

TRIBUNAL DE CUENTAS

Nº 1.218

INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LA EJECUCIÓN POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE A CORUÑA DEL PROYECTO DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA, EJERCICIOS 2012, 2013 Y 2014

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 30 de mayo de 2017, el **Informe de fiscalización de la ejecución por la Autoridad Portuaria de A Coruña del Proyecto de nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira ejercicios 2012, 2013 y 2014**, y ha acordado su elevación a las Cortes Generales, según lo prevenido en el artículo 28 de la Ley de Funcionamiento.

ÍNDICE

I.- INTRODUCCIÓN 13
I.1.- INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO 13
I.2.- OBJETO Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN 13
I.3.- ANTECEDENTES Y MARCO JURÍDICO 14
II.- TRATAMIENTO DE ALEGACIONES 17
III.- RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN 18
III.1.- PLANIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA 18
III.2.- EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA 21
III.2.1.- Contratos para la ejecución de las obras 22
III.2.2.- Contratos de asistencia técnica. 27
III.2.3.- Expropiaciones 34
III.2.4.- Otras inversiones adicionales 35
III.2.5.- Accesos 39
III.2.6.- Rescate de concesiones 40
III.3.- ACTIVACIÓN DEL PROYECTO DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA: VALORACIÓN Y REGISTRO CONTABLE 40
III.4.- EFECTOS DE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA SOBRE LA SITUACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA DE LA APAC 44
III.4.1.- Evolución del tráfico portuario e incidencia de la ampliación en la competitividad del Puerto de A Coruña 44
III.4.2.- Rentabilidad económica de las obras de ampliación 45
III.4.3.- Rentabilidad por la ampliación de la superficie concesionable del Puerto de A Coruña 50
III.4.4- Análisis de la financiación de las Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira 52
III.4.4. a) Enajenación de activos 52
III.4.4.b) Fondos de Cohesión 54
III.4.4.c) Crédito del BEI 60
III.4.4.d) Crédito PE 62
III.4.4.e) Convenio de Normalización Financiera 65
IV.- CONCLUSIONES 71
V.- RECOMENDACIONES 80

ANEXOS
ALEGACIONES FORMULADAS

ÍNDICE DE SIGLAS Y ACRÓNIMOS

ADIF	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
AGE	Administración General del Estado
AP	Autoridad Portuaria
APAC	Autoridad Portuaria de A Coruña
AAPP	Administraciones Públicas
BEI	Banco Europeo de Inversiones
CA	Consejo de Administración
CE	Comisión de la Comunidad Europea/UE
CM	Consejo de Ministros
CNF	Convenio de Normalización Financiera
CS	Comisión de Seguimiento
DGT	Dirección General del Tesoro
DGREGIO	Dirección General de Política Regional y Urbana de la CE
DIA	Declaración de Impacto Ambiental
FEDER	Fondo Europeo de Desarrollo Regional
FOM	Fomento
ICCP	Ingeniero de Caminos Canales y Puertos
ICO	Instituto de Crédito Oficial
IGAE	Intervención General de la Administración del Estado
IVA	Impuesto sobre el Valor Añadido
LCAP	Ley de Contratos de las Administraciones Públicas
LGP	Ley General Presupuestaria
LPE	Ley de Puertos del Estado
LPGE	Ley General de Presupuestos del Estado
LPEMM	Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante
MF	Ministerio de Fomento
NGCPE y AP	Normas Generales de Contratación de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.
NNTTCu	Normas Técnicas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas
OM	Orden Ministerial
PCAP	Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares
PE	Puertos del Estado
PEOEP	Plan Especial de Ordenación de los Espacios Portuarios
PERI	Plan Especial de Reforma Interior
PGOM	Plan General de Ordenación Municipal
PPT	Pliego de Prescripciones Técnicas
PPTP	Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares
PUEP	Plan de Utilización de Espacios Portuarios
RDL	Real Decreto Legislativo
RGLCAP	Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.
TC	Tribunal Constitucional
TCE	Tribunal de Cuentas Europeo
TEUS	Acrónimo de la expresión inglesa “Twenty-feet Equivalent Unit”. Capacidad de carga de un contenedor normalizado (tamaño que se ha establecido como base, tomando como unidad la capacidad de un contenedor de 20 pies)
TRLCAP	Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas
TRLCSP	Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público
TRLPE	Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado
TS	Tribunal Supremo
UE	Unión Europea
UTE	Unión Temporal de Empresas

RELACIÓN DE CUADROS

Cuadro 1: Evolución de las magnitudes más relevantes de la Autoridad Portuaria de A Coruña en el periodo 2010 a 2015 18
Cuadro 2: Contratos adjudicados para las Nuevas Instalaciones Portuarias en el periodo 1997-2010 (IVA incluido) 22
Cuadro 3: Liquidación del contrato de las obras de Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira (Fases I y II) 28-12-2011 26
Cuadro 4: Facturación a la APAC en concepto de Dirección Facultativa de las obras 29
Cuadro 5: Relación de contratos adjudicados a un catedrático de la Universidad de Aalborg (Dinamarca) 32
Cuadro 6: Evolución del Plan de Inversión 2012-2015 Previsión de pagos 37
Cuadro 7: Desglose de alta de inmovilizado 2012 41
Cuadro 8: Movimientos del Inmovilizado correspondientes al Proyecto de Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira durante el período 2012-2014 42
Cuadro 9: Compromisos de inversión 43
Cuadro 10: Evolución de los tráficos del Puerto de A Coruña (2008-2014) 45
Cuadro 11: Evolución y composición del Importe Neto de la Cifra de Negocios (2008-2014) 47
Cuadro 12: Evolución de los resultados de la APAC en el periodo 2008-2014 48
Cuadro 13: Evolución de la superficie concesionable y en concesión 51
Cuadro 14: Ingresos por concesiones 51
Cuadro 15: Certificaciones de Gastos para los Fondos de Cohesión 2000/2006 55
Cuadro 16: Cobro de los Fondos de Cohesión 57
Cuadro 17: Costes de ejecución de la Fase II 58
Cuadro 18: Plan anual de la contribución financiera del Fondo de Cohesión al proyecto 58
Cuadro 19: Solicitudes de desembolso Fondos de Cohesión 07/13 59
Cuadro 20: Fondo de Cohesión 2007-2013 59
Cuadro 21: Tramos de desembolso y tipo de interés 61
Cuadro 22: Plazos de vencimiento del crédito BEI 62
Cuadro 23: Intereses del crédito BEI 62
Cuadro 24: Actuaciones a financiar con el crédito de Puertos del Estado 63
Cuadro 25: Crédito de Puertos del Estado 65
Cuadro 26: Evolución del endeudamiento en el período 2011-2015 66
Cuadro 27: Evolución del endeudamiento computable 67
Cuadro 28: Variación del endeudamiento computable en el periodo 2011-2015 68
Cuadro 29: Evolución de la deuda computable y del patrimonio neto 69

RELACIÓN DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1: Contradique afectado por la difracción del oleaje en el dique principal 27

GRÁFICO 2: Evolución de pagos s/ Planes de inversión 37

GRÁFICO 3: Evolución tasas portuarias/ cifra de negocios 2008-2014 47

GRÁFICO 4: Evolución de los resultados y del importe de la cifra de negocios en el período 2008-2014 49

I.- INTRODUCCIÓN

I.1.- INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO

La fiscalización se ha llevado a cabo a iniciativa del propio Tribunal de Cuentas y está incluida en el Programa de Fiscalizaciones para el año 2014 aprobado por el Pleno en su reunión del día 23 de diciembre de 2013. El Pleno del Tribunal aprobó, el 29 de mayo de 2014, las directrices técnicas con arreglo a las que se ha llevado a cabo la fiscalización.

