DE LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS", donde se relaciona a la APM, entre otras 5 Autoridades Portuarias más, como una de aquellas que no publicaron la correspondiente delegación de competencias de sus Consejos de Administración para la aprobación de la magnitud de la reducción en cuestión.

Así, esta APM no puede compartir en relación con la cuestión objeto de esta Primera Alegación, que por la misma se haya incumplido lo dispuesto en el art. 9.3 de la Ley 40/20215, de 1 de octubre, respecto a la ausencia de publicación en Boletín Oficial de la delegación de competencias de su Consejo de Administración a los efectos de proceder a la aprobación provisional del beneficio fiscal que respecto a la tasa de ocupación preveía el art. 9 RDL 26/2020, dado que al amparo de lo dispuesto en el punto 2.5.1.4 (incluido en el punto 2.5.1 sobre Ingresos de derecho público) de su Norma de Delegación de Funciones para la gestión y la administración de la Autoridad Portuaria y del Puerto, publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Málaga nº 156, de 13 de agosto de 2018 (se adjunta copia), se prevé expresamente que el Consejo de Administración de la APM delega en el Director "... el aplazamiento y fraccionamiento de los pagos en periodos voluntarios (artículos 162 y 172) a propuesta del Jefe del Departamento de Finanzas y Estrategia, con la obligación de dar cuenta al Consejo de Administración" y como resulta que en los arts. 10.2 y 12 del propio RDL 26/2020 se contemplan medidas para diferir la liquidación de la tasa de actividad al final del ejercicio 2020 y para conceder el aplazamiento de deudas tributarias correspondientes a las liquidaciones no ingresadas de tasas portuarias devengadas (por plazos que se dan por reproducidos), respectivamente, por esta APM, en aras a seguir un procedimiento unificado para la posible aplicación de las medidas de naturaleza tributaria previstas en el mencionado RDL 26/2020, encuadró razonablemente en el ámbito de aplicación de la mencionada delegación en el Director la aprobación provisional del beneficio fiscal en cuestión, en el bien entendido, tal y como se indica expresamente en la norma que la regula, que con posterioridad a la actuación de efectos provisionales delegada se habría de dar cuenta de la misma al Consejo de Administración, tal y como de hecho se hizo en su sesión celebrada en fecha 02 de octubre de 2020 en relación con las empresas [REDACTED]

Asimismo, respecto de las resoluciones provisionales de reducción de la tasa de ocupación emitidas por el Director a las entidades [REDACTED]

[REDACTED], las mismas no fueron participadas en su día al Consejo de Administración, estando previsto que sean sometidas a su consideración definitiva en su próxima sesión a celebrar el próximo día 12/05/2022.



Con relación a lo indicado en el párrafo anterior, debe señalarse que el Consejo de Administración de la APM, tras las oportunas comprobaciones del cumplimiento de los requisitos al efecto, en sus sesiones celebradas en los días 22/12/2021 y 04/02/2022 ha procedido formalmente a elevar a definitivas las liquidaciones provisionales realizadas a través de delegación por el Director respecto a las entidades [REDACTED]

[REDACTED] teniendo, pues, por correctas la reducciones practicadas sobre las tasas de ocupación en cuestión, dándose cumplimiento, con todo ello, a lo dispuesto en el art. 9.4 del R.D. Asimismo, en para la próxima sesión del Consejo de Administración de la APM, a celebrar el día 12/05/2022, está previsto someter a la consideración de aquel las liquidaciones provisionales autorizadas por el Director respecto a las entidades [REDACTED]

Además, en relación con la cuestión objeto de la presente alegación, se ha de indicar que de conformidad con lo previsto en el art. 33 del TRLPEMM el Director de una Autoridad Portuaria, entre otras funciones, es responsable de la dirección y gestión ordinaria de la entidad y sus servicios, así como de la tramitación de los expedientes administrativos, resultando, en definitiva, las liquidaciones provisionales en cuestión unos actos de gestión tributaria y por lo tanto en el entorno de sus competencias administrativas en la APM, tal y como se puede asimilar a la vista de lo señalado en relación con la función ejecutiva de las Dependencias Regionales de Gestión Tributaria prevista en el art. 5.2.1.g) de la Resolución de 13 de enero de 2021, de la Presidencia de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria, sobre armonización y atribución de funciones en el ámbito de competencias del Departamento de Gestión Tributaria (BOE nº 13, de 15/01/2021), consistente en "g) La gestión de los beneficios fiscales solicitados por los contribuyentes. En particular, el reconocimiento previo de la no sujeción y la exención".

Por último y a mayor abundamiento con lo reseñado en el párrafo anterior, se ofrece oportuno indicar que en la APM la emisión de las liquidaciones por los conceptos de tasas corresponderá al Jefe del Departamento de Finanzas y Estrategia, "... todo ello en cumplimiento de los acordado por los órganos superiores ...", según lo dispuesto al efecto en el punto 2.5.1.1 de la anteriormente referida Norma de delegación del funciones aprobada por el Consejo de Administración de esta APM en su sesión de 22 de mayo de 2018 y publicada en el B.O.P. de la provincia de Málaga nº 156 de fecha 13/08/2018, de manera que solo puede entenderse que tanto más estará facultado para la emisión de liquidaciones por tasas, en el este asunto liquidaciones provisionales por beneficio fiscal, el Director de la Autoridad Portuaria, que es el responsable máximo de la tramitación administrativa de los expedientes tributarios correspondientes al Puerto de Málaga.



SEGUNDA: Que en el punto denominado "Tramitación interna de las solicitudes" integrado en el subapartado "II.3.2. Aspectos comunes de gestión en la aplicación de las medidas", correspondiente al Apartado "II.3 Análisis de los sistemas y procedimientos de gestión" del Anteproyecto de informe de fiscalización de referencia, se viene a indicar que la APM, entre otras Autoridades Portuarias, ha indicado en las resoluciones sobre la concesión de la reducción de tasas de ocupación y de actividad, que ponían fin a la vía administrativa, que contra las mismas, además de la reclamación económica-administrativa y recurso contencioso-administrativo, cabía interponer recurso potestativo de reposición de los regulados en el art. 123 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en el Anteproyecto de informe de fiscalización en cuestión, se refiere el art. 123 de la LRJSP, es decir de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, lo cual resulta a todas luces un mero error material), debiéndose haber reflejado en las resoluciones los recursos previstos en la LGT (Ley General Tributaria), de conformidad con lo establecido en la Disposición Adicional Primera de la citada Ley 39/2015, de 1 de octubre (en el Anteproyecto de informe de fiscalización en cuestión, se refiere la disposición adicional primera de la LRJSP, lo cual resulta a todas luces un mero error material).

Asimismo, en el punto 14 del subapartado "III.2 EN RELACIÓN CON LOS SISTEMAS Y PROCEDIMIENTOS DE GESTIÓN", correspondiente al apartado III. CONCLUSIONES del Anteproyecto de informe de fiscalización de referencia, se viene a reflejar que la APM, entre otras Autoridades Portuarias, en las notificaciones sobre la reducción de tasas de ocupación y actividad ha hecho mención al recurso potestativo de reposición regulado art. 123 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre (vuelve a repetirse el error material relativo a mencionar el art. 123 de la LRJSP), en lugar de a los recursos de la LGT que corresponde aplicar.

Así, esta APM reconoce el error material cometido al referir en las resoluciones sobre reducción de tasas en cuestión, al citar indebidamente a sus destinatarios la posibilidad de interponer recurso potestativo de reposición al amparo del art. 123 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, en lugar de los procedentes recursos previstos en la LGT, de aplicación al presente asunto en base a lo dispuesto en la Disposición Adicional Primera de la citada Ley 39/2015, de 1 de octubre, entendiéndose en esta APM, en todo caso, que el error material referido no implica la anulabilidad de las resoluciones en cuestión, al no concurrir objetivamente las circunstancias necesarias para ello conforme a lo dispuesto al efecto en el art. 48.2 de la varias veces mencionada Ley 39/2015, de 1 de octubre, que dice "2. No obstante, el defecto de forma sólo determinará la anulabilidad cuando el acto carezca de los requisitos formales indispensables para alcanzar su fin o dé lugar a la indefensión de los interesados".

Así pues, en virtud de lo expuesto,

Se solicita de ese Tribunal de Cuentas se tenga por interpuesto a los efectos oportunos, en tiempo y forma, el presente escrito de alegaciones.

EI DIRECTOR

- 4 -

CSV [REDACTED]

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : JOSÉ MOYANO RETAMERO | FECHA : 04/05/2022 14:26 | Sin acción específica



TRIBUNAL DE CUENTAS

- PRESIDENTE

Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consult...>

Código seguro de Verificación : 0

Con fecha 22 de abril de 2022, se ha recibido en esta Autoridad Portuaria el “Anteproyecto de informe de fiscalización de la aplicación por las Autoridades Portuarias de las medidas de reactivación económica en el sector el transporte durante el ejercicio 2020 y su incidencia sobre la planificación estratégica del sistema portuario de titularidad estatal” otorgando un plazo de diez días a los efectos de alegar o aportar cuanta documentación se estime pertinente en relación con el mismo.

En este sentido, y en virtud de lo establecido en su contenido este organismo formula las siguientes consideraciones:

1. En el punto *II.2. ANÁLISIS DEL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA REGULADORA DE LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS* en el que se analiza el cumplimiento del articulado correspondiente a la regulación sobre la aplicación de las medidas de reactivación económica en el transporte marítimo por parte de las AAPP integrantes del SPE, en concreto las relativas a la tasa de ocupación (artículo 9 RDL 26/2020) se establece en su apartado c):

....”En cuanto a la aprobación de la magnitud de la reducción por el Consejo de Administración, hay que señalar lo siguiente:

- En 7 AAPP, el Consejo de Administración aprobó la concesión de la reducción de la tasa de ocupación, tal como establece el RDL 26/2020.

En las 21 AAPP restantes, las aprobaciones se realizaron, en general, por el Presidente de la AP mediante delegación del Consejo de Administración; de estas, 12 AAPP (Alicante, Bahía de Algeciras, Baleares, Barcelona, Castellón, Gijón, Las Palmas, Melilla, Pasaia, Sevilla, Valencia y Vigo) publicaron en el Boletín Oficial (del Estado o Autonómico) el acuerdo del Consejo de Administración de delegación expresa para la aplicación de las medidas de reactivación económica en el Presidente, según lo dispuesto en el artículo 9.3 de la LRJSP; 3 AAPP (Ferrol-San Cibrao, **Marín-Ría de Pontevedra** y Santander) habían publicado anteriormente los correspondientes acuerdos de delegación genérica de funciones del

1

artículo 30.5 n) del TRLPEMM, consistentes en la función recaudatoria de todas sus tasas, así como la resolución de las peticiones de aplazamientos de pago, en los Presidentes de las AAPP; 6 AAPP (Bilbao, Málaga, Castellón, Cartagena, Avilés y A Coruña) no publicaron la correspondiente delegación de competencias.....”

