

III. OTRAS DISPOSICIONES

CORTES GENERALES

16730 *Resolución de 21 de mayo de 2024, aprobada por la Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, en relación con 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 estatal.*

La Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, en su sesión del día 21 de mayo de 2024, a la vista del Informe remitido por ese Alto Tribunal acerca del 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, acuerda:

1. Asumir el contenido y las conclusiones comprendidas del 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.

2. Aprobar 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 estatal, tomando nota de las deficiencias señaladas por el Tribunal de Cuentas, que limitan y afectan a su representatividad.

3. Instar a Puertos del Estado a:

– Aprobar unas directrices para el Sistema Portuario Estatal, en coherencia con lo dispuesto en el marco estratégico del sistema portuario, aplicables a la construcción de nuevas infraestructuras portuarias del lado mar, con la finalidad de que se tenga en cuenta la incidencia sobre las infraestructuras proyectadas de la actividad y de la capacidad portuaria de infraestructuras similares del entorno.

– Evitar la aparición de conceptos jurídicos indeterminados que permitan a las distintas administraciones públicas aplicar un tratamiento desigual a agentes portuarios que se encuentran en situaciones similares.

Palacio del Congreso de los Diputados, 21 de mayo de 2024.–El Presidente de la Comisión, Juan Francisco Serrano Martínez.–El Secretario Primero de la Comisión, Salvador de Foronda Vaquero.

TRIBUNAL DE CUENTAS

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.

I.1. INICIATIVA DE LA FISCALIZACIÓN.

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

I.3. ANTECEDENTES.

I.4. RENDICIÓN DE CUENTAS.

I.5. TRÁMITE DE ALEGACIONES.

II. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN.

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

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

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

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

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

II.4 SEGUIMIENTO DE RECOMENDACIONES.

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

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

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

III. CONCLUSIONES.

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

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

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

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

IV. RECOMENDACIONES.

ANEXOS.

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.

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

CUADRO Nº 3: Carácter de las medidas de reactivación económica del transporte marítimo.

CUADRO Nº 4: Inversiones en infraestructura y capacidad portuaria por AAPP. Periodo 2016-2020.

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

RELACIÓN DE GRÁFICOS

GRÁFICO Nº 1: Variación mensual interanual 2019-2020 de tráfico portuario.

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

GRÁFICO Nº 3: Variación porcentual 2019-2020 del tráfico de mercancías.

GRÁFICO Nº 4: Impacto porcentual del tráfico por AAPP.

GRÁFICO Nº 5: Repercusión económica de las medidas de reactivación económica COVID19.

GRÁFICO Nº 6: Porcentaje de concesiones afectadas relativas a la Tasa de Ocupación.

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

GRÁFICO Nº 8: Análisis porcentual de destino de las inversiones portuarias. Periodo 2016-2020.

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:

- a) 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.
- b) Valorar los sistemas y procedimientos de gestión establecidos por las Autoridades Portuarias (AAPP) en la aplicación de las medidas de reactivación económica.
- c) 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 beneficien 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.

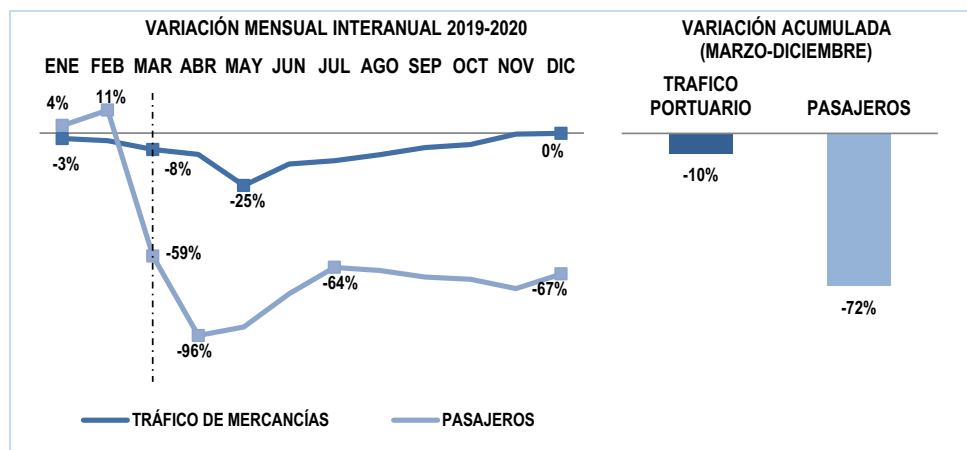
- El RDL 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda. Recoge en su capítulo III, en relación con el sector del transporte marítimo, una reforma en las medidas previstas inicialmente en el RDL 15/2020.
- 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 Nº 1: Variación mensual interanual 2019-2020 de tráfico portuario



Fuente: Elaboración propia a partir de las estadísticas de tráfico 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.