I.2.- OBJETO Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN

La fiscalización ha tenido como objetivo general el análisis de la ejecución del proyecto de nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira en el período 2012-2014, configurándose como una fiscalización integral. Habiendo sido los objetivos específicos verificar el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias por parte de la Autoridad Portuaria de A Coruña (APAC) en lo que se refiere a la ejecución del proyecto de nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, analizar las desviaciones de costes y de tiempo de ejecución respecto de los parámetros inicialmente previstos en la planificación del proyecto, verificar la correcta contabilización y registro en los sistemas de contabilidad y control de los activos de la Autoridad Portuaria de A Coruña, al objeto de emitir una opinión sobre la fiabilidad de la información que suministran los estados financieros respecto de las inversiones correspondientes al citado proyecto y valorar si las operaciones y procedimientos de gestión aplicados por la Autoridad Portuaria de A Coruña en la ejecución del proyecto de nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira se adecúan a los principios de buena gestión.

Se ha procedido al examen, verificación y análisis de la documentación soporte de las operaciones realizadas por la Autoridad Portuaria de A Coruña y a la realización de las pruebas sustantivas y de cumplimiento necesarias para la obtención de datos suficientes que fundamenten los resultados de la fiscalización. El ámbito subjetivo de la fiscalización se ha circunscrito a la APAC. La ejecución del trabajo se ha efectuado de acuerdo con las NTTCu, aprobadas por el Pleno en su sesión de 23 de diciembre de 2013. La fiscalización está referida a los ejercicios 2012, 2013 y 2014 aunque se ha extendido a otras actuaciones u operaciones producidas antes o después de este periodo cuando su análisis ha sido necesario para la correcta comprensión de las operaciones.

Los trabajos de fiscalización se han centrado en las áreas de inmovilizado, examen de los expedientes de contratación de los principales contratos referido a sus fases de preparación, adjudicación, formalización, ejecución y liquidación, analizando los procedimientos aplicados, la fundamentación de las actuaciones y las incidencias habidas en el desarrollo de las contrataciones; la planificación de las inversiones, incluyendo las fuentes de financiación y las desviaciones de costes y tiempo de ejecución respecto de los parámetros inicialmente previstos. Además, se ha realizado, en especial, un análisis de las causas que han ocasionado la necesidad de una financiación adicional y sus consecuencias.

Asimismo, se ha verificado la observancia de la normativa para la igualdad efectiva de mujeres y hombres en todo aquello que, de conformidad con dicha normativa, pudiera tener relación con el objeto de las actuaciones fiscalizadoras.

En el desarrollo de las actuaciones fiscalizadoras no se han producido limitaciones al alcance que hayan impedido cumplir los objetivos previstos. La APAC ha prestado una adecuada colaboración en el desarrollo de los trabajos de esta fiscalización. A fecha de elaboración de este Informe había rendido a este Tribunal las cuentas anuales en su debido plazo.

I.3.- ANTECEDENTES Y MARCO JURÍDICO

La Autoridad Portuaria de A Coruña se constituyó 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 del Organismo Autónomo preexistente "Junta del Puerto de La Coruña", al que sucedió en la titularidad de su patrimonio. Es un organismo público[1] de los previstos en la letra g) del apartado 1 del artículo 2 de la Ley General Presupuestaria (LGP), con personalidad jurídica y patrimonio propios independientes de los del Estado, con plena capacidad de obrar para el desarrollo de sus fines y actúa con sujeción al ordenamiento jurídico privado salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento le atribuya.

Se rige por su legislación específica, por las disposiciones de la LGP que le sean de aplicación y, supletoriamente, por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado. Su regulación específica viene determinada por el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado mediante el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (en adelante TRLPE).

De acuerdo con lo establecido en el artículo 28 del TRLPE, el ámbito territorial de competencias de la APAC es el comprendido dentro de los límites de la zona de servicio del Puerto de A Coruña y los espacios afectados al servicio de señalización marítima cuya gestión tiene asignados. Tiene como competencias, de acuerdo con lo establecido en el artículo 25 del mencionado Texto Refundido, las siguientes:

- La prestación de los servicios generales, 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.

- 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.

- La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del Puerto y el de las señales marítimas que tenga encomendadas.

- La gestión del dominio público portuario y de señales marítimas que le sea adscrito.

- La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tenga asignados.

- El fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo y portuario.

- La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.

- La ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.

La APAC, como las restantes Autoridades Portuarias, está regida por un Consejo de Administración cuya composición y competencias están establecidas en el artículo 30 del TRLPE.

[1] El artículo 2 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, ha sido objeto de modificación por la disposición final 8.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, por lo que, con efectos de 2 de octubre de 2016, la Autoridad Portuaria ha quedado encuadrada en la categoría contemplada en el artículo 2.2.i), otros organismos y entidades de derecho público vinculados o dependientes de la Administración General del Estado).

El régimen económico del sistema portuario de titularidad estatal, integrado por Puertos del Estado (PE) y las Autoridades Portuarias, de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo I del Título VII del TRLPE, debe responder al principio de autosuficiencia económica del sistema en su conjunto y de cada una de las Autoridades Portuarias en un marco de autonomía de gestión económico-financiera de los organismos públicos portuarios.

Para garantizar la autosuficiencia económica del sistema portuario y de cada una de las Autoridades Portuarias, PE acuerda con cada Autoridad Portuaria (AP), en los respectivos planes de empresa, los objetivos de rentabilidad anual, el rendimiento sobre el activo no corriente neto medio considerado como razonable y otros objetivos de gestión, atendiendo a la previsible evolución de la demanda, a las necesidades inversoras de cada AP derivadas de esa demanda, a sus características físicas y a sus condiciones específicas, teniendo en cuenta el objetivo de rentabilidad anual fijado para el conjunto del sistema portuario.

En el TRLPE el objetivo de rentabilidad anual para el conjunto del sistema portuario se establece en el 2,5%, que podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado (LPGE) o en otra que se apruebe a esos efectos, en función de criterios de política económica y de transporte, de la evolución de los costes logísticos y portuarios, de las necesidades inversoras del sistema, de la previsible evolución de la demanda y de la sostenibilidad de la actividad portuaria.

De acuerdo con lo dispuesto en el TRLPE, los recursos económicos de las Autoridades Portuarias están integrados por:

- Los productos y rentas de su patrimonio, así como los ingresos procedentes de la enajenación de sus activos.

- Las tasas portuarias, sin perjuicio de lo establecido en los artículos 19.1.b) de la Ley.

- Los ingresos que tengan el carácter de recursos de derecho privado obtenidos en el ejercicio de sus funciones.

- Las aportaciones recibidas del Fondo de Compensación Interportuario.

- Los que pudieran asignarse en los Presupuestos Generales del Estado o en los de otras Administraciones Públicas.

- Las ayudas y subvenciones, cualquiera que sea su procedencia.

- Los procedentes de los créditos, préstamos y demás operaciones financieras que puedan concertar.