En el caso concreto de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra, las aprobaciones de la reducción no fueron realizadas mediante el procedimiento descrito si no que se llevó a cabo del siguiente modo:

1. Acuerdo de consejo de administración de fecha 25 de junio de 2020 de aprobación de los criterios contenidos en el documento *“Recomendaciones para la determinación de las reducciones de la tasa de ocupación previstas en el artículo 17 del Real Decreto-ley 15/2020, de 21 de abril, de medidas urgentes complementarias para apoyar la economía y el empleo”*, y particularmente su apartados IV (CRITERIOS PARA LA ESTIMACIÓN DEL IMPACTO SOBRE LA ACTIVIDAD), y V (CRITERIOS PARA LA DETERMINACIÓN DE LA REDUCCIÓN) en adelante (RECOMENDACIONES), a los efectos de desarrollar y aplicar lo dispuesto en el artículo 17 del RD 15/2020 (adjunto).
2. De acuerdo con lo establecido en el apartado II.2 de las RECOMENDACIONES, una vez aprobados los referidos criterios se procedió a la práctica de las liquidaciones provisionales en las que se determinaron las correspondientes reducciones de la tasa de ocupación, **en la forma ordinaria** (por el Director o por quien tenga delegada la competencia en cada Autoridad Portuaria) de la emisión de liquidaciones por tasas portuarias, sin que fuera necesario que las reducciones provisionales fueran previamente aprobadas por el Consejo de Administración, ya que la exigencia del artículo 17 del RD 15/2020 (luego art. 9 del RD 26/2020) respecto a la aprobación por el Consejo de Administración de la APMYRP debía entenderse referida a su reconocimiento definitivo.

La fecha de publicación de la competencia ordinaria del Director en materia de tasas se recoge *BOE núm.168 de 13 de julio de 2004* (adjunto).

3. En virtud de informe de la Abogacía del Estado territorial de fecha 22 de marzo de 2021 las magnitudes finales de reducción (reconocimiento final) fueron aprobadas en su totalidad por el Consejo de Administración de la APMYRP de fechas 25 de marzo de 2021 y 29 de abril de 2021.
2. En el punto II.4 del informe, en el que se hace referencia al seguimiento de la Resolución de la Comisión Mixta de relaciones con el Tribunal de Cuentas respecto al cumplimiento del principio de transparencia por parte de las AAPP se indica:

“...seis AAPP no publican el perfil ni la trayectoria profesional de los responsables de los diferentes órganos, (Bahía de Cádiz, Bilbao, Ferrol-San Cibrao, Las Palmas, Marín-Ría de Pontevedra y Vilagarcía de Arousa).

.....No publican la retribución de los altos cargos las siguientes AAPP: Bahía de Cádiz, Bilbao, Ceuta, Ferrol-San Cibrao, Marín-Ría de Pontevedra, Melilla, Pasaia y Las Palmas.....

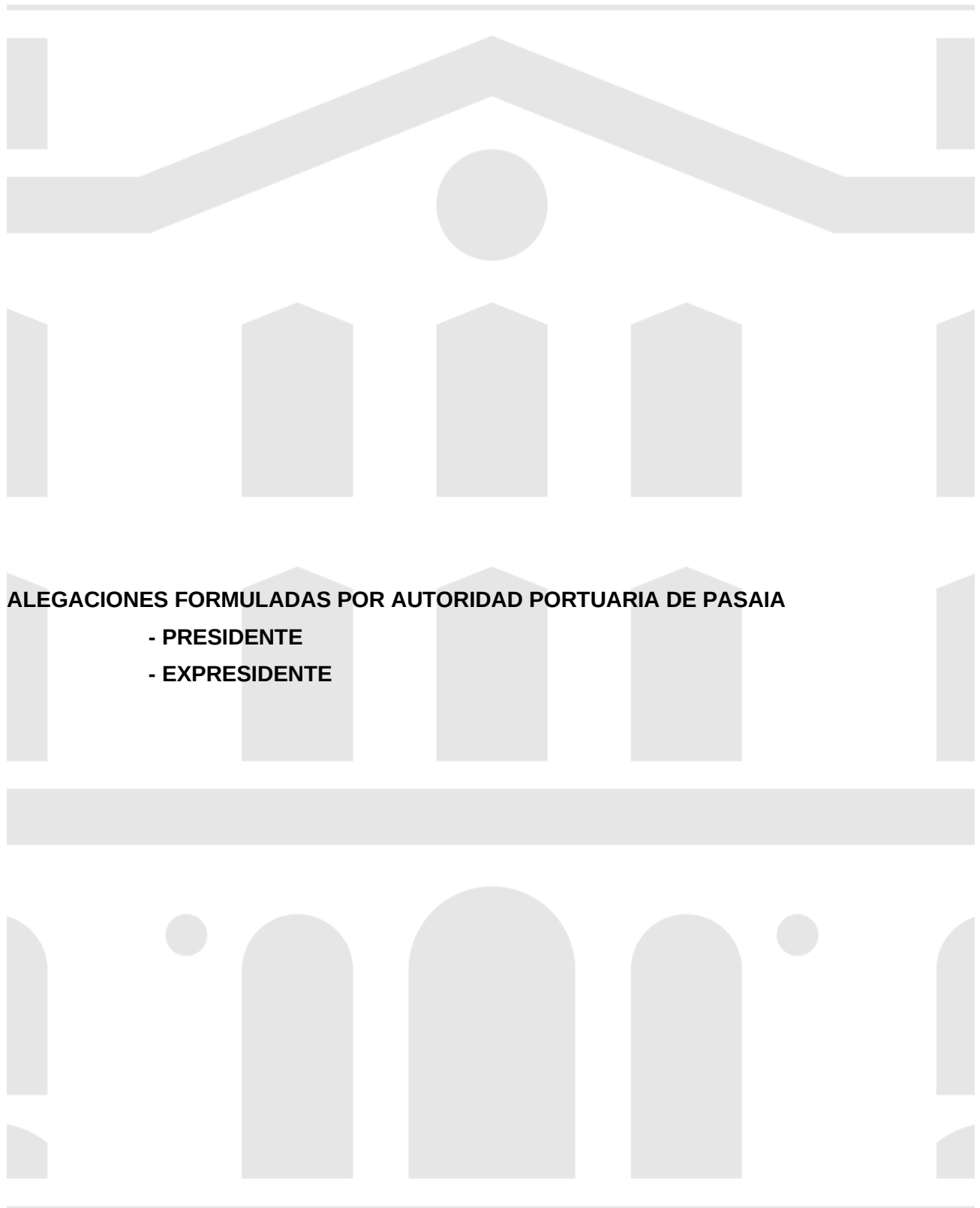
.....En resumen, los portales de internet de las siguientes AAPP presentan deficiencias en la publicación de la información regulada en la Ley de transparencia: Alicante, Avilés, Bilbao, Bahía de Cádiz, Cartagena, Ceuta, Ferrol-San Cibrao, Málaga, Melilla, Marín-Ría de Pontevedra, Motril, Santander, Tarragona, Valencia y Vilagarcía de Arousa.....”

Respecto a esta cuestión conviene indicar que a la fecha, en el portal de internet del organismo <https://www.apmarin.com/es/paginas/perfiles>), se incluye la información relativa a perfil y retribuciones de los altos cargos.

Es cuanto procede alegar.

EL PRESIDENTE

Fdo José Benito Suárez Costa



ALEGACIONES FORMULADAS POR AUTORIDAD PORTUARIA DE PASAIA

- PRESIDENTE
- EXPRESIDENTE



6/5/2022

TRIBUNAL DE CUENTAS
Sección de Fiscalización
Departamento del Sector
Público fundacional y
empresarial y otros Entes Estatales

No presentación de alegaciones al Anteproyecto de informe de fiscalización de las medidas de reactivación económica durante el ejercicio 2020.

Recibido el Anteproyecto de Informe de Fiscalización de la aplicación por las Autoridades Portuarias de las medidas de reactivación económica en el sector del Transporte durante el ejercicio 2020 y su incidencia sobre la planificación estratégica del sistema portuario estatal, desde esta Autoridad Portuaria manifestamos nuestra decisión de NO presentar alegaciones al mismo.

Atentamente

EL PRESIDENTE

Joakin Telleria Aguirrezabala



www.pasaiaport.eus



Tribunal de Cuentas
Departamento 4º de Fiscalización

Pasaia, a 04/05/2022

ASUNTO: Alegaciones al “Anteproyecto de Informe de Fiscalización de la Aplicación por la Autoridades Portuarias de las Medidas de Reactivación Económica del COVID”. Su ref. S 202200100003626

Estimadas  y Auditora jefa:

Ya siento haber dado un poco de trabajo y ser el último, pero no he podido hacerlo antes. Dicho esto, por la presente les comunico que no tengo alegaciones a su informe, que además tengo que decir, me ha parecido muy completo y bien escrito.

Y para que así conste, saludos





TRIBUNAL DE CUENTAS



ALEGACIONES FORMULADAS POR AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA
- PRESIDENTE



TRIBUNAL DE CUENTAS
SECCIÓN DE FISCALIZACIÓN
Departamento del sector público fundacional y
empresarial y otros Entes Estatales

N/Ref: DA/Inf MC2020
Q4167008D

R.E.: 000003663e2000001620

ASUNTO: "ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LA APLICACIÓN POR LAS AUTORIDADES PORTUARIAS DE LAS MEDIDAS DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DURANTE EL EJERCICIO 2020 Y SU INCIDENCIA SOBRE LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DEL SISTEMA PORTUARIO ESTATAL". ALEGACIONES.