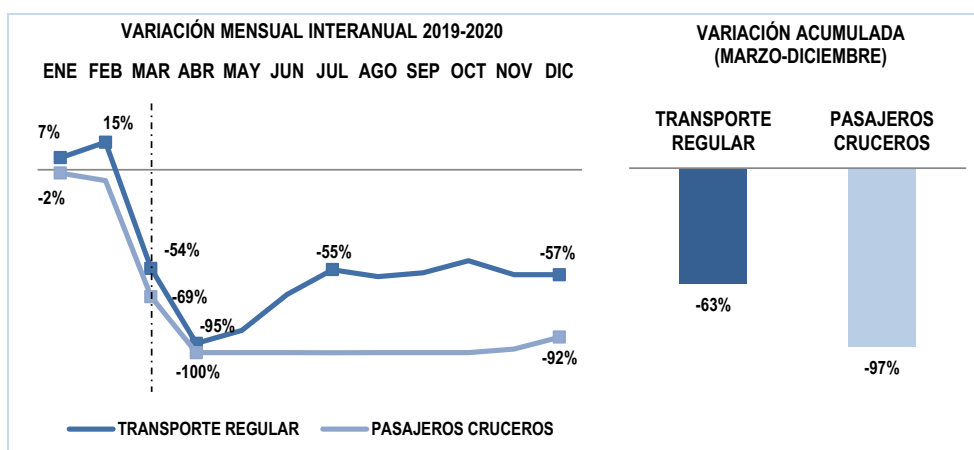
Esta situación cambió de forma drástica en el mes de marzo tras la declaración del estado de alarma, que provocó una caída de los tráficos de mercancías y de pasajeros del 8 % y del 59 %, respectivamente y que alcanzó la mayor disminución respecto al año anterior en el mes de mayo para las mercancías,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

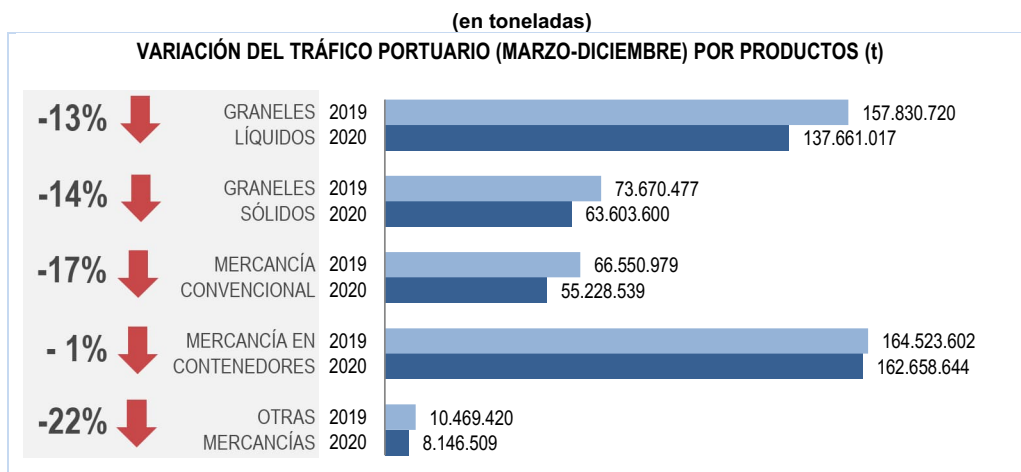
Si bien en el mes de abril ambas magnitudes se redujeron a su mínima expresión, en un 95 % y 100 % respectivamente, a partir de ese mes el número de pasajeros en transporte regular se recuperó hasta alcanzar en julio un 45 % del tráfico registrado en el mismo mes del ejercicio precedente, nivel en el 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 Nº 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 (Balears, 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

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.

deterioro de la deuda de un proveedor por un importe de 614 miles y a una sobrevaloración del epígrafe "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 Nº 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 Nº 5: Repercusión económica de las medidas de reactivación económica COVID19

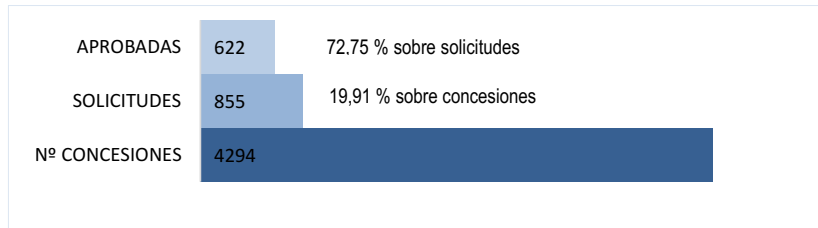
Fuente: Elaboración propia a partir de la información facilitada por las AAPP.