- El producto de la aplicación del régimen sancionador previsto en el TRLPE.

- Las donaciones, legados y otras aportaciones de particulares y entidades privadas.

- Cualquier otro que les sea atribuido por el ordenamiento jurídico.

A partir del 1 de enero de 1993, la APAC ajustó su contabilidad a las disposiciones del Código de Comercio y al Plan General de Contabilidad de la empresa española, sin perjuicio de las obligaciones de información a que se refiere el artículo 123 de la LGP.

La contratación de las Autoridades Portuarias está sometida al Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (TRLCSP), aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de

noviembre, ostentando la condición de poderes adjudicadores que no tienen la consideración de administración pública en los términos definidos en el artículo 3.3.b) del citado cuerpo legal. Asimismo, se configuran como entidades contratantes de la Ley 31/2007, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, procedimientos a los que, en aplicación de la disposición adicional octava del TRLCSP, deben ajustar su contratación en sustitución de los específicos para los contratos sujetos a regulación armonizada.

El resto de su contratación ha de someterse a las instrucciones internas elaboradas por el Ministerio de Fomento e informadas por la Abogacía del Estado, en aplicación del artículo 191 y la disposición adicional vigésimo segunda del TRLCSP, estando actualmente en vigor las aprobadas por Orden FOM/1698/2013, que modificó la Orden FOM/4003/2008, de 22 de julio, que aprobaba las normas y reglas generales de los procedimientos de contratación de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias. Esta orden ministerial se dictó al amparo de lo dispuesto en el artículo 175.b) de la extinta Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público, que exigía a los poderes adjudicadores que no tengan el carácter de Administraciones Públicas la aprobación de unas Instrucciones internas de obligado cumplimiento en las que se regulasen los procedimientos de contratación aplicables a la adjudicación de los contratos que celebren no sujetos a regulación armonizada, con el fin de garantizar la efectividad de los principios de publicidad, concurrencia, transparencia, confidencialidad, igualdad y no discriminación, así como que el contrato se adjudique a la oferta económicamente más ventajosa.

La entrada en vigor del TRLCSP, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, así como la modificación operada en la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, por la Ley 34/2010, de 5 de agosto, en materia de recursos y reclamaciones, justificó que se revisasen las normas y reglas generales de contratación de los organismos portuarios con el objeto de adaptarlas a las novedades legislativas. Dentro de la nueva regulación destaca el régimen jurídico establecido para la modificación de los contratos, que se ha ajustado a los preceptos del TRLCSP, en atención a las prácticas recomendadas por la Unión Europea (UE), teniendo en cuenta, especialmente, la postura manifestada por la Comisión Europea sobre modificaciones no previstas en los documentos de licitación y sobre el carácter de alteración sustancial de las que excedan en más de un 10% del precio inicial del contrato. También se han revisado los criterios de selección de la oferta económica más ventajosa contenidos en el anexo de la Orden FOM/4003/2008 con el objeto de adaptarlos plenamente a las exigencias derivadas de las Directivas comunitarias en materia de contratación pública.

De igual modo, el régimen de recursos con respecto a la contratación de los organismos portuarios ha sido modificado sustancialmente, tal y como exigía la Directiva 2007/66/CE, con la finalidad de reforzar los efectos del recurso permitiendo que los candidatos y licitadores que intervengan en los procedimientos de adjudicación puedan interponer recurso contra las infracciones legales que se produzcan en la tramitación de los procedimientos de selección contando con la posibilidad razonable de conseguir una resolución eficaz. En particular, para la valoración de las proposiciones y la determinación de la oferta económicamente más ventajosa deberá atenderse a criterios directamente vinculados al objeto del contrato; el precio será siempre criterio de adjudicación en todos los procedimientos de licitación; en ningún caso, los criterios de adjudicación se referirán a la experiencia o a las características de la empresa, ni al nivel, ni a las características de los medios que deban emplearse para la ejecución del contrato, por cuanto se trata de requisitos de solvencia.

En definitiva, el régimen jurídico de los contratos de obras, suministros y servicios que celebren Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias, que estén comprendidos en el ámbito de

aplicación de la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, será el establecido por esta Ley, siéndoles de aplicación de forma supletoria las Instrucciones internas elaboradas por el Ministerio de Fomento. Entre otros, los contratos de obras de abrigo, de dragado, de atraque, de rellenos portuarios, explanadas y pavimentación, de instalaciones y servicios de los muelles, de accesos y redes viarios y ferroviarios, de estaciones marítimas, de terminales portuarias, de puestos de inspección fronteriza y demás edificios de servicios de los organismos portuarios, así como los contratos de suministro y de servicios que resulten necesarios para la correcta explotación y funcionamiento de los organismos públicos que integran el sistema portuario de titularidad estatal.

La contratación para la ejecución del proyecto de Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira había de ajustarse a las normas reguladoras de las Autoridades Portuarias vigentes en el período en el que se desarrolló el citado proyecto. En particular, la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por las Leyes 62/1997 y 48/2003, de Régimen económico y de prestación de servicios de los Puertos de Interés General; así como por la demás normativa complementaria que sea de aplicación. Supletoriamente le resultaba, en todo caso, de aplicación el Real Decreto Legislativo 2/2000, por el que se aprobó el Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (TRLCAP), el Reglamento General de la Ley de Contratos aprobado por Real Decreto 1098/2001 y la Ley 48/1998, de los Procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones. Finalmente, en lo no previsto en los contratos, en el resto de documentos contractuales y en las normativas anteriores, también resultaba de aplicación lo establecido en las *"Normas Generales de Contratación del Ente Público Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias"*, aprobadas por el Consejo Rector de dicho Ente Público el 3 de Mayo de 1993, así como en las posteriores modificaciones aprobadas de estas normas y las "Recomendaciones" elaboradas por el citado Ente Público.

II.- TRATAMIENTO DE ALEGACIONES

Dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 44 de la Ley 7/1988, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, las actuaciones practicadas fueron puestas de manifiesto a la APAC y a los que fueron sus Presidentes durante el periodo fiscalizado, habiéndose concedido una prórroga del plazo inicialmente establecido para presentar alegaciones previa solicitud formulada por los alegantes; dentro del plazo prorrogado se ha recibido el escrito, que se incorpora a este Informe, del que fue Presidente de la APAC durante el período comprendido entre el 25 de octubre de 2005 y el 26 de septiembre de 2009.

Las alegaciones del actual Presidente de la APAC fueron recibidas sobrepasando el plazo establecido en el calendario oficial publicado por el Tribunal de Cuentas en virtud de lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas; no obstante, teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 30.6 de la citada Ley se adjuntan al informe por entender que reúnen los requisitos exigidos en el artículo 44 de la LFTCu. Las alegaciones remitidas han sido analizadas y valoradas, suprimiéndose o modificándose el texto cuando el contenido de aquellas se comparte. En aquellos casos en que las alegaciones constituyen meras explicaciones sobre los hechos expuestos en el Informe o cuando no se justifican documentalmente los criterios o afirmaciones mantenidas en ellas, no se ha alterado el texto del Informe.