En relación con el asunto de la referencia y con el "Anteproyecto de informe de fiscalización de la aplicación por las autoridades portuarias de las medidas de reactivación económica en el sector del transporte durante el ejercicio 2020 y su incidencia sobre la planificación estratégica del sistema portuario estatal" emitido por ese Tribunal de Cuentas se formulan las siguientes alegaciones:

PRIMERA.- En el anteproyecto de informe recibido se detalla (pag 33 y 47) que *la notificación de las resoluciones de las AAPP de Alicante, Avilés, Bahía de Algeciras, Baleares, Cartagena, Castellón, Ferrol-San Cibrao, Gijón, Málaga, Melilla, Santa Cruz de Tenerife, Sevilla, Vigo y Vilagarcía de Arousa, se hizo referencia al recurso contencioso-administrativo regulado en el artículo 10 de la Ley 29/1988, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa y, potestativamente, al recurso de reposición del artículo 123 de la LRJSP, en vez de a los recursos previstos en la LGT, siendo estos últimos los que correspondería aplicar, de conformidad con lo establecido en la disposición adicional primera de la LRJSP.*

Al respecto, se debe exponer que en las resoluciones emitidas por la Autoridad Portuaria de Sevilla se ha señalado el siguiente pie de recurso, que resulta correcto.

"Contra la presente resolución podrá interponer recurso de reposición o reclamación económica administrativa, dirigiendo el escrito de interposición a esta Autoridad Portuaria de Sevilla, en el plazo de un mes a partir del día siguiente al de su notificación, sin que puedan simultanearse. En el supuesto de actos reclamables que se han de tramitar por el procedimiento abreviado en vía económica administrativa (art. 245.1 Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, y art.64 y Disposición Transitoria Tercera del Reglamento General de Desarrollo de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, en materia de revisión en vía administrativa, aprobado por Real Decreto 520/2005, de 13 de mayo) el escrito de iniciación deberá contener necesariamente las alegaciones que se formulen, pudiendo a tal fin, el interesado examinar el expediente en las oficinas de la Autoridad Portuaria de Sevilla. Todo ello, sin perjuicio de que por esa Entidad se pueda ejercitar cualquier otro recurso que estime procedente."

SEGUNDO.- Por otra parte, en el informe recibido se detalla (anexo V) que en la APS se recibieron 31 solicitudes de aplicación de medidas respecto a la tasa de ocupación, siendo aprobadas 10.

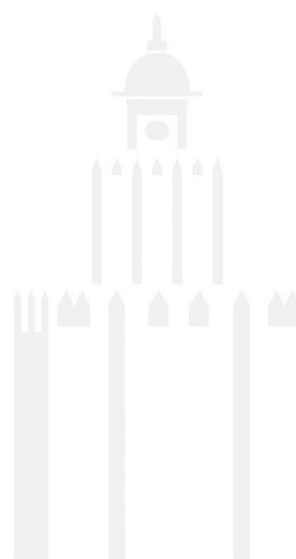
La información señalada resulta correcta respecto a los concretos títulos de concesión administrativa. Aclarar, como se detalló en la información remitida, que, igualmente, se recibieron 4 solicitudes que comprendían títulos de autorización administrativa, siendo aprobados 2.



Idéntica aclaración se realiza respecto a medidas relativas a la tasa de actividad (3 solicitudes recibidas respecto a autorizaciones administrativas).

En base a lo anteriormente expuesto, se solicita se tengan por formuladas las alegaciones que anteceden.

FDO: EL PRESIDENTE





ALEGACIONES FORMULADAS POR AUTORIDAD PORTUARIA DE TARRAGONA
- PRESIDENTE

**ALEGACIONES AL ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LA
APLICACIÓN POR PARTE DE LAS AUTORIDADES PORTUARIAS DE LAS
MEDIDAS DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE
DURANTE EL EJERCICIO 2020 Y SU INCIDENCIA SOBRE LA PLANIFICACIÓN
ESTRATÉGICA DEL SISTEMA PORTUARIO ESTATAL**

Recibido el Anteproyecto de Informe de Fiscalización de la aplicación por parte de las Autoridades Portuarias de las medidas de reactivación económica en el sector del transporte durante el ejercicio 2020 y su incidencia sobre la planificación estratégica del Sistema Portuario Estatal, realizado por el Tribunal de Cuentas, contando con el plazo de diez días para realizar alegaciones, esta Autoridad Portuaria de Tarragona, individualmente, y en relación a las conclusiones y recomendaciones a las que se hace referencia, exclusivamente a nuestra Autoridad Portuaria, sobre la aplicación de medidas sobre la planificación estratégica del Sector Portuario Estatal, no consideramos necesario la presentación de alegaciones.

Si bien, dentro del seguimiento que se hace en el Anteproyecto de Informe de Fiscalización sobre anteriores Informes de Fiscalización y sobre la resolución de la Comisión Mixta de Relaciones con el Tribunal de Cuentas sobre el cumplimiento del principio de transparencia por parte de las AAPP, respecto a este último punto, en el que se pone de manifiesto sobre la Autoridad Portuaria de Tarragona que la información relativa a los aspectos relacionados con la Ley de Transparencia se encuentra dispersa por todo el contenido de nuestra web corporativa, aprovechamos para informarles que se han iniciado los trabajos para incorporar en nuestra web una pestaña específica que se denomine "portal de transparencia" donde, de una forma directa, poder acceder a la información fijada en la Ley de Transparencia.

Manuel Manrubia Gibert
Jefe del Departamento de Administración y Finanzas

MANUEL
MANRUBIA (R:
)

Firmado digitalmente por
MANUEL
MANRUBIA (R:
Fecha: 2022.05.10 09:04:21
+02'00'





TRIBUNAL DE CUENTAS



ALEGACIONES FORMULADAS POR AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA
- PRESIDENTE

Asunto | Escrito de alegaciones al “Anteproyecto de Informe de Fiscalización de la aplicación por las Autoridades Portuarias de las medidas de reactivación económica en el sector del transporte durante el ejercicio 2020 y su incidencia sobre la planificación estratégica del sistema portuario estatal”, emitido por el Tribunal de Cuentas.

Recibido el “Anteproyecto de Informe de Fiscalización de la aplicación por las Autoridades Portuarias de las medidas de reactivación económica en el sector del transporte durante el ejercicio 2020 y su incidencia sobre la planificación estratégica del sistema portuario estatal”, (en adelante también Anteproyecto), la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) considera oportuno comunicar al Tribunal su conformidad en lo incluido en el apartado III de conclusiones, e indicar las acciones que llevará a cabo para subsanar los incumplimientos indicados en materia de transparencia.

Según lo recogido en el apartado **I.3.- “Antecedentes”**, el Pleno del Tribunal de Cuentas aprobó, el 26 de octubre de 2017, el “Informe de Fiscalización de la gestión de la ocupación y aprovechamiento del dominio público del Sistema Portuario Estatal, ejercicios 2014 y 2015”, en el que se incluían dos recomendaciones orientadas a la mejora de la planificación estratégica de las infraestructuras portuarias de las AAPP a realizar a través de PPE, como responsable de la coordinación del SPE. Adicionalmente la Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, en su sesión de 27 de diciembre de 2017, instó a “cumplir el principio de transparencia por parte de las Autoridades Portuarias”.

En relación con el principio de transparencia, el apartado **III.3- “Conclusiones en relación con el seguimiento de las recomendaciones”** del Anteproyecto, señala:

Por un lado en el punto 17 (página 48), “La Resolución de la Comisión Mixta de Relaciones con el Tribunal de Cuentas sobre el precitado “Informe de Fiscalización de la gestión de la ocupación y aprovechamiento del dominio público del Sistema Portuario Estatal, ejercicios 2014 y 2015”, instó al cumplimiento del principio de transparencia por parte de las AAPP. En lo referente a este cumplimiento (...) ocho AAPP (Alicante, Avilés, Bahía de Cádiz, Cartagena, Ceuta, Ferrol-San Cibrao, Motril y **Valencia**) que concedieron subvenciones no contienen información al respecto.

En definitiva, aunque el cumplimiento de la Ley de Transparencia por parte de las AAPP ha mejorado en el periodo transcurrido desde la aprobación del anterior Informe de Fiscalización,

aún restan 15 AAPP cuyos portales de internet presentan deficiencias en el cumplimiento del principio de transparencia”.

Por otro lado, en el punto 19 (página 48), se señala *“En relación con el cumplimiento del artículo 168 TRLPEMM sobre la obligación de publicar en el portal de internet de cada una de las AAPP, la base imponible y los gravámenes de la tasa de ocupación, las webs de...las AAPP de **Valencia**, A Coruña, Castellón y Ceuta tan solo publican el texto de los artículos del TRLPEMM relativos a la tasa de ocupación, sin mayor concreción”.*

Mediante el presente escrito, esta Autoridad Portuaria señala que procederá a la publicación de la información indicada en por el Tribunal en su anteproyecto en lo referente a las subvenciones concedidas, aplicando el procedimiento interno de publicación de información en la página web, en el apartado de transparencia.

Adicionalmente en lo relativo a la publicidad de los componentes de la tasa de ocupación, esta APV está en proceso de elaboración de un sistema cartográfico que se publicará en su página web, y que entre otra información contendrá datos relativos a las zonas delimitadas por los correspondientes documentos DEUP (Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios) y su correspondiente valoración, dando cumplimiento por tanto a lo indicado en el artículo 168 del TRLPEMM.

Identificador

URL <https://valenciaportse.gob.es/SedeElectronica>

Fecha firma : 10/05/2022 13:41:11
CEST

Organización: AUTORIDAD
PORTUARIA DE VALENCIA

Cargo: PRESIDENTE

Firmado por : AURELIO MARTINEZ
ESTEVEZ



TRIBUNAL DE CUENTAS



ALEGACIONES FORMULADAS POR ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO
- PRESIDENTE



OBSERVACIONES AL ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DEL TRIBUNAL DE CUENTAS SOBRE LA APLICACIÓN POR LAS AUTORIDADES PORTUARIAS DE LAS MEDIDAS DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DURANTE EL EJERCICIO 2020 Y SU INCIDENCIA SOBRE LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DEL SISTEMA PORTUARIO ESTATAL

ANTECEDENTES

El Pleno del Tribunal de Cuentas aprobó, en su sesión de 22 de diciembre de 2020, el Programa de Fiscalizaciones correspondiente al año 2021, que incluye, dentro de las fiscalizaciones programadas por iniciativa del propio Tribunal, la "Fiscalización de la aplicación por las Autoridades Portuarias de las medidas de reactivación económica en el sector del transporte durante el ejercicio 2020 y su incidencia sobre la planificación estratégica del sistema portuario estatal".

Esta Fiscalización se encuadra dentro del Plan Estratégico del Tribunal de Cuentas 2018-2021, aprobado por el Pleno en su sesión de 25 de abril de 2018, en particular, en su objetivo estratégico 1 "Contribuir al buen gobierno y a la mejora de la calidad de la actividad económico-financiera del sector público".