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.

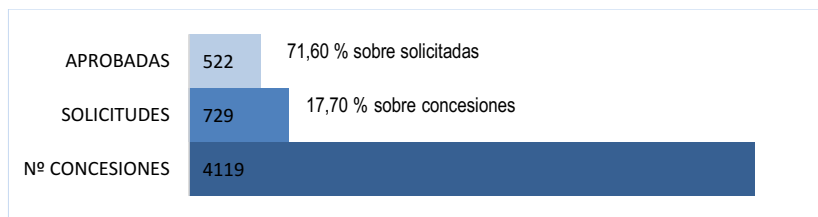
A continuación, se analiza la utilización por parte de los agentes portuarios de las medidas de reactivación económica, otorgadas previa petición del interesado: la tasa de ocupación, la tasa de actividad y el aplazamiento de la deuda tributaria, tal como se estableció en los RDL 15/2020 y 26/2020. El 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).

Previa 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 acogiendo 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 los 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.”*

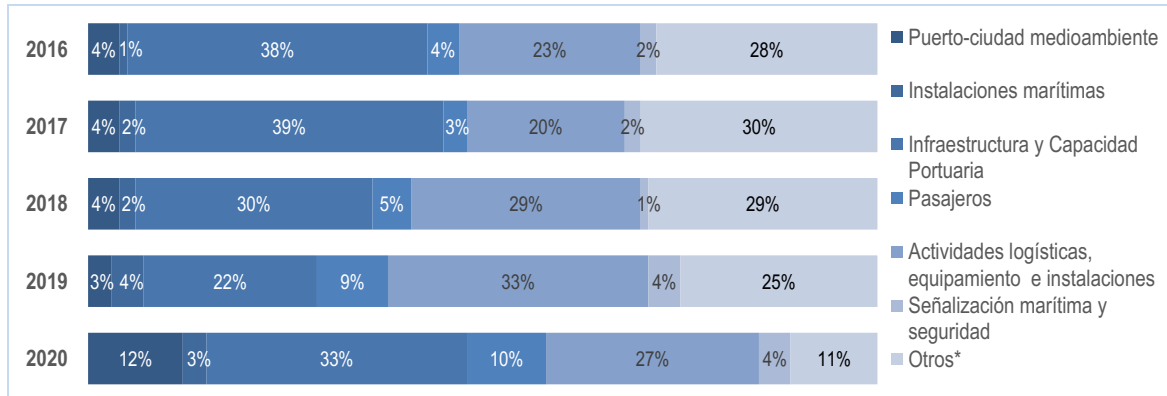
La Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, en su sesión de 27 de diciembre de 2017, a la vista del Informe, acordó “asumir el contenido del citado Informe, así como sus conclusiones y sus recomendaciones” e instar al Gobierno a cumplir la recomendación tercera, reproduciendo literalmente 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 Nº 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 Nº 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

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.

de los 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 imponibles 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 portuario 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 portuario 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

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

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).

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

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
	Vigo	Vigo
ANDALUCÍA	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
	Tarragona	Tarragona
CATALUÑA	Barcelona	Barcelona
	ISLAS BALEARES	Baleares
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**