III.- RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN

El área donde se ubican las "Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira" está situada en el municipio de Arteixo (A Coruña), localizado a unos 7 Km. al suroeste del casco urbano de A Coruña, en las inmediaciones del polígono de Sabón y de la población de Suevos; comprende un área terrestre de una superficie aproximada de 3,5 Km. x 1,5 Km. y un área marítima de 3,5 Km. x 3,0 Km. Las nuevas instalaciones portuarias abarcan una superficie de unas 230,5 Ha. de agua y 143,5 de tierra, con 4 atraques para graneles líquidos, 920 m. de muelles para graneles sólidos y con 1,3 Km. de accesos mediante carretera. El dique de abrigo tiene una longitud de 3.353,87 m. Las magnitudes económicas más relevantes de la APAC y su evolución durante el período 2010-2015 se recogen en el siguiente cuadro:

Cuadro 1: Evolución de las magnitudes más relevantes de la Autoridad Portuaria de A Coruña en el periodo 2010 a 2015

(en miles de euros)

Magnitudes económicas	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Patrimonio Neto	486.455	508.507	511.254	518.418	515.720	525.882
Fondo de Maniobra	-28.857	55.744	88.278	83.297	77.339	52.231
Deudas a largo plazo con Entidades de Crédito	130.000	130.000	129.355	126.410	121.065	114.565
Deudas a corto plazo con Entidades de Crédito	57.120	212	735	3.038	5.408	6.546
Deudas a largo plazo con Empresas del Grupo	0	169.753	169.759	169.767	169.775	179.784
Deudas a corto plazo con Empresas del Grupo	82	58	4.690	0	14	200
Inmovilizado en curso	473.052	577.151	13.877	35.891	23.522	48.911
Inmovilizado Material (excepto Inmovilizado en curso y anticipos)	80.922	79.044	607.543	594.325	595.591	609.039
Inversiones Inmobiliarias	53.751	53.314	104.895	101.171	109.562	108.875
Resultado de Explotación	17.647	10.664	5.666	3.224	767	3.759
Resultado Financiero	6.020	6.590	-3.614	-3.942	-5.003	-4.927
Resultado del Ejercicio	23.667	17.254	2.052	-722	-4.255	-1.168

Fuente: Elaboración propia con los datos de las Memorias Anuales

Con el fin de que la APAC recuperara una situación de equilibrio patrimonial en el menor plazo posible, PE y la AP suscribieron en julio de 2011 un Convenio de Normalización Financiera (CNF) en el que se determinaron unas medidas de control que debían ser supervisadas por una Comisión de Seguimiento creada al efecto.

III.1.- PLANIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA

Los criterios para fijar prioridades en la asignación de los recursos se adoptan por las Autoridades Portuarias (AP) y se consensúan con Puertos del Estado (PE) en su papel de coordinador del Sistema Portuario. Estas prioridades han de estar fundamentadas en el mantenimiento y la adecuación de las infraestructuras portuarias para satisfacer la demanda de tráficos previstos en un horizonte temporal a largo plazo. Con este objetivo, cada año, las AP y PE realizan una valoración bianual de la previsión de tráficos de cara a programar las necesidades, que queda reflejada en los planes de inversión. La finalidad de este proceso es acometer las inversiones con un criterio de racionalidad en el gasto y evitar sobreinversiones en activos fijos. Por su parte, los planes directores de las AP contienen valoraciones de estudios de inversión a más largo plazo.

La evolución del tráfico del puerto de A Coruña había seguido un patrón similar al de otros puertos españoles que, tras varias décadas de aumento lento del tráfico (1900-1960) y un periodo de crecimiento prácticamente exponencial (1960-1980), a partir de entonces había mantenido con escasas fluctuaciones las cifras de actividad de la década de los años 80. Por tanto, la ampliación del puerto no obedeció únicamente a razones imputables a las necesidades del tráfico, ya que disponía probablemente de una reserva de capacidad que le permitiría atender a los crecimientos previsibles a corto plazo. Aun así, los argumentos que justificaron la necesidad de unas nuevas instalaciones portuarias se fundamentaron en el agotamiento de los espacios del puerto interior, en riesgos físicos y medioambientales y en el conflicto puerto-ciudad.

Entre 1995 y 1996 la APAC llevó a cabo el estudio previo de alternativas para la ubicación de las nuevas instalaciones; en 1997 realizó el estudio de viabilidad técnico-económica del proyecto; en 1998 elaboró el proyecto básico del nuevo puerto exterior en Punta Langosterira; entre 1999 y 2000 desarrolló el proyecto constructivo y se reconsideraron las alternativas de ubicación; entre 2000 y 2001 se realizaron estudios complementarios que concluyeron con la confirmación del emplazamiento elegido en Punta Langosteira y entre 2001 y 2002 se elaboraron diversos estudios de optimización del proyecto constructivo.

La ubicación de las nuevas instalaciones portuarias se eligió, frente a otras alternativas, por la proximidad de vías de comunicación terrestres por carretera y ferrocarril, la cercanía de centros de producción como la refinería, la disponibilidad de suelo, la inexistencia de unidades habitadas, el reducido impacto ambiental, la facilidad de maniobra de acceso y por el menor coste. En cuanto al tiempo de ejecución inicialmente se contemplaron dos opciones 89 y 83 meses, con unos costes de 427.000 y 388.000 miles de euros para cada una de las opciones respectivamente, incrementado en un 5% adicional para imprevistos, más las obras de dragado con un gasto de 2.000 y 32.000 miles, en función de la alternativa. Una Comisión Técnica constituida al efecto concluyó que la alternativa más beneficiosa era la primera.

Los estudios de viabilidad económico-financiera previeron las fuentes de financiación necesarias para afrontar la ejecución del proyecto de construcción del puerto exterior en Punta Langosteira, la principal provendría de la enajenación de los terrenos que se liberarían como consecuencia del traslado de parte de las instalaciones del puerto interior (San Diego y muelle petrolero, por una parte, y Calvo Sotelo y Batería, por otra), mediante esta operación se obtendrían entre 220.000 y 238.000 miles de euros.

Otras fuentes de financiación procederían de la capacidad de generación de fondos de la APAC, tanto durante el período de ejecución de las obras con los tráficos previstos en el período 2003-2013, que supondría una generación entre 85.000 y 90.000 miles, como con los tráficos futuros en el período 2013-2026, entre 75.000 y 80.000 miles; por su parte, la puesta en marcha de unas instalaciones generadoras de energía eólica aportarían entre 700 y 4.000 miles. Con todo lo anterior, la APAC estimó que obtendría unos fondos entre 390.000 y 430.000 miles de euros, cantidad suficiente para hacer frente a la construcción del puerto exterior. Todo ello, sin contar con la posibilidad de recibir fondos extrapresupuestarios, como Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) o Fondos de Cohesión (FC), pero considerando la conveniencia de disponer de ellos, lo que reforzaría la viabilidad del proyecto.

La principal conclusión del informe de viabilidad económico-financiera, fue que el Puerto de A Coruña tenía la capacidad suficiente para generar los fondos necesarios para la construcción de las nuevas instalaciones de Punta Langosteira, considerando como fuente principal de ingresos la enajenación de terrenos del puerto interior. El coste global previsto se cuantificó en 630.500 miles de euros, que incluía el gasto por las expropiaciones, el de rescate de concesiones, el traslado,

desmantelamiento y descontaminación del suelo, el coste de los accesos terrestres y ferroviarios y el de licitación de la obra (503.900 miles de euros, IVA incluido).