El ámbito subjetivo de esta Fiscalización está constituido por PPE y el conjunto del SPE, que abarca las siguientes 28 AAPP: A Coruña, Alicante, Almería, Avilés, Bahía de Algeciras, Bahía de Cádiz, Baleares, Barcelona, Bilbao, Cartagena, Castellón, Ceuta, El Ferrol-San Cibrao, Gijón, Huelva, Las Palmas, Málaga, Marín-Ría de Pontevedra, Melilla, Motril, Pasaia, Santa Cruz de Tenerife, Santander, Sevilla, Tarragona, Valencia, Vigo y Vilagarcía de Arousa.

Su ámbito objetivo comprende la aplicación por las AAPP de las medidas de reactivación económica en el sector del transporte marítimo para hacer frente al impacto del COVID-19; la incidencia que tales medidas de reactivación haya supuesto en la planificación estratégica del SPE; y el cumplimiento de las recomendaciones orientadas a la mejora de la planificación estratégica de las infraestructuras portuarias, incluidas en el "Informe de Fiscalización de la gestión de la ocupación y aprovechamiento del dominio público del Sistema Portuario Estatal, ejercicios 2014 y 2015", aprobado por el Pleno el 26 de octubre de 2017.

En cuanto al ámbito temporal, la Fiscalización se refiere al periodo 2020, sin perjuicio de la extensión de las verificaciones a otras fechas o periodos, en el supuesto de que se haya considerado preciso para el cumplimiento de los objetivos previstos.

Como antecedentes de esta Fiscalización, cabe indicar que el Pleno del Tribunal de Cuentas aprobó, el 26 de octubre de 2017, el "Informe de Fiscalización de la gestión de la ocupación y aprovechamiento del dominio público del Sistema Portuario Estatal, ejercicios 2014 y 2015", en el que se incluyen dos recomendaciones orientadas a la mejora de la planificación estratégica de las infraestructuras portuarias de las AAPP a



realizar a través de PPE, como responsable de la coordinación del SPE. Asimismo, la Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, en su sesión de 27 de diciembre de 2017, instó a "cumplir el principio de transparencia por parte de las Autoridades Portuarias".

CONSIDERACIONES

Examinado el documento remitido, cabe efectuar las siguientes consideraciones:

Primera. - Con carácter preliminar, el Anteproyecto de Informe se refiere a la organización del sistema portuario de titularidad estatal (página 11 y siguientes). Se dice, literalmente, que *"PPE es una entidad pública empresarial de las previstas en el artículo 84.1 a 2º de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP), que se rige por su normativa específica contenida en el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), por las disposiciones de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria (LGP) que le sean de aplicación; y, supletoriamente, por la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, por la LRGSP y por la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas"*.

No cabe hacer objeciones a las menciones al régimen jurídico aplicable a la entidad Puertos del Estado, pero sí a su naturaleza o catalogación como "entidad pública empresarial", puesto que no está inserta en esa tipología de entidades públicas.

Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias constituyen Organismos públicos pertenecientes al sector público institucional estatal, pero no quedan encuadrados ni en la categoría de Organismos Autónomos ni en la de Entidades Públicas Empresariales.

Conforme al artículo 16 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre:

"1. El Organismo Público Puertos del Estado constituye una entidad de las previstas en la letra g) del apartado 1 del artículo 2 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, adscrito al Ministerio de Fomento, que se registrará por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que le sean de aplicación y, supletoriamente, por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

(...)

2. El Organismo Público Puertos del Estado, que tendrá personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar, ajustará sus actividades al ordenamiento jurídico privado, incluso en las adquisiciones patrimoniales y contratación, salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento le atribuya.



En materia de contratación, Puertos del Estado habrá de someterse, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés del organismo y homogeneización del sistema de contratación en el sector público, así como, conservando su plena autonomía de gestión, a lo establecido para dicho Organismo Público en la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de contratos del sector público, y la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, cuando celebre contratos comprendidos en el ámbito de una u otra. Las Instrucciones reguladoras de los procedimientos de contratación, elaboradas al amparo de lo dispuesto en la disposición adicional vigésima quinta de la citada Ley 30/2007, serán aprobadas por el Ministro de Fomento, previo informe de la Abogacía del Estado, y deberán ser publicadas en el Boletín Oficial del Estado.

En cuanto al régimen patrimonial, se registrará por su legislación específica y, en lo no previsto en ella, por la legislación de patrimonio de las Administraciones públicas."

El artículo 2 de la Ley General Presupuestaria fue modificado por la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (por el apartado 1 de la disposición final octava de la misma), a fin de acomodar las categorías que integraban el sector público estatal a la nueva regulación establecida en la Ley de Régimen Jurídico del Sector Público.

Según la disposición adicional duodécima de la Ley 40/2015, las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado se registrarán por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, que le sean de aplicación y, supletoriamente, por lo establecido en la Ley 40/2015.

De conformidad con dicha disposición, las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado mantienen el mismo régimen jurídico que venían teniendo hasta la aprobación de la Ley 40/2015 -y la consecuente modificación de la Ley General Presupuestaria-, recogido en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Y dentro de la clasificación de entidades pertenecientes al sector público institucional estatal que establece el artículo 2.2 de la Ley General Presupuestaria, estarían incluidos en la letra i) del mismo, que viene a agrupar a aquellos organismos públicos y entidades de derecho público vinculados o dependientes de la Administración General del Estado que no se integran en ninguna de las categorías relacionadas en la citada disposición y que, por consiguiente, no tienen la consideración ni de Organismos Autónomos ni de Entidades Públicas Empresariales.

Del mismo modo, cabe afirmar que tanto Puertos del Estado como las Autoridades Portuarias son organismos públicos de los previstos en el artículo 2.2.a) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, "Cualesquiera organismos públicos y entidades de derecho público vinculados o dependientes de la Administración General del Estado", con personalidad jurídica y patrimonio propios, así como plena capacidad de obrar.



Segunda. – En el Anteproyecto de Informe, tras describir la normativa específica referida al ámbito objetivo de la Fiscalización, se efectúa el análisis de la gestión de las solicitudes por parte de las Autoridades Portuarias.

Se pone en evidencia un defecto de las notificaciones de las resoluciones de algunas Autoridades Portuarias en los expedientes de reducción de tasas de ocupación y de actividad. Así se señala que:

"Una vez dictadas las resoluciones sobre la concesión de la reducción de las tasas de ocupación y de actividad, que ponen fin a la vía administrativa, debían ser comunicadas a los interesados, con indicación de los recursos previstos en los artículos 222 a 249 de la LGT, reguladora del recurso potestativo de reposición ante la propia AP y la reclamación económico-administrativa ante los Tribunales Económico-Administrativos Regionales y Locales. A este respecto, se observó que, en la notificación de las resoluciones de las AAPP de Alicante, Avilés, Bahía de Algeciras, Baleares, Cartagena, Castellón, Ferrol-San Cibrao, Gijón, Málaga, Melilla, Santa Cruz de Tenerife, Sevilla, Vigo y Vilagarcía de Arousa, se hizo referencia al recurso contencioso-administrativo regulado en el artículo 10 de la Ley 29/1988, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa y, potestativamente, al recurso de reposición del artículo 123 de la LRJSP, en vez de a los recursos previstos en la LGT, siendo estos últimos los que correspondería aplicar, de conformidad con lo establecido en la disposición adicional primera de la LRJSP."

Se recoge esta observación en el apartado III.2.14 de las Conclusiones: *"En las notificaciones sobre la reducción de las tasas de ocupación y de actividad de las AAPP de Alicante, Avilés, Bahía de Algeciras, Baleares, Cartagena, Castellón, El Ferrol-San Cibrao, Gijón, Málaga, Melilla, Santa Cruz de Tenerife, Sevilla, Vigo y Vilagarcía de Arousa, se hacía referencia al recurso contencioso-administrativo regulado en el artículo 10 de la Ley 29/1988, de 13 de junio, reguladora de la Jurisdicción contencioso administrativa y, potestativamente, al recurso de reposición del artículo 123 de la LRJSP, en lugar de los recursos de la LGT, que eran los que correspondía aplicar, de conformidad con lo establecido en la disposición adicional primera de la LRJSP"*.

Es sabido que las Administraciones Públicas tienen la obligación de informar, cuando notifican un acto, sobre los recursos que proceden, el órgano ante quien han de interponerse y su plazo. Esa información, popularmente denominada "pie de recursos", es una advertencia que constituye uno de los requisitos en la notificación de los actos administrativos, y reviste importancia en cuanto que permite a los administrados reaccionar adecuadamente en defensa de aquellos derechos o intereses que estimen lesionados por la actuación administrativa.

El artículo 40 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas se refiere a la obligación de notificación de los actos y resoluciones administrativas en los siguientes términos:



"1. El órgano que dicte las resoluciones y actos administrativos los notificará a los interesados cuyos derechos e intereses sean afectados por aquéllos, en los términos previstos en los artículos siguientes.

2. Toda notificación deberá ser cursada dentro del plazo de diez días a partir de la fecha en que el acto haya sido dictado, y deberá contener el texto íntegro de la resolución, con indicación de si pone fin o no a la vía administrativa, la expresión de los recursos que procedan, en su caso, en vía administrativa y judicial, el órgano ante el que hubieran de presentarse y el plazo para interponerlos, sin perjuicio de que los interesados puedan ejercitar, en su caso, cualquier otro que estimen procedente."

El apartado 3 del mismo precepto determina que:

"3. Las notificaciones que, conteniendo el texto íntegro del acto, omitiesen alguno de los demás requisitos previstos en el apartado anterior, surtirán efecto a partir de la fecha en que el interesado realice actuaciones que supongan el conocimiento del contenido y alcance de la resolución o acto objeto de la notificación, o interponga cualquier recurso que proceda."

Dado su carácter básico, estas disposiciones son de aplicación general a todos los procedimientos y a todas las Administraciones públicas. Únicamente cabe señalar que la regulación de los procedimientos administrativos en materia tributaria se remite, por la disposición adicional primera de la Ley 39/2015, a la Ley General Tributaria (LGT), Ley 58/2003, de 17 de diciembre, y demás normativa tributaria, sin perjuicio de la aplicación supletoria de la propia Ley del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. La LGT, en su artículo 109, con carácter general dispone que *"el régimen de notificaciones será el previsto en las normas administrativas generales con las especialidades establecidas en esta sección"*. No hay diferencias sustanciales en materia tributaria en cuanto al régimen de notificaciones y la obligación de incorporar en la notificación el "pie de recursos".

Como ha señalado la doctrina y la jurisprudencia, la notificación no es un requisito de validez, sino de eficacia del acto administrativo, y sólo desde que la misma se practica correctamente, comienza el cómputo de los plazos de los recursos que, en su caso, procedan.