<p align="center">RDL 15/2020, de 21 de abril de 2020 (vigente hasta el 8 de julio de 2020)</p>	<p align="center">RDL 26/2020, de 8 de julio de 2020 (vigente a partir del 9 de julio de 2020)</p>
<p align="center">MEDIDAS QUE AFECTARON A LA ACTIVIDAD O TRÁFICO MÍNIMO ESTABLECIDO EN LOS TÍTULOS CONCESIONALES.</p>	
<p><i>Artículo 16. Medidas respecto de la actividad o tráficos mínimos establecidos en los títulos concesionales</i></p> <p>1. Las AAPP, de conformidad con las competencias atribuidas por el TRLPEMM, 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.</p> <p>2. La modificación de la actividad o del tráfico mínimo se realizará, a instancia del concesionario, motivadamente y de forma proporcionada en relación con los tráficos operados en el ejercicio 2019.</p> <p>3. En todo caso, no se aplicarán las penalizaciones por incumplimientos de actividad o tráficos mínimos atribuibles a la crisis del COVID-19 durante el ejercicio de 2020.</p>	<p><i>Artículo 8. Medidas respecto de la actividad o tráficos mínimos establecidos en los títulos concesionales</i></p> <p>1. Las AAPP, de conformidad con las competencias atribuidas por el TRLPEMM, 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.</p> <p>2. La modificación de la actividad o del tráfico mínimo se realizará, a instancia del concesionario, motivadamente y de forma proporcionada en relación con los tráficos operados en el ejercicio 2019.</p>
<p align="center">MEDIDAS QUE AFECTARON A LA TASA DE OCUPACIÓN</p>	
<p><i>Artículo 17. Medidas respecto de la tasa de ocupación</i></p> <p>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 se acredite que han experimentado un impacto significativamente negativo en su actividad como consecuencia de la crisis del COVID-19. La evaluación de dicho impacto se realizará caso a caso, tomando como base la actividad de los últimos cuatro años, conforme a criterios objetivos sobre un indicador de tráfico o, en su defecto, de ingresos imputables a dicha actividad</p>	<p><i>Artículo 9. Medidas respecto de la tasa de ocupación</i></p> <p>1. En las concesiones y autorizaciones demaniales en las que sus titulares acrediten un impacto significativamente negativo en su actividad como consecuencia de la crisis de COVID-19, 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 actividad media registrada en los años 2018 y 2019, 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 tráfico en cada autoridad portuaria y por cada sector de actividad. La</p>

<p>RDL 15/2020, de 21 de abril de 2020 (vigente hasta el 8 de julio de 2020)</p>	<p>2. El procedimiento se iniciará a instancia del interesado, 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</p> <p>3. Para el cálculo de la <u>reducción</u> serán de aplicación los criterios que establece el artículo 178 del <u>TRLRPM</u></p>
<p>RDL 26/2020, de 8 de julio de 2020 (vigente a partir del 9 de julio de 2020)</p>	<p>base para determinar dicha disminución será el tráfico medio registrado en los años 2018 y 2019.</p> <p>Las liquidaciones correspondientes a 2020 practicadas antes de la entrada en vigor de <u>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.</p> <p>2. La magnitud de la reducción se determinará 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>:</p>

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 terminales de pasajeros	excepto terminales de pasajeros		
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 %.	Menor que el 20 %.
				Entre 10 % y 15 %.	Entre 20 % y 40 %.
				Mayor que el 15 %.	Mayor que el 40 %.
(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, así como aquellos espacios destinados a actividades complementarias asociadas a la atención del pasajero.					

<p>RDL 15/2020, de 21 de abril de 2020 (vigente hasta el 8 de julio de 2020)</p>	<p>RDL 26/2020, de 8 de julio de 2020 (vigente a partir del 9 de julio de 2020)</p>
<p>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.</p> <p>3. El procedimiento se iniciará a instancia del interesado, 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.</p> <p>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 posterior comprobación de las reducciones 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.</p>	<p>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.</p> <p>3. El procedimiento se iniciará a instancia del interesado, 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.</p> <p>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 posterior comprobación de las reducciones 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.</p>
<p>MEDIDAS QUE AFECTARON A LA TASA DE ACTIVIDAD</p>	
<p><i>Artículo 18. Medidas respecto de la tasa de actividad</i></p> <p>1. Las AAPP, a solicitud del sujeto pasivo, justificando cumplidamente el impacto negativo en su actividad de la crisis del COVID-19, podrán dejar sin efecto para el año 2020 el límite inferior de la cuota íntegra anual de la tasa de actividad establecido en el artículo 188.b).2.º 1 del TRLPEMM.</p> <p>2. Las AAPP, a solicitud del sujeto pasivo, justificando cumplidamente el impacto negativo en su actividad de la crisis del COVID-19, podrán modificar para 2020 la exigibilidad de la tasa de actividad establecida en el título habilitante, suprimiendo en su caso el pago anticipado y difiriendo su liquidación al final del ejercicio en función de la actividad efectivamente desarrollada. En todo caso no será requerida más garantía que la del propio título concesional o autorización otorgada.</p>	<p><i>Artículo 10. Medidas respecto de la tasa de actividad</i></p> <p>1. Las AAPP, a solicitud del sujeto pasivo, justificando cumplidamente el impacto negativo en su actividad de la crisis del COVID-19, podrán dejar sin efecto para el año 2020 el límite inferior de la cuota íntegra anual de la tasa de actividad establecido en el artículo 188.b).2.º 1 del TRLPEMM.</p> <p>2. Las AAPP, a solicitud del sujeto pasivo, justificando cumplidamente el impacto negativo en su actividad de la crisis del COVID-19, podrán modificar para 2020 la exigibilidad de la tasa de actividad establecida en el título habilitante, suprimiendo en su caso el pago anticipado y difiriendo su liquidación al final del ejercicio en función de la actividad efectivamente desarrollada. En todo caso no será requerida más garantía que la del propio título concesional o autorización otorgada.</p>