La superficie a expropiar estimada fue de 852.000 m^2 del Ayuntamiento de Arteixo y 8.000 m^2 del Ayuntamiento de A Coruña por un importe de 6.000 miles de euros a pagar por la APAC. Finalmente, el proyecto se previó financiar con fondos de la UE, con los terrenos portuarios, con recursos líquidos disponibles y con una financiación externa de 186.500 miles de euros.

Durante el proceso de planificación se mantuvieron diversas reuniones con PE que, entre otros, solicitó a la APAC la elaboración de un documento que recogiera los costes totales de la operación, la justificación de los tráficos y una hoja resumen que definiera la sensibilidad de cada una de las fuentes de ingreso que posibilitara estimar los riesgos de la financiación. PE también consideró que, previo a la tramitación de la obra, era necesario firmar un convenio (en relación con el planeamiento y la edificabilidad) entre el Ayuntamiento y la Xunta de Galicia que recogiera las bases de la operación urbanística, que era la principal fuente de financiación.

En febrero de 2004 se firmó un convenio para la ordenación urbanística de determinados terrenos del puerto y de la estación de ferrocarril de San Diego, suscrito entre el Ministerio de Fomento (MF) y el Ayuntamiento de A Coruña, por el que se planteó el cambio de uso y la desafectación de diferentes partes del puerto; el 17 de febrero de 2004 PE informó favorablemente el proyecto para la ejecución de las obras “Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira”, que fue aprobado el 23 de febrero por la APAC con un presupuesto para la contratación de las obras de 503.934 miles de euros (16% IVA incluido) junto con la propuesta al Ministro de Fomento de la declaración de urgencia de la expropiación forzosa para la adquisición de los bienes y derechos necesarios para su ejecución.

Con esa planificación, se adjudicó el contrato el 20 de diciembre de 2004, iniciándose las obras el 11 de marzo de 2005, pero en septiembre de 2009, el Presidente de la APAC informó al Consejo de Administración sobre la compleja situación de la financiación del Puerto Exterior, dado que las obras contratadas no conformaban una dársena totalmente operativa, siendo preciso completar el proyecto con otras actuaciones complementarias imprescindibles para garantizar la operatividad del puerto, como el contradique para cerrar la dársena, el pantalán petrolero y la galería de graneles sólidos o las redes de suministros necesarias para el normal funcionamiento.

El balance económico era el siguiente: el contrato se adjudicó por 370.000 miles de euros (IVA excluido) que, con los modificados y la revisión de precios, se había elevado a 589.000 miles (IVA excluido), el coste de las actuaciones complementarias previstas se estimaba en 200.000 miles (IVA excluido), lo que hacía un total de 789.000 miles de euros. Para financiar esta inversión la APAC disponía de las subvenciones de la UE por 268.000 miles y unos 200.000 miles provenientes de la futura venta de terrenos del puerto interior, con el inconveniente de que la enajenación de los muelles se realizaría con posterioridad al pago de las inversiones programadas, lo que hacía un total de 468.000 miles de euros, lo que suponía un déficit de 321.000 miles que habría que financiar con recursos propios y ajenos, entre los que la APAC ya contaba con un crédito de 130.000 miles de euros del BEI.

En consecuencia, ante la falta de recursos, la APAC tenía que procurarse financiación adicional para poder atender a los pagos inminentes, 57.000 miles de euros en el año 2010 y 410.000 miles en el 2015, punta del endeudamiento. En definitiva, se necesitaba un endeudamiento adicional de 283.000 miles para asegurar el equilibrio entre los cobros y los pagos.

Como se expone en los apartados de este Informe, las previsiones no se han cumplido, ni por lo que respecta a la financiación mediante la liberación de los terrenos del puerto interior, ni en cuanto

a la capacidad de generar fondos a través del aumento de los tráficos, ya que los niveles de ingresos por tráficos de mercancías se han situado siempre por debajo de las cifras alcanzadas en el ejercicio 2008, que proporcionaron 12.428 miles de euros, no habiendo logrado conseguir los citados niveles en el ejercicio 2014, que generaron 11.611 miles. En el ANEXO I, que presenta la comparación de las previsiones de tráficos con los datos reales a partir de los datos reflejados en los sucesivos planes de empresa, se aprecia que en el periodo 2008-2014, para el tráfico de mercancías existe una desviación negativa que va del 32,3% en el ejercicio 2011, el 27,5% en 2009 o el 24,8% en el ejercicio 2012, al 18,4% en 2014, correspondiendo la desviación más pequeña al ejercicio 2008 con un 15,8%. La evolución del importe neto de la cifra de negocios presenta la misma tendencia, aunque hubo una pequeña recuperación en los ejercicios 2012 y 2013, en el ejercicio 2014 se encontraba en los mismos niveles del ejercicio 2008 y también arrojó desviaciones negativas respecto de las previsiones en todos los ejercicios, tal como se detalla en el ANEXO II.

III.2.- EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA

La APAC ha venido desarrollando a lo largo de un periodo de 7 años las obras de construcción de las “Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira”, cuyo objetivo principal era resolver los problemas medioambientales, de seguridad y de falta de capacidad de ampliación del puerto interior.

Las principales inversiones realizadas por la APAC para las nuevas instalaciones correspondieron a la ejecución de las obras y a las asistencias técnicas y trabajos vinculados a las nuevas instalaciones. El 28 de diciembre de 2011 finalizó la ejecución de las obras correspondientes a las Fases I y II del Puerto Exterior de Punta Langosteira, durante el ejercicio 2012 tuvo lugar la recepción de las obras y el inicio de la puesta en funcionamiento de las Instalaciones.

La actuación conjunta de las Fases I y II ha consistido en la creación de una dársena con una superficie de agua abrigada de 230 Ha. y una dotación aproximada de 150 Ha. de explanadas, de las cuales 91 se sitúan en terrenos ganados al mar. Como bienes más significativos se han activado: un dique de abrigo, con una longitud total de 3.360 m. de longitud, un contradique de 579 m. perpendicular a la costa, un muelle transversal de 920 m. de longitud dotado de sus elementos de amarre de buques y defensas de atraque, un acceso por carretera a las instalaciones conectando desde el polígono industrial de Sabón, y un martillo adosado al dique de abrigo de 391 m. de longitud para mejorar las condiciones de operatividad y servir en su cara interior como futuro atraque para buques de graneles líquidos (productos petrolíferos). Esta última infraestructura es básicamente la que constituye la ejecución de la Fase II, objeto de financiación con FC del programa operativo 2007-2013. El 18 de junio de 2012 se publicó en el Boletín Oficial del Estado (BOE) la Orden FOM/1318/2012, de 6 de junio, por la que se aprueba la primera modificación del Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUEP) del Puerto de A Coruña, mediante la que se incorporaron a su zona de servicio las nuevas Instalaciones portuarias en Punta Langosteira.

La ejecución de estas obras principales del puerto exterior en Punta Langosteira generó 99 contratos en el periodo 1997-2010, cuyo importe global de adjudicación ascendió a 465.545 miles de euros. En función del procedimiento de contratación que aplicó la APAC presentan la siguiente distribución:

Cuadro 2: Contratos adjudicados para las Nuevas Instalaciones Portuarias en el periodo 1997-2010 (IVA incluido)

Tipo de contrato	Nº de expedientes	Importe (en miles de euros)	%
Concurso Abierto	8	437.320	94%
Concurso Restringido	3	827	6%
Procedimiento Negociado sin publicidad	24	5.954	
Adjudicación Directa	35	2.931	
Expropiaciones	5	6.949	
Anuncios en medios escritos. Adjudicación Directa)	7	198	
No consta (*)	17	2.366	
TOTAL	**99**	**465.545**	**100%**

(*) La partida "No consta" se refiere a los casos en que no figura el procedimiento aplicado en los listados analizados.