En este sentido, Sentencia del Tribunal Supremo de 23 de abril de 1993, rec. 1803/1991, expone:

"La notificación, como acto de comunicación a los interesados de las resoluciones que afecten a sus derechos e intereses -art. 79.1-, que el art. 58.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, refiere con mejor técnica a las resoluciones y actos administrativos (en general), tiene como objeto poner en conocimiento de las personas a quienes pueda afectar el contenido de una decisión administrativa. Esta es la finalidad primaria y esencial de las notificaciones que los interesados se enteren de lo que ha resuelto la Administración; por eso las notificaciones defectuosas, esto es, las que no reúnen los requisitos que exige el art. 79.2, surten efecto desde la fecha en que se hace



manifestación expresa en tal sentido o se interpone el recurso procedente -art, 79.3-, ya que en estos supuestos la ley presume que el interesado tiene cabal conocimiento de la resolución dictada. Por tanto, lo decisivo en esta materia es que los interesados conozcan el contenido de las resoluciones administrativas que puedan afectar a su esfera jurídica".

Asimismo, Audiencia Nacional Sala de lo Contencioso-Administrativo, en la Sentencia de 17 de enero de 2013, rec. 99/2010, declara:

"según reiterada y constante jurisprudencia, la notificación, que consiste en una comunicación formal del acto administrativo de la que se hace depender la eficacia del mismo, constituye una garantía tanto para la Administración como para el administrado. Especialmente para éste, en cuanto le permite conocer exactamente el acto y, en su caso, impugnarlo. La notificación no es, pues, un requisito de validez, sino de eficacia del acto, y sólo desde que la misma se produce comienza el cómputo de los plazos de los recursos procedentes. Como mecanismo de garantía, está sometida a determinados requisitos formales, de modo que las notificaciones defectuosas no surten, en principio, efectos, salvo que se convaliden, de donde se desprende que la notificación edictal reviste un carácter supletorio y excepcional, un remedio último al que sólo cabe acudir cuando exista la convicción o certeza de la inutilidad de aquellos otros medios normales de notificación."

Así pues, con arreglo a la normativa citada y la jurisprudencia aplicable, **la eventual falta de notificación, o la notificación irregular, de un determinado acto administrativo no afecta a su validez sino meramente a su eficacia y, en consecuencia, al comienzo, en su caso, de los plazos para impugnarlo. Cuando las notificaciones, conteniendo el texto íntegro del acto, omiten alguno de los demás requisitos previstos en la norma, surtirán efecto a partir de la fecha en que el interesado realice actuaciones que supongan el conocimiento del contenido y alcance de la resolución o acto objeto de la notificación, o interponga el recurso que proceda.** Por ello, una actuación incongruente del interesado (como impugnar ante la vía o jurisdicción incorrecta) no supone que la notificación defectuosa haya devenido eficaz en su perjuicio.

Por todo lo anterior, hemos de considerar que los actos notificados, en los casos objeto del Anteproyecto de Informe del Tribunal de Cuentas en los que se indicó erróneamente los recursos disponibles a los interesados, fueron válidos. Esas notificaciones con pie de recursos erróneo contuvieron un defecto formal, que se presume subsanado, con arreglo a la ley, si el interesado llegó a tener conocimiento efectivo no solo del contenido del acto, sino también de los recursos procedentes. En la práctica, en estos supuestos, no correrán los plazos para interposición de recursos o realización de cualquier otra actuación procesal, que serán admisibles cualquiera que sea la fecha de presentación por el interesado. A mayor abundamiento, las Autoridades Portuarias podrían hacer una segunda notificación en forma con el correspondiente pie de recursos.



Tercera. – En otro orden de cosas, en el Anteproyecto de Informe se verifica el cumplimiento de la regulación de la aplicación de la reducción de la tasa de ocupación sobre una muestra de expedientes facilitados por todas las AAPP que comprende el 21% de las solicitudes recibidas.

En cuanto a la aprobación de la magnitud de la reducción por el Consejo de Administración, se señala que:

“- En 7 AAPP, el Consejo de Administración aprobó la concesión de la reducción de la tasa de ocupación, tal como establece el RDL 26/2020.

- En las 21 AAPP restantes, las aprobaciones se realizaron, en general, por el Presidente de la AP mediante delegación del Consejo de Administración; de estas, 12 AAPP (Alicante, Bahía de Algeciras, Baleares, Barcelona, Castellón, Gijón, Las Palmas, Melilla, Pasaia, Sevilla, Valencia y Vigo) publicaron en el Boletín Oficial (del Estado o Autonómico) el acuerdo del Consejo de Administración de delegación expresa para la aplicación de las medidas de reactivación económica en el Presidente, según lo dispuesto en el artículo 9.3 de la LRJSP; 3 AAPP (Ferrol-San Cibrao, Marín-Ría de Pontevedra y Santander) habían publicado anteriormente los correspondientes acuerdos de delegación genérica de funciones del artículo 30.5 n) del TRLPEMM, consistentes en la función recaudatoria de todas sus tasas, así como la resolución de las peticiones de aplazamientos de pago, en los Presidentes de las AAPP; 6 AAPP (Bilbao, Málaga, Castellón, Cartagena, Avilés y A Coruña) no publicaron la correspondiente delegación de competencias.”

Esta circunstancia se refleja asimismo en el apartado III.1.1 de las Conclusiones del siguiente modo: “(...). En el caso de las AAPP de Bilbao, A Coruña, Málaga, Castellón, Cartagena y Avilés, a pesar de que la aprobación de las resoluciones no fue efectuada directamente por el Consejo de Administración sino por delegación de este, no se publicó esa delegación en ningún Boletín Oficial, incumpliendo con ello el artículo 9.3 de la LRJSP.”

En primer lugar, trasladamos las contestaciones de las Autoridades Portuarias afectadas por las observaciones del Tribunal de Cuentas al respecto.

Según informa la Autoridad Portuaria de Bilbao, en el Boletín Oficial de Bizkaia de 8 de julio de 2020 se publicó la Resolución del Consejo de Administración de esa Autoridad Portuaria por la que se aprueban los criterios para la determinación de las reducciones de la tasa de ocupación previstas en el artículo 17 del Real Decreto-ley 15/2020, así como otras medidas adicionales en esta materia, entre las que se incluye la delegación de la competencia en el Presidente de la entidad, para la aprobación de las reducciones de la tasa de ocupación que se soliciten.

En segundo lugar, la Autoridad Portuaria de A Coruña ha informado que cuenta con una delegación genérica para la realización de todos los actos relativos al proceso de liquidación de tasas y demás ingresos de derecho público efectuada por el Consejo de



Administración a favor del Director del organismo, que fue publicada el 18 de enero de 2007 en el Boletín Oficial de la Provincia de A Coruña.

Por su parte, ha informado la Autoridad Portuaria de Castellón que su Consejo de Administración, el 30 de junio de 2020, tomó razón de las Recomendaciones de Puertos del Estado para la determinación de las reducciones de la tasa de ocupación y con base en ellas aprobó los criterios cuantitativos para la determinación de la magnitud de las reducciones de la cuota de las tasas, a través de las liquidaciones provisionales, en las solicitudes que se presentasen. Asimismo, la Autoridad Portuaria manifiesta que, siendo el Director de la Autoridad Portuaria el órgano responsable para la gestión de la entidad, en los casos objeto de observaciones por el Tribunal de Cuentas, el Director aprobó las liquidaciones provisionales de reducción de las tasas de ocupación, si bien la aprobación definitiva se efectuó por acuerdo del Consejo de Administración.

Por último, la Autoridad Portuaria de Málaga manifiesta que aprobados los criterios cuantitativos para la reducción de las tasas de ocupación en los casos en que se solicitasen tales beneficios, conforme a las Recomendaciones aprobadas por Puertos del Estado para la aplicación del Real Decreto ley 15/2020, con posterioridad se recogieron como parámetros en el Real Decreto ley 26/2020. Asimismo, la Autoridad Portuaria interpretó que la delegación del Consejo de Administración en el Director del organismo, publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Málaga n.º 156, de 13 de agosto de 2018, era aplicable a estos actos de gestión de las tasas, si bien se sometieron con posterioridad al Consejo de Administración las liquidaciones provisionales autorizadas por el Director, para aprobación de las liquidaciones definitivas.

A la vista de lo expuesto, se observa que en el sistema portuario estatal se han seguido distintas vías para la aprobación de la magnitud de las reducciones de las tasas, concluyendo que el Consejo de Administración las aprobaba, unas veces directamente y otras, por delegación en el Presidente o Director de la entidad. En algunos casos, los organismos portuarios se vieron obligados a efectuar una delegación expresa; en otros supuestos, consideraron suficiente la delegación previa y genérica a favor del Presidente o Director.

Más aún, alguna Autoridad Portuaria interpretó que, si bien el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria ostenta la competencia para la recaudación de las tasas portuarias, según le atribuye el artículo 30.5.n) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante ("5. *Corresponden al Consejo de Administración las siguientes funciones: (...) recaudar las tasas por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación del servicio de señalización marítima*"), el Director de la entidad, como órgano de gestión (artículo 33 del TRLPEMM), debía llevar a cabo la gestión tributaria, conforme a la Ley General Tributaria (el artículo 162 del TRLPEMM dispone que "*las tasas portuarias se regirán por lo dispuesto en esta ley y, en lo no previsto en la misma, por la Ley 8/1989, de 13*



de abril, de Tasas y Precios Públicos, la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria y las normas reglamentarias dictadas en desarrollo de las mismas").

En este sentido, el artículo 117 de la Ley General Tributaria define la gestión tributaria con una larga lista de funciones. La doctrina afirma que la gestión tributaria se define como la función administrativa dirigida a la aplicación de los tributos, que en un sentido amplio estaría integrada por todas las actividades tendentes a la cuantificación y determinación de la deuda tributaria (liquidación tributaria), la comprobación del comportamiento del sujeto pasivo por parte de la Administración (inspección) y la recaudación o pago de las deudas tributarias (recaudación), y que, en un sentido estricto, abarcaría únicamente la liquidación y comprobación.

Con esa interpretación estricta, considerando que el núcleo de la gestión tributaria radica en la recepción y tramitación de declaraciones, autoliquidaciones y solicitudes de los obligados tributarios culminando en las liquidaciones, alguna Autoridad Portuaria entendió que dicha actividad de gestión podía ser llevada a cabo por el Director de la Autoridad Portuaria, si bien elevando al Consejo de Administración las liquidaciones definitivas de las tasas. Y es que, una vez que ya se habían recibido las recomendaciones de Puertos del Estado y, posteriormente, se habían publicado los criterios para determinar la reducción de las tasas en el Real Decreto Ley 26/2020, procedía una mera aplicación de la norma y cabía efectuar las liquidaciones provisionales por el Director, teniendo en cuenta que las liquidaciones definitivas pasaban, después, a la aprobación del Consejo de Administración, órgano que confirmaba o rectificaba las anteriores liquidaciones provisionales y determinaba el importe definitivo de las deudas tributarias.