<p style="text-align: center;">RDL 15/2020, de 21 de abril de 2020 (vigente hasta el 8 de julio de 2020)</p>	<p style="text-align: center;">RDL 26/2020, de 8 de julio de 2020 (vigente a partir del 9 de julio de 2020)</p>
<p>MEDIDAS QUE AFECTARON A LA TASA DEL BUQUE</p>	
<p><i>Artículo 19. Medidas respecto de la tasa del buque</i></p> <p>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</u>, como consecuencia de una <u>orden de la Autoridad competente</u> por razón de la crisis del COVID-19, mientras dure esta circunstancia.</p> <p>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 del buque (T-1) el coeficiente por estancia prolongada en lo que se refiere a buques inactivos</u>, desde el primer día de estancia en aguas portuarias.</p> <p>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 buques destinados a la prestación de <u>servicios portuarios el coeficiente previsto en el artículo 197.1.e) 8.º del TRLPEMM, se reducirá al 1.16.</u></p> <p>4. Para todas aquellas <u>escalas que se registren desde la publicación del presente RDL y mientras se prolongue el referido estado de alarma</u>, se establece un <u>valor de 1,08 € para la cuantía básica S de la tasa del buque</u>, 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 €.</p>	<p><i>Artículo 11. Medidas respecto de la tasa del buque</i></p> <p>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</u>, como consecuencia de una <u>orden de la Autoridad competente</u> por razón de la crisis del COVID-19, mientras dure esta circunstancia.</p> <p>2. A partir del 1 de marzo y hasta el 31 de octubre de 2020, a los buques de servicios marítimos que <u>dejen de operar se les aplicará en la tasa del buque (T-1) el coeficiente por estancia prolongada en lo que se refiere a buques inactivos</u>, desde el primer día de estancia en aguas portuarias.</p> <p>3. A partir del 1 de marzo y hasta el 31 de octubre de 2020, para los buques destinados a la prestación de <u>servicios portuarios el coeficiente previsto en el artículo 197.1.e) 8.º del TRLPEMM, se reducirá al 1.16.</u></p> <p>4. Para todas aquellas <u>escalas que tengan lugar a partir del 1 de marzo y hasta el 31 de octubre de 2020</u>, se establece un <u>valor de 1,00 € para la cuantía básica S de la tasa del buque</u>, 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 €.</p> <p>5. Las liquidaciones practicadas con anterioridad 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 provisionales y <u>podrán revisarse por la AP</u>, previa comprobación del cumplimiento de los requisitos establecidos en este precepto, a solicitud 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.</p> <p>Transcurrido el plazo de dos meses sin haberse solicitado la revisión, las liquidaciones a que se refiere este precepto devendrán definitivas.</p>

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)
APLAZAMIENTO DE DEUDAS TRIBUTARIAS	
<p><i>Artículo 20. Aplazamiento de deudas tributarias en el ámbito portuario</i></p> <p>Previa solicitud, las AAPP podrán conceder el aplazamiento de la deuda tributaria correspondiente de las liquidaciones de tasas portuarias devengadas 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, ambos inclusive.</p> <p>Las condiciones del aplazamiento serán las siguientes:</p> <p>a) El plazo máximo será de seis meses.</p> <p>b) No se devengarán intereses de demora ni se exigirán garantías para el aplazamiento.</p>	<p><i>Artículo 12. Aplazamiento de deudas tributarias en el ámbito portuario</i></p> <p>Previa solicitud, las AAPP podrán conceder el aplazamiento de la deuda tributaria correspondiente a las liquidaciones no ingresadas de tasas portuarias devengadas desde el 1 de marzo y hasta el 31 de octubre de 2020, 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.</p> <p>Las condiciones del aplazamiento serán las siguientes:</p> <p>a) El plazo máximo será de seis meses.</p> <p>b) No se devengarán intereses de demora ni se exigirán garantías para el aplazamiento.</p>

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.

ANEXO IV

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	57960	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
MARÍN 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.

ANEXO VII

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
MARÍN - 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
MARÍN Y RÍA 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.