Los trabajos para las "Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira" se iniciaron en el año 1997, y finalizaron en sus Fases I y II en diciembre de 2011, pero este hito no ha supuesto la consecución de ningún objetivo final sino, muy al contrario, ha generado la necesidad de abordar otros retos que requieren un gran esfuerzo inversor y de planificación a lo largo de, al menos, otros 10 años.

III.2.1.-Contratos para la ejecución de las obras

Fases I y II

El régimen jurídico de este contrato estaba contenido en la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación de los sectores de agua, energía, transportes y telecomunicaciones y en las Normas Generales de Contratación de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias (NGCPE y AP) de 3 de mayo de 1993. El 17 de febrero de 2004 PE informó favorablemente del proyecto y el día 18 fue aprobada la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) por la Secretaría General de Medio Ambiente.

El 23 de febrero de 2004, la APAC aprobó el pliego de bases para la contratación de las obras del proyecto de "Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira", que había sido previamente informado por la Abogacía del Estado y aprobado técnicamente por la Dirección de la APAC, cuyas características principales eran concurso abierto con variante, un presupuesto base de licitación de 503.934 miles de euros y un plazo de ejecución de 96 meses. Los criterios de valoración contemplados fueron la calidad técnica, con una ponderación del 70%, y la oferta económica, con una ponderación del 30%. Se admitiría sólo una variante, que podía modificar exclusivamente el diseño de las diferentes tipologías de cajones que constituyen la solución estructural de las partes de la obra correspondientes al morro del dique de abrigo, el martillo y el muelle de cajones. Y, a su vez, cada solución modificada debía cumplir las condiciones establecidas en el pliego.

El 4 de noviembre de 2004 se reunió el Consejo de Administración (CA) de la APAC para aprobar la adjudicación del contrato, pero se aplazó la decisión porque surgieron dudas sobre la legalidad del acuerdo ya que no se disponía de financiación que, no obstante, se tomó el 20 de diciembre,

adjudicando el contrato a una Unión Temporal de Empresas (UTE) "obras" por un precio de 370.000 miles de euros (IVA excluido) y un plazo de ejecución de 78 meses[2].

Aunque el pliego no permitía incremento de precio, el presupuesto de ejecución de la variante de la UTE que resultó adjudicataria ascendió a 506.333 miles de euros (IVA incluido), superando el presupuesto base de licitación, que se fijó en 503.934 miles, si bien al presentar la baja se situó por debajo del mismo, lo que afectó al principio de igualdad de trato y de trasparencia[3]. El contrato se formalizó el 5 de marzo de 2005 y las obras comenzaron el día 11, con un plazo de ejecución de 78 meses, por lo que su finalización estaba prevista para el 11 de septiembre de 2011.

Para la valoración de las ofertas, el pliego de bases incluía, entre otras, "la cualificación del Jefe de Obra y de su perfil profesional", así como del "equipo de técnicos ofertado". La UTE adjudicataria obtuvo la máxima valoración para el primer aspecto y la segunda en relación al equipo técnico. Las comprobaciones realizadas sobre la presencia efectiva en la obra de las personas ofertadas, a través de los listados de personal elaborados por la "UTE Obras" para el Coordinador de Seguridad y Salud para los días 4 de agosto de 2008, 29 de mayo de 2009, 27 de mayo de 2010 y 2 de junio de 2011 y diciembre de 2006 y 2007, arrojan el siguiente resultado:

- Delegado y Jefe de Obra: En el organigrama de personal de la oferta adjudicataria se presentaba para este cargo a un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (I.C.C.P.) con 17 años de experiencia en obras, sin embargo, en la práctica este puesto fue desempeñado por un I.C.C.P. con 10 años de experiencia, que figuraba en el organigrama para un cargo dos niveles inferiores. En el proceso de licitación, los otros dos candidatos ofertaron para este puesto a un I.C.C.P. de 14 y 22 años de experiencia.

- Resto de los Responsables: El Jefe de la Oficina Técnica ofertado por la UTE "obras" era un ICCP con 15 años de experiencia, el Jefe de Flota un Ingeniero Naval con 17 años de experiencia, el Jefe de Seguridad y Salud un ICCP con 28 años de experiencia, el Jefe de Calidad un ICCP con 19 años de experiencia, el Jefe Medioambiental un Ingeniero Ambiental con 8 años de experiencia, el Jefe de Administración y Personal un Licenciado en Administración y Dirección de Empresas, el Responsable de los Servicios afectados y Relaciones Exteriores un ICCP, ambos con 5 años de experiencia. En ningún caso de los descritos, se produjo la presencia efectiva de estos técnicos, pues todos estos puestos fueron desempeñados por otros técnicos que no figuraban en el organigrama de la

[2] El 18 de enero de 2007, el TCu notificó a la APAC el Auto dictado por la Sección de Enjuiciamiento por el que declaró no haber lugar a la incoación del proceso judicial en el procedimiento de reintegro por alcance, iniciado por la denuncia de un particular que cuestionaba la legalidad de la licitación por falta de cobertura presupuestaria.

[3] Informe 31/07, de 5 de julio de 2007, de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa: *«Posibilidad de que en los concursos con admisión de variantes, se pueda establecer en el pliego de cláusulas administrativas particulares un presupuesto base de licitación para la solución base y otros para las diferentes variantes que se admitan».* ..la función del presupuesto del contrato, también denominado presupuesto base de licitación en el artículo 35.1, es fijar el importe de gasto que la Administración se compromete a abonar, y que pondera como importe máximo de la prestación a ejecutar. También es su función servir de referencia al límite que las proposiciones pueden alcanzar para fijar el precio del contrato. En cuanto se refiere a las variantes, que se regulan en los artículos 85, causa b), y 87 de la Ley, cabe precisar que no se establece, cuando las mismas se autorizan, ninguna excepción a la exigencia de un único presupuesto y, por tanto, no autoriza la existencia de diversos presupuestos; uno referido a la proposición base y otros determinados o no en función de la diversas soluciones técnicas que las empresas puedan presentar.
En este sentido, en la previsión de la consecuencia establecida en el artículo 84 del Reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, resulta evidente que las posibles variantes que puedan presentar los licitadores no podrán rebasar el importe fijado por el órgano de contratación como presupuesto base de licitación, excepto en aquellos supuestos en los que no habiéndose determinado el mismo, al amparo de lo dispuesto en el artículo 85, causa a), su fijación debe ser resultante de la opción apreciada como ejecutable para el desarrollo del contrato.
De cuanto se expone debe advertirse que, en el supuesto de que fueran admisibles llevaría a una situación difícil de resolver, ya que el órgano de contratación no podría saber de antemano qué soluciones técnicas podrían presentarse y cuántas y cuál sería el importe máximo de cada una de ellas para fijar los diferentes umbrales presupuestarios. Todo ello sin olvidar el respeto al principio de igualdad de trato.
Por lo expuesto, la Junta Consultiva de Contratación Administrativa entiende que, con excepción de aquellos supuestos en los que el presupuesto del contrato se determina como resultado del procedimiento de la licitación del contrato, no es posible establecer más de un presupuesto para justificar el mayor coste de las posibles variantes que los licitadores puedan presentar.

adjudicataria. En el caso del Jefe de Maquinaria e Instalaciones que era un Ingeniero Industrial con 30 años de experiencia, el cargo de Jefe de Instalaciones fue desempeñado por un técnico que figuraba en el organigrama, pero con una titulación inferior (Ingeniero Técnico Industrial). También un Ingeniero Técnico de Minas ocupó el cargo de Jefe de Producción que debía ser desempeñado por un Ingeniero Superior.