Por tanto, **se considera que se cumplieron los procedimientos y se ejercieron las competencias adecuadamente, dando cumplimiento al artículo 9 del Real Decreto ley 26/2020.** A falta de respuesta de dos Autoridades Portuarias, no se advierten defectos formales por falta de publicación de las delegaciones en el resto de Autoridades Portuarias a las que se alude en el Anteproyecto de Informe del Tribunal de Cuentas, en algunos casos, puesto que se publicó la delegación, y en otros puesto que el Director ejerció sus competencias de gestión, aprobando las liquidaciones provisionales que fueron elevadas al Consejo de Administración para la aprobación de las definitivas.

En último término, a nuestro entender los defectos advertidos en el Anteproyecto de Informe del Tribunal de Cuentas relativos a una supuesta falta de publicación de la delegación de la competencia del Consejo de Administración para determinar la magnitud de la reducción de tasas conforme al Real Decreto ley 26/2020 constituiría una irregularidad no invalidante de las resoluciones adoptadas, conforme al artículo 48.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, que dispone: *"No obstante, el defecto de forma sólo determinará la anulabilidad cuando el acto carezca de los requisitos formales indispensables para alcanzar su fin o dé lugar a la indefensión de los interesados"*.



Pues bien, aunque se estimase que la delegación debió existir y ser publicada, debe tenerse presente que la publicación es un requisito formal del acto de delegación, no de los actos firmados por delegación.

De la delegación, una vez acordada, se ha de dar conocimiento mediante la publicación del acuerdo en que se haya adoptado a través del boletín oficial que corresponda a la Administración en cuya estructura se integra el órgano delegante y ámbito territorial de dicho órgano, con la pretensión de que la alteración del ejercicio de la competencia que se produce mediante su delegación sea de público conocimiento. Por su parte, la Administración está obligada a sujetarse a esos acuerdos de delegación.

El defecto formal del acto de delegación no publicado no puede generar efectos desfavorables para los interesados, a quienes se notificaron debidamente los acuerdos dictados por delegación, acuerdos de reducción de las tasas de ocupación que culminaron en las liquidaciones definitivas de las tasas portuarias, en aplicación de la medida prevista en el artículo 9 del Real Decreto ley 26/2020. La Administración está obligada a reconocer dichos efectos.

Cuarta. – En el Anteproyecto de Informe se realiza un seguimiento de las recomendaciones incluidas en el informe 1.233 del Tribunal de Cuentas. Concretamente en la recomendación segunda del informe, (III.3.15), “se señala la conveniencia del establecimiento de unos mecanismos de planificación y control de las nuevas infraestructuras portuarias a fin de evitar la sobrecapacidad elevada de los puertos de interés general, así como, en la ampliación en el análisis de la rentabilidad de nuevas infraestructuras, la consideración de las existentes en puertos próximos”. En el informe se indica que en el **Marco Estratégico** a aprobar se establece que deben planificarse las inversiones en función de estudios realistas de demanda. No obstante, al no estar aprobado el Marco Estratégico, este se encuentra pendiente de desarrollo. Por ello el informe considera esta recomendación *pendiente de ser cumplida*.

En la recomendación tercera del mencionado Informe (III.3.16) recomendaba la elaboración de unos parámetros de utilidad para la medición de la capacidad portuaria, a fin de facilitar la eficiencia en la planificación estratégica: el informe indica que Puertos del Estado ha desarrollado la Herramienta informática, **PLATEA** que permite medir la capacidad portuaria en función de la oferta portuaria y no del espacio ocupado. Indica que se encuentra en fase de implementación y por tanto considera la recomendación pendiente de ser cumplida.

En relación con el seguimiento de estas recomendaciones.

El TRLPEMM, prevé la **leal competencia entre los puertos de Interés general** es decir las Autoridades Portuarias compiten en el mercado *sin obstaculizar la concurrencia y sin alterar la decisión de los usuarios/clientes*. En el artículo 52 y sucesivos del TRLPEMM se establece el régimen de planificación y construcción de los puertos de interés general. Así se establece como herramienta de planificación a nivel estatal el denominado **Marco Estratégico**, donde se establecen los objetivos generales de gestión, técnicos, económicos, financieros y de recursos humanos del sistema portuario



español. Este Marco Estratégico, aunque es elaborado por Puertos del Estado en colaboración con las Autoridades Portuarias es aprobado por el Ministerio de Transportes. Una vez aprobado **tanto Puertos del Estado como las Autoridades Portuarias deben sujetarse a los objetivos establecidos en él**, siendo ejecutado a través de los planes de empresa y desarrollado mediante planes estratégicos y planes directores de infraestructuras que deben realizar en cada Autoridad Portuaria. Por tanto, efectivamente es esencial el desarrollo del Marco Estratégico para dar cumplimiento a lo planteado en la recomendación segunda. No obstante, es importante resaltar que competencias corresponden a cada organismo. El TRLPEMM establece en el artículo 25 las competencias de las **Autoridades Portuarias a las que les corresponde la planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto**, por otro lado, a Puertos del Estado le corresponde la **coordinación y el control de la eficiencia** del sistema portuario de titularidad estatal general. Es decir, por tanto, ni existen figuras de planificación a nivel nacional que no sea el Marco Estratégico, y tampoco le corresponde a Puertos del Estado la planificación de los desarrollos de infraestructuras de las Autoridades Portuarias.

Para tratar de garantizar la leal competencia antes indicada, y tal como tratamos en las reuniones con los representantes del Tribunal de Cuentas, Puertos del Estado acuerda anualmente con cada Autoridad Portuaria su **plan de empresa**.

Estos planes de empresa tienen su punto de partida en las **previsiones de tráfico** tanto individualmente (por Autoridad Portuaria) como a **nivel consolidado**. Para ello no solo se analizan las previsiones de tráfico que prevé cada Autoridad Portuaria para su puerto o puertos, sino que además se analizan en las reuniones el *traslado de tráfico* que se ha producido y el que se prevé que se puede producir tanto entre Autoridades Portuarias del sistema portuario como a nivel internacional. Puertos del Estado mediante el análisis de variables macroeconómicas (por ejemplo, la variación del Producto Interior Bruto, las previsiones de crecimiento a nivel nacional e internacional, el precio del barril de crudo, el precio del gas, las estimaciones de exportaciones...) obtiene con un margen razonable la **idoneidad de las previsiones de tráfico** que se obtengan de modo individualizadas.

Puertos del Estado está trabajando en el desarrollo de un **sistema de previsiones de tráfico** que, basado en inteligencia artificial y en el análisis de variables macroeconómicas como las indicadas permita obtener estos datos con un margen de razonable precisión. Como contraste adicional, todos los años, para las reuniones de plan de empresa, se realiza una **comparativa de la previsión de cierre con el tráfico que realmente se está produciendo** hasta el momento (que suele ser con los datos de marzo, abril o mayo, según corresponda con la fecha de reunión) esto permite conocer si los tráfico que se plantearon en el plan de empresa anterior resultan razonables.

A continuación, **considerando la capacidad infraestructural** que ya dispone el puerto, se diseña el **plan de inversiones** para poder **atender esta demanda**. Es importante



incidir en que la herramienta **PLATEA**, en fase de implantación -como bien indica el informe del Tribunal de Cuentas-, calcula la **capacidad de las terminales** que cada puerto tiene, tomando los tráficos como parámetro fundamental que gobierna la operativa portuaria. En este punto **es importante** tratar de aclarar que, aunque **PLATEA calcula la capacidad de las terminales que tiene el puerto operativas o diseñadas**, **Puertos del Estado puede analizar la capacidad de posibles terminales en espacios portuarios disponibles que aún no están en uso o concesionados pero que sí se encuentran disponibles en el puerto**. Es decir, SE TRATA DE EVITAR QUE SE GENERE NUEVA CAPACIDAD DE INFRAESTRUCTURA SI SE DISPONEN DE ESPACIOS QUE PUEDEN SER EMPLEADOS CON ESA FINALIDAD EN EL PUERTO. La ventaja de esta forma de control frente al parámetro de superficie concesionable es que en el cálculo de la capacidad del puerto lógicamente no se consideran aquellas superficies que no pueden ser terminales por estar diseñados para otros usos, como reparación naval, marinas deportivas, dársenas pesqueras, etc..., pero **lógicamente sí permite considerar superficies aún no explotadas o en proceso de otorgamiento de concesión**. Por ello la herramienta se convierte en la base para evitar sobrecapacidad de los puertos, al permitir planificar y controlar las nuevas infraestructuras que las Autoridades Portuarias propongan desarrollar.

El anterior parámetro considerado, que relacionaba la superficie concesionada con la superficie total -como ya incidimos en las reuniones mantenidas con el Tribunal de Cuentas-, puede no ser, a juicio de Puertos del Estado, una buena forma de medir el buen desempeño en la gestión portuaria del Dominio Público. Esto se debe a varios motivos, entre otros porque existen espacios de zonas comunes como viales, espacio dedicado a actividades puerto ciudad, otros espacios abiertos al uso público, otros usos diferentes de las terminales, terminales públicas, etc. en definitiva, espacios necesarios, que no son computados como superficie concesionable pero sí que es superficie necesaria del puerto y que distorsiona el indicador.

Por otro lado, es necesario disponer de cierta capacidad planificada que permita atender tráficos que puedan demandar nuevas superficies.

Es importante introducir un aspecto adicional, antes comentado, sobre las decisiones de los usuarios/clientes. En los últimos años además de las previsiones de la demanda calculada y los cálculos de capacidad infraestructural de cada Puerto, se solicita a las Autoridades Portuarias que ante un aumento de las inversiones públicas que eleven la capacidad infraestructural esta siempre venga **vinculada a inversiones privadas** de cierta relevancia de modo que sea este **compromiso público-privado el que garantice la viabilidad del proyecto** no generándose sobrecapacidad.

Este aspecto ha quedado reflejado en el **Marco Estratégico** donde se exige un mecanismo que asegure el compromiso de inversión privada previo al lanzamiento de grandes inversiones públicas. En este sentido existe una **meta** dentro del Marco Estratégico que establece que el 100% de los proyectos de más de 25 millones de euros



estén apoyados sobre compromisos de demanda/financiación privada o externa, así como de la máxima ayuda posible. Para explicar de modo más gráfico pueden mencionarse ejemplos de iniciativas en el último plan de empresa en puertos como Valencia o Cádiz.

✓ **Puerto de Valencia:** La nueva terminal de contenedores se ubicará en las aguas abrigadas del dique norte de la ampliación del Puerto de Valencia. Esta infraestructura, que fue construida en 2012, requiere de nueva inversión importante (426 M€) por parte de la Autoridad Portuaria de Valencia. (Este va a ser el desarrollo infraestructural más relevante en el sistema portuario en los próximos años). La contraparte privada a esa elevada inversión de la Autoridad Portuaria será una partida de 1.021 M€ por parte del futuro concesionario. Para ello Puertos del Estado ha acordado con la Autoridad Portuaria de Valencia que el trámite de concurso para el otorgamiento de una concesión que garantice esta elevada inversión se realice con carácter previo al lanzamiento de la contratación de la obra.

✓ **Puerto de Cádiz:** la Autoridad Portuaria quiere desarrollar una fase II que permita construir nuevos muelles para ampliar la terminal de contenedores. En los planes de empresa se analizó la propuesta de la Autoridad Portuaria valorada en 47 M€. Ante una actuación de tal envergadura, y teniendo en cuenta la situación Económico-Financiera de la Autoridad Portuaria, en el plan de empresa 2022 se acordó por ambas partes que previo al inicio de las actuaciones era preciso obtener un **compromiso firme de la iniciativa privada** por la nueva terminal de modo que una vez otorgado el concurso de la nueva terminal (es decir cuando exista el compromiso de la iniciativa privada por acometer inversiones relevantes en infraestructuras y equipamiento) se puedan comenzar con los trámites de licitación del proyecto. Puertos del Estado se comprometió a adaptar la programación de la inversión en función del estado de avance de la oferta y demanda asociada a la terminal, incluyendo la posibilidad de adelantar la anualidad si fuere menester iniciar la licitación.

Una vez se dispone del plan de inversiones, se analiza el **presupuesto** que es necesario aprobar para garantizar la **autosuficiencia Económico-Financiera** de cada Autoridad Portuaria. En este análisis se consideran tanto los ingresos actuales como las previsiones de nuevos ingresos y los gastos que la Autoridad Portuaria va a tener que hacer frente.

En definitiva Puertos del Estado está adoptando medidas para evitar la sobrecapacidad, mediante un análisis detallado de las superficies que pueden ser empleadas como terminales en las Autoridades Portuarias con la implantación de la herramienta PLATEA, además está tratando de objetivar el consolidando las previsiones de tráfico a nivel nacional y exige que las inversiones que supongan un aumento de capacidad vengan vinculadas a compromisos concesionales de inversiones significativas que garanticen actividad y la necesidad de creación de tal actuación.

Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias NO PUEDEN obstaculizar las inversiones de iniciativa privada a la hora de elegir el puerto en que hacer las inversiones y operar, al hacerlo en régimen de libre competencia. Puertos del Estado no planifica a



nivel centralizado el desarrollo de las Autoridades Portuarias sino que coordina y trata de garantizar que las inversiones sean razonables. En este sentido como bien apunta el Tribunal de Cuentas, el Marco Estratégico pendiente de aprobación, **dispone de una línea estratégica de trata de garantizar que se construyan infraestructuras orientadas a una demanda realista con buena conectividad y sostenible medioambientalmente.**

En relación con el seguimiento de la tercera recomendación, el Tribunal de Cuentas acierta plenamente con la descripción de la herramienta PLATEA en fase de implantación, por lo que, efectivamente esa recomendación se encuentra en curso de ser cumplida.

PLATEA optimiza y homogeniza a nivel de sistema portuario el cálculo de la capacidad de las terminales, no obstante, es conveniente aclarar que no solo permite calcular la capacidad de las terminales operativas o en trámite de concesión, sino que permite a Puertos del Estado y a las Autoridades Portuarias calcular la capacidad de cualquier otra superficie disponible que pueda ser empleada como terminal. De este modo el PLATEA sustituye en el control de planificación estratégica al parámetro de superficie concesionable.

Quinta. – En relación con los apartados II y III.3.17, 18 y 19 del *Anteproyecto de fiscalización* referido a los resultados de fiscalización en materia de cumplimiento de las obligaciones de publicidad activa recogidas en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno (en adelante LTAIBG), cabe realizar las siguientes alegaciones:

5.1 Situación actual de estado de cumplimiento de las obligaciones de publicidad activa recogidas en la LTAIBG.

En el momento actual se ha avanzado en el cumplimiento de las obligaciones de publicidad activa en materia de transparencia, respecto del momento de la realización del informe por el Tribunal de Cuentas.

En efecto, a continuación, se detallan las mejoras llevadas a cabo en las páginas web de las AAPP que componen el sistema portuario de titularidad estatal, siguiendo el esquema de las conclusiones al anteproyecto recogidas en el apartado III.3.17, 18 y 19:

- *Obligación de publicar normativa de modo separado.*

El informe del TC manifiesta que las AAPP de Bilbao, Ferrol-San Cibrao, Motril y Santander, no cumplen con esta premisa.

A estos efectos se indica, que la AP Bilbao ha incluido un espacio en su web destinado a transparencia, que cumple con las obligaciones de publicidad activa establecidas en la LTAIBG. Se accede a dicho enlace pinchando el apartado "Portu GARDENA" de la



página de inicio de la web de la AP Bilbao, <https://www.bilbaoport.eus/>, incluyéndose un apartado que contiene la información referida.

Como medida de mejora, se indicará a la AP Bilbao que incluya adicionalmente una traducción al castellano de dicho enlace, a fin de facilitar la comprensión de la información y el acceso a la misma por parte del conjunto de los ciudadanos.

También se puede acceder al Portal de Transparencia desde la Sede Electrónica del Puerto de Bilbao: <https://sedebilbaoport.gob.es/info.0>

Se accede desde la página principal a "Servicios Electrónicos" – "Portal de la Transparencia".

- *Obligación de publicar perfil y la trayectoria profesional de los responsables de los diferentes órganos.*

El informe del Tribunal de Cuentas manifiesta que las AAPP de Bahía de Cádiz, Bilbao, Ferrol-San Cibrao, Las Palmas, Marín-Ría de Pontevedra y Vilagarcía de Arousa no publican esta información.

A este respecto se indica, que las AAPP detalladas a continuación ya disponen de la información referida en los siguientes enlaces de sus páginas web:

AUTORIDAD PORTUARIA DE BAHÍA DE CÁDIZ:

<https://www.puertocadiz.com/transparencia>

AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO:

<https://sedebilbaoport.gob.es/transparency>

<https://www.bilbaoport.eus/>

(también se puede acceder en la página principal a "Portu GARDENA")

AUTORIDAD PORTUARIA DE FERROL-SAN CIBRAO:

<https://sede.apfsc.gob.es/transparency/0a9d2ed3-c9b4-4679-b164-0966cb13e5b8/>

AUTORIDAD PORTUARIA DE MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA:

<https://www.apmarin.com/es/paginas/perfiles>

AUTORIDAD PORTUARIA DE VILAGARCÍA DE AROUSA

<https://portovilagarcia.es/consejo-de-administración>

- *El informe Tribunal de Cuentas manifiesta que presentan deficiencias en la publicación de las cuentas anuales y de los informes de auditoría las AAPP de Bilbao, Cartagena, Ceuta, Málaga, Melilla, Motril, Pasaia, Santander, Tarragona y Vilagarcía de Arousa.*



Se indica, que, en el momento actual, no se detectan deficiencias en la información publicada por la AP Cartagena: <https://www.apc.es/webapc/puerto/transparencia>.

- El informe del Tribunal de Cuentas manifiesta que no cumplen con la obligación de publicación de las retribuciones de los altos cargos las AAPP de Bahía de Cádiz, Bilbao, Ceuta, Ferrol-San Cibrao, Marín-Ría de Pontevedra, Melilla, Pasaia y Las Palmas.

Se indica que, a fecha actual, todas las AAPP publican las retribuciones de sus altos cargos en los enlaces que se detallan a continuación. Asimismo, se informa, que se puede acceder a la información completa en la página web de Puertos del Estado <https://www.puertos.es/es-es/rrhh/Documents/Cuadro%20Retribuciones%20Presidencias%202020%20para%20web.pdf>.

AUTORIDAD PORTUARIA DE BAHÍA DE CÁDIZ

<https://www.puertocadiz.com/transparencia>

AUTORIDAD PORTUARIA DE CEUTA

<http://www.puertodeceuta.com/informacion/portal-de-transparencia>

AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

<https://sedebilbaoport.gob.es/transparency>

<https://www.bilbaoport.eus/>

(pinchando en el enlace "Portu GARDENA")

AUTORIDAD PORTUARIA DE FERROL-SAN CIBRAO

<https://sede.apfsc.gob.es/transparency/0a9d2ed3-c9b4-4679-b164-0966cb13e5b8/>

AUTORIDAD PORTUARIA DE MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA

<https://www.apmarin.com/es/paginas/perfiles>

AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA

<https://www.puertodemelilla.es/index.php/autoridad-portuaria/presidencia>

<https://www.puertodemelilla.es/index.php/autoridad-portuaria/direccion>

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

<https://www.palmasport.es/wp-content/uploads/2022/02/RETRIBUCIONES-DEL-PRESIDENTE-2020.pdf>

<https://www.palmasport.es/wp-content/uploads/2022/02/RETRIBUCIONES-DEL-DIRECTOR-2020.pdf>



AUTORIDAD PORTUARIA DE PASAIA

<https://www.pasaiaport.eus/es/compromiso/transparencia>

- El informe del Tribunal de Cuentas manifiesta que las AAPP de Alicante, Avilés, Bahía de Cádiz, Cartagena, Ceuta, Ferrol-San Cibrao, Motril y Valencia, no cumplen con la obligación de publicar las subvenciones concedidas.

A estos efectos se informa, que no está previsto en la legislación sectorial en materia portuaria el otorgamiento de subvenciones por parte de las AAPP.

Las AAPP que publican información referida a subvenciones, son aquellas que reciben fondos europeos de los distintos programas operativos en los que participan. Esta información se encuentra publicada en su integridad en la página web de puertos del Estado en el siguiente enlace:

<https://www.puertos.es/es-es/datos-economicos/Documents/Programacion%20y%20modificaciones%20Ayudas%20Comunitarias%202007-2013%20web%20PdE.pdf>

- El informe del TC manifiesta en el apartado 18 del punto III.3, que la AP Bilbao no dispone de información accesible en materia de transparencia.