Asimismo, el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (PCAP) contemplaba la obligación por parte del adjudicatario de constituir varias pólizas de seguros que debían estar vigentes durante todo el período de ejecución de las obras. En el proceso de verificación de las pólizas de seguros se ha comprobado que la póliza de "todo riesgo construcción" que debía estar vigente desde la fecha de inicio de los trabajos hasta la fecha final del período de garantía concluyó su cobertura el día 11 de septiembre de 2011, que era la fecha inicialmente prevista para la finalización de las obras, dado que las obras se recibieron el 11 de abril de 2012, durante un período de 3 meses y 17 días estuvieron aseguradas solamente la cobertura del período de mantenimiento. Las pólizas del seguro de responsabilidad civil, para cobertura de los daños materiales o personales y perjuicios consecuenciales ocasionados a terceros, que debían estar vigentes desde la fecha de inicio de trabajos hasta la fecha de recepción definitiva concluyeron el día 1 de junio de 2012, en tanto que la recepción definitiva no se realizó hasta mayo de 2013. La UTE "obras" tampoco dispuso de las pólizas independientes que cubrieran la totalidad del período de ejecución de la obra del seguro de transportes para la cobertura de los daños y pérdidas materiales que sufriera cualquier propiedad que formase parte del suministro mientras se encontrase en tránsito[4].

El 3 de abril de 2009, la APAC remitió a PE una propuesta sobre la necesidad de redactar un proyecto modificado del contrato de ejecución de las obras. La causa que motivó esta modificación fue un doble accidente acaecido tres años antes, en febrero de 2006, que obligó a modificar las condiciones de seguridad exigidas en la obra, a instancias de un dictamen de la Inspección de Trabajo, que redujo el número de días útiles de trabajo, por lo que se incrementaron los medios materiales a los efectos de garantizar el cumplimiento de los plazos comprometidos en la solicitud de FC, se modificó el tramo de arranque del dique de abrigo y se incrementó la anchura de la sección principal del dique, también hubo un incremento significativo de los medios aportados en materia de seguridad y salud. Adicionalmente, las previsiones iniciales respecto al suministro de las canteras de los materiales necesarios para la construcción no se vieron corroboradas en la realidad, pues resultaron deficientes en cantidad y calidad para abordar el total de las unidades de obra, además se incluyeron otras mejoras sobre el proyecto inicial que fueron surgiendo como consecuencia de nuevos estudios y ensayos.

El 23 de junio 2009, la Inspección General del MF emitió dictamen e informó favorablemente la propuesta de redacción de la Modificación nº 1 del contrato de obras, pero indicó que las actuaciones incluidas en la propuesta de modificación estaban en plena ejecución, por lo que procedía la paralización de las actuaciones por no sujetarse al proyecto vigente. No obstante, manifestó que al tratarse de una alteración en el número de unidades realmente ejecutadas sobre las previstas en las mediciones del proyecto, cuyo importe era inferior al 10% del presupuesto de adjudicación del contrato, podía considerarse, de acuerdo con el artículo 160 del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (RGLCAP) que las actuaciones incluidas en la propuesta de modificación no habían sido iniciadas. El 18 de febrero de 2010, PE informó favorablemente el proyecto modificado, y al día siguiente fue informado por la Abogacía del Estado, el día 23 se produjo la aprobación técnica y el día 25 del mismo mes recayó la aprobación

[4] Aunque la APAC afirma que "está cubierto dentro del Seguro de construcción porque la UTE no tenía como finalidad el transporte, siendo en el caso que fuera necesario la contratación de los seguros de transporte responsabilidad de los suministradores o subcontratistas", la póliza de Todo Riesgo Construcción, incluía una cláusula denominada "Seguro de Transporte- Cláusula 50/50" que admitía la concurrencia con un Seguro de Transporte independiente, como se estipuló en el PCAP.

económica por la APAC por importe de 111.215 miles de euros (IVA incluido). El día 12 de marzo de 2010 se formalizó la modificación del contrato con la UTE "obras".

En las verificaciones realizadas durante la fiscalización, se ha comprobado que en las relaciones valoradas figuran unidades como ejecutadas con cargo al proyecto inicial que, posteriormente, se imputaron al modificado, ya que desde que se produjo el accidente en febrero de 2006, la obra siguió avanzando durante la tramitación del modificado que culminó cuatro años más tarde. Así en la certificación nº 61 (de marzo de 2010) comienza la ejecución del modificado nº1. A partir de ésta las relaciones valoradas recogen las mediciones de las unidades de obra con mayor detalle desglosadas en dos columnas, la primera registra las mediciones correspondientes al proyecto original y en la otra la medición del adicional modificado. La medición de varias unidades de obra que en la relación valorada de la certificación nº 61 se imputa al proyecto, es inferior a la registrada en la relación valorada que acompaña a la certificación nº 60, lo que evidencia el avance de la obra correspondiente al proyecto modificado previo a su aprobación.

La comprobación del cumplimento de otros requisitos formales a través de una muestra de certificaciones y relaciones valoradas arroja los siguientes resultados:

- En las certificaciones no consta el cuño en el que se indica el código de obra y el código contable, no obstante, a partir de la certificación nº 46 de diciembre de 2008 hasta la liquidación definitiva fueron firmadas por el Director Económico- Financiero.

- No figura la firma del Director de Obra representante de la APAC desde marzo de 2005 hasta diciembre de 2007. A partir de entonces las certificaciones de obra las firma un técnico de la "Asistencia técnica del control de la Obra" en calidad de "Director de ejecución", figura que se trata en el texto más adelante.

- Únicamente se produjo retraso en el registro contable de la certificación nº 1 emitida el 31 de marzo de 2005, pero contabilizada el 20 de junio. El pago de la certificación nº 1 se realizó a 90 días, como establecía el PCAP, pero superó el plazo de 60 días establecido en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, de medidas de lucha contra la morosidad. Las certificaciones nº 75, 81 y L-83 expedidas el 31 de mayo de 2011, el 30 de noviembre y el 31 de mayo se abonaron a los 60 días superando el nuevo plazo establecido en la Ley 15/2010, de 5 de julio, de modificación de la Ley 3/2004, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, que introdujo en la Ley 30/2007 la Disposición Transitoria 8ª por la que se fijó en 50 días y en 40 para el año 2012, sin embargo el 86 % de la certificación nº 70 emitida el 27 de diciembre de 2010, por 14.088 miles de euros y parte de la certificación nº 82 expedida el 28 de diciembre de 2011 se abonaron al contado en la parte que respondía a los gastos subvencionables debido a que debían estar debidamente abonadas antes del 31 de diciembre[5].