Se reitera, que en el momento actual se puede acceder al portal de transparencia de la AP Bilbao a través de su página web <https://www.bilbaoport.eus/>, pinchando en el acceso directo: "Portu GARDENA", así como a través de su sede. No obstante, se indicará a la AP Bilbao que incluya adicionalmente una traducción al castellano del nombre de este enlace para facilitar su comprensión y acceso por el conjunto de los ciudadanos.

- El TC manifiesta que la información que debe publicarse en virtud de las obligaciones de publicidad activa contenidas en la LTAIBG se encuentra dispersa en las páginas web de las siguientes AAPP: A Coruña, Bahía de Cádiz, Ferrol-San Cibrao, Motril, Melilla, Pasaia, Santander, Tarragona, Vigo y Vilagarcía de Arousa.

A estos efectos se indica, que la Autoridad portuaria de Ferrol – San Cibrao ya dispone de la información ordenada en un enlace directo: <https://sede.apfsc.gob.es/transparencia>

- El TC manifiesta en el punto 19 del apartado III.3 que la accesibilidad a contenidos establecidos en art 168 del TRLPEMM varía, presentando en ciertos supuestos información deficiente en relación con la base imponible y los tipos de gravamen de la tasa de ocupación.

Se indica que estas deficiencias se pondrán de relieve a las AAPP concernidas en las reuniones de los Planes de empresa, a fin de que se corrijan.



5.2 Acciones de mejora

Con el fin de mejorar el cumplimiento de las obligaciones de publicidad activa en materia de transparencia en todas las AAPP que conforman el sistema portuario estatal, se han incluido unos indicadores a cumplimentar por éstas, con periodicidad anual, en el **marco de las reuniones de los Planes de empresa**. Se adjunta dicho documento como anexo.



ANEXO I: Cuadro de transparencia para planes de empresa.

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

CSV

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

10/05/2022 11:54:10 Horario peninsular

Validez del documento

Copia Electrónica Auténtica



TRANSPARENCIA INDICADORES

Accesibilidad al portal de Transparencia			
El portal de la transparencia de la AP debe desdoblarse en dos apartados:			
1.1 Apartado que recoja las obligaciones de publicidad activa. Este enlace a su vez contendrá los epígrafes que se especifican en este documento			
1.2 Un enlace al Portal de la Transparencia de la AGE para que los ciudadanos puedan ejercer el derecho de acceso a documentación pública. Con ello se proporciona al ciudadano una herramienta para pedir documentación pública, centralizándose las solicitudes en dicho portal.			
¿Dispone de enlace específico al portal de la transparencia de esa AP en la página de inicio de su web?	SI	Enlace de acceso	
		Fecha prevista en caso negativo	
¿Dispone de la información que debe ser objeto de publicidad activa de acuerdo con la LTAIBG (1) (arts. 6 a 8) y TRLPAM (art. 16B), recogida de manera organizada en el enlace específico de transparencia de esa AP?	SI	Enlace de acceso	
		Fecha prevista en caso negativo	
¿Dispone de un enlace que permita acceder a portal de la transparencia de la Administración General del Estado https://transparencia.gob.es/ para poder ejercer el derecho de acceso a documentación pública, esto es, para poder hacer petición de documentos a través de ese enlace?	SI	Enlace de acceso	
		Fecha prevista en caso negativo	
Obligaciones de publicidad activa en materia de transparencia			
1. Información institucional organizativa y de planificación. (2)			
(Art. 6.1 LTAIBG (1)).			
¿Esta disponible información organizativa de la Autoridad Portuaria?	SI	¿Existe organigrama actualizado?	SI
		Enlace de acceso	
		Fecha prevista en caso negativo	
		Indicar nivel de desarrollo	Presidente, Director y fuera de convenio (solo puestos)
		¿Esta disponible el perfil y trayectoria profesional de los altos cargos?	SI
		Enlace de acceso	
		Fecha prevista en caso negativo	
		¿Existe información sobre la composición del Consejo de Administración de la AP?	SI
		Enlace de acceso	
		Fecha prevista en caso negativo	
2. Planes y programas anuales y plurianuales. (3)			
(Art. 6.2 LTAIBG (1)).			
		¿Existe información sobre planes anuales y plurianuales?	SI
		Enlace de acceso	
		Fecha prevista en caso negativo	



AUTORIDAD PORTUARIA

PLAN EMPRESA 2023

TRANSPARENCIA INDICADORES

3. Información de relevancia jurídica (1) (Art. 7 LTAISG(1))			
¿Contiene este epígrafe la información referida a la normativa sectorial por la que se rige el organismo en el ejercicio de sus funciones?	SI	Enlace de acceso	Fecha prevista en caso negativo
¿Contiene este epígrafe la información referida a las ordenanzas portuarias?	NO	Enlace de acceso	Fecha prevista en caso negativo
¿Contiene este epígrafe información sobre las DEUPs?	NO	Enlace de acceso	Fecha prevista en caso negativo
¿Contiene este epígrafe la información sobre los planes especiales de ordenación de espacios portuarios?	NO	Enlace de acceso	Fecha prevista en caso negativo
¿Contiene este epígrafe la información de los expedientes que se encuentran sometidos a un periodo de información pública durante su tramitación?	NO	Enlace de acceso	Fecha prevista en caso negativo
4. Información económica presupuestaria y estadística (Art. 8 de la LTAISG(1))			
¿Existe un enlace al perfil del contratante de esta AP en la Plataforma de contratación del sector público(2)?	SI	Enlace de acceso	Fecha prevista en caso negativo
¿Contiene este epígrafe una relación de los convenios suscritos por la Autoridad Portuaria?	SI	Enlace de acceso	Fecha prevista en caso negativo
¿Contiene este epígrafe una relación de subvenciones y ayudas públicas concedidas(3)?	SI	Enlace de acceso	Fecha prevista en caso negativo
¿Se incluye un enlace al portal de la transparencia de la AGE referido al reconocimiento de compatibilidades(4)?	SI	Enlace de acceso	Fecha prevista en caso negativo
Datos económicos y Estadísticos			
¿Existe acceso a las cuentas anuales aprobadas?	SI	Enlace de acceso	Fecha prevista en caso negativo
¿Existe acceso a los informes de auditoría de cuentas anuales de la ISAE(5)?	SI	Enlace de acceso	Fecha prevista en caso negativo



AUTORIDAD PORTUARIA

PLAN EMPRESA 2023

TRANSPARENCIA INDICADORES			
«Existe acceso a las retribuciones de los altos cargos?»	SI	Enlace de acceso	
		Fecha prevista en caso negativo	
«Existe acceso a información estadística con carácter mensual?»	SI	Enlace de acceso	
		Fecha prevista en caso negativo	
«Existe acceso a la última memoria anual publicada?»	SI	Enlace de acceso	
		Fecha prevista en caso negativo	
«Existe acceso a la información indicada en el artículo 165 del TRLPEMM (1)»	SI	Enlace de acceso	
		Fecha prevista en caso negativo	
(1) LTAIBG: Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno: https://www.boe.es/boe-2013/BOE-A-2013-12887-consolidado.pdf			
(2) Se trata de información relativa a la normativa por la que se rigen los organismos portuarios en el ejercicio de sus funciones, así como su estructura organizativa. Deberá contener, además, un organigrama actualizado que identifique a los altos cargos y a las diferentes estructuras competenciales, reflejando sus relaciones jerárquicas. En relación con los altos cargos, deberá incluirse su perfil y trayectoria profesional. Se pueden incluir también aquí las retribuciones de los altos cargos, aunque su lugar idóneo es en el apartado 4.			
(3) 2 LTAIBG: "Las Administraciones Públicas publicarán los planes y programas anuales y plurianuales en los que se fijan objetivos concretos, así como las actividades, medios y tiempo previsto para su consecución. Su grado de cumplimiento y resultados deberán ser objeto de evaluación y publicación periódica, junto con los indicadores de medida y valoración, en la forma en que se determina por cada Administración competente". Para dar cumplimiento a este artículo se podrá incluir la siguiente información: el Presupuesto del Plan de Empresa; los objetivos de gestión; los planes de inversiones; objetivos de medio ambiente (memoria de sostenibilidad); planes estratégicos; planes de objetivos, PAU y PIM.			
(4) El artículo 7 de la LTAIBG establece que deberá publicarse información de relevancia jurídica. En este apartado debe incluirse la normativa sectorial de aplicación; las ordenanzas y demás actos con trascendencia jurídica que emitan las AAPP; así como todos aquellos expedientes que, desde el punto de vista competencial de las AAPP, deben ser sometidos a un periodo de información pública durante su tramitación. También pueden incluirse los DEUPs, los reglamentos de policía, las tarifas por servicios comerciales aprobados, órdenes de valoración de terrenos y límites de agua, ordenanzas, los Planes interiores marítimos (PIM).			
(5) Con la obligación de publicidad activa prevista en el art. 8.1a) LTAIBG, que incluye los contratos menores. El enlace a la plataforma de contratación del estado es: https://contrataciondelestado.es			
(6) En este epígrafe deberán recogerse las ayudas y subvenciones otorgadas por las AAPP, debiendo hacerse referencia a que las subvenciones y ayudas públicas concedidas están publicadas en el enlace del Sistema Nacional de Publicidad de Subvenciones del Ministerio de Hacienda: https://www.infosubvenciones.es En relación con las subvenciones que procedan de fondos comunitarios de los que sean beneficiarias las AAPP, se considera una buena práctica recogerlas también en sus páginas web.			
(7) Podrá incluirse el siguiente texto: "las resoluciones de autorización o reconocimiento de compatibilidad que afectan al personal de la Autoridad Portuaria de se pueden consultar mediante el siguiente enlace del Portal de Transparencia: https://transparencia.pde.es/transparencia/transparenta_home/index/PublicidadActiva/Organizaciones/Empleos/Resoluciones-de-autorizacion-compatibilidad.html			
(8) El enlace a los informes públicos de la IGAE, cuentas anuales y memorias de las AAPP es: https://www.igae.pde.hacienda.gob.es/ufios/igae/es-ES/Paginas/inicio.aspx			
(9) Artículo 165 TRLPEMM: Las cuotas íntegras de las tasas de utilización, las bases imponibles y gravámenes de la tasa de ocupación y las bonificaciones aplicables a las tasas portuarias, así como los coeficientes correctores, deberán encontrarse publicados en el portal de Internet propio de cada Autoridad Portuaria. Puertos del Estado deberá consolidar dicha información en su propio portal.			