Finalmente, después de la concesión de una prórroga otorgada por los retrasos habidos a consecuencia de los temporales Becky y Quirin, acaecidos en noviembre de 2010 y febrero de 2011, las obras concluyeron el 28 de diciembre de 2011. El 11 de abril de 2012 se procedió a la recepción de las obras por parte del MF y la APAC aprobó el 14 de mayo de 2012 la liquidación, resultando una valoración final (IVA excluido), correspondiente a las Fases I y II, de 469.151 miles de euros, dado que el presupuesto modificado era de 465.901 miles de euros, la liquidación adicional a favor del contratista resultaba por un importe de 3.250 miles que, posteriormente resultó minorada en 14.333 miles por el importe final de la revisión de precios que se cuantificó en 78.730 miles de euros.

[5] Modificado como consecuencia de las alegaciones

Cuadro 3: Liquidación del contrato de las obras de Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira (Fases I y II) 28-12-2011

(en miles de euros)

Presupuesto de la variante (IVA no incluido)	436.494
Presupuesto de adjudicación la variante (IVA no incluido)	370.000
Presupuesto modificado (IVA no incluido)	465.901
Adicional por revisión de precios	93.063
Liquidación adicional a favor del contratista	3.250
Total propuesta liquidación provisional por obra ejecutada	562.214
Total propuesta liquidación provisional por revisión de precios. Anulación de crédito revisión de precios.	-14.333
Adicional liquidación definitiva	129
Saldo final (obra ejecutada + revisión de precios)	548.010
IVA (18%)	98.642
Importe total abonado al contratista	**646.652**

Considerando que el importe acordado en contrato fue de 370.000 miles de euros (IVA excluido), el sobrecoste del contrato de las Fases I y II, excluida la revisión de precios, ascendió a 99.280 miles, con una desviación del 27%[6].

Fase III

El día 12 de mayo de 2008, se publicó el anuncio de licitación del concurso para la redacción de los proyectos de ampliación de Punta Langosteira (Fase III) que incluye los pantalanes de graneles líquidos y un contradique, con un presupuesto de licitación de 650 miles de euros, que fue adjudicado el 29 de septiembre.

El dique principal, cuya construcción concluyó en 2011, provocó un desplazamiento de arenas hacia el interior del nuevo puerto y amenazó la toma de agua de una central térmica. Para proteger la toma de agua, se proyectó el dique sur de 450 m con la sección y el trazado adecuado para constituir la primera fase de un futuro contradique (dique oeste) del nuevo puerto. Por lo que las obras, actualmente en ejecución, del dique oeste arrancaron del dique sur (primera fase) completando así el contradique del puerto.

No obstante, la APAC y PE mantuvieron diferencias de criterio en cuanto a la necesidad de acometer la construcción del contradique en el Puerto Exterior, ya que PE sostenía que no era necesario acometer esa obra a corto plazo, en tanto que la APAC consideraba imprescindible su construcción para poder trasladar los graneles sólidos y líquidos desde el puerto interior al puerto exterior, lo que facilitaría la liberación de los terrenos y su posterior venta para hacer posible la financiación de la operación. La intención de PE era ejecutar la obra ya contratada para conformar un puerto energético y en el ejercicio 2010 analizar la necesidad de la posible ampliación. La APAC había encargado unos estudios sobre la capacidad de las instalaciones portuarias con contradique y sin contradique, que concluían la imposibilidad de atender a todos los tráficos previstos de mercancías peligrosas y contaminantes, en caso de no ejecutarse la obra.

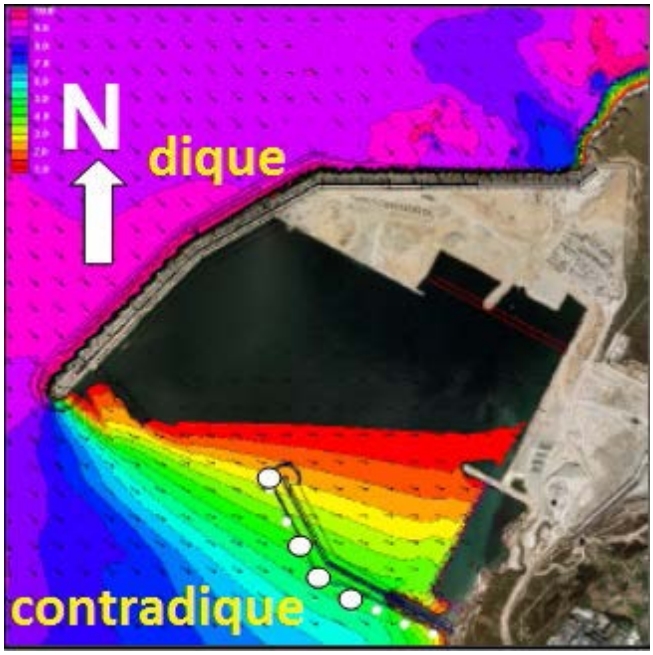
El 25 de junio de 2014 fue aprobado técnicamente el "Proyecto constructivo de Dique Oeste y rellenos en la explanada de Ribera" con presupuesto de licitación de 56.360 miles de euros (IVA incluido), siendo el valor estimado de 51.236 (IVA excluido) y un plazo de ejecución de 24 meses, que fue aprobado económicamente por la APAC el 30 de junio. El contrato para la ejecución de las

[6] Revisado como consecuencia de las alegaciones.

obras se adjudicó el 27 de octubre de 2014 por 43.453 miles de euros a una UTE conformada, principalmente, por las mismas empresas que ejecutaron las Fases I y II[7].

En el ejercicio 2015 se iniciaron las obras del dique Oeste que se ha proyectado con el fin de complementar el abrigo ofrecido por el dique principal de Langosteira para garantizar la correcta operatividad de las nuevas instalaciones portuarias. Es un dique de 887 m de longitud, prolongando el dique Sur. Este proyecto incluye 300 m. de nuevo muelle para dotar a las nuevas instalaciones de la capacidad necesaria para albergar los tráficos de graneles sólidos que actualmente operan en el puerto interior.

GRÁFICO 1: Contradique afectado por la difracción del oleaje en el dique principal



III.2.2.-Contratos de asistencia técnica.

Para la ejecución de las obras, la APAC adjudicó diversos contratos de asistencia técnica y de servicios, las principales incidencias detectadas en esta modalidad de contratos se describen a continuación:

Contrato de asistencia técnica para el control de las obras

Uno de los contratos principales que tramitó la APAC para la construcción de las nuevas instalaciones portuarias fue el contrato de Asistencia Técnica para el control de las obras de construcción de las "Nuevas Instalaciones en Punta Langosteira", cuya justificación se fundamentó en poder gestionar la obra técnicamente desde el inicio de la misma mediante un mayor control de las diferentes actuaciones y la supervisión y coordinación de los trabajos a ejecutar. Este contrato tuvo por objeto la prestación de servicios de consultoría y asistencia a la APAC, concretamente a la Dirección Técnica de las obras, la contratación se realizó mediante el sistema de concurso abierto, acorde con lo establecido en las Normas Generales de Contratación de Puertos del Estado y de las

[7] Revisado como consecuencia de las alegaciones.

Autoridades Portuarias y en la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones, y con un presupuesto de licitación 7.976 miles de euros y un plazo de ejecución de 78 meses.

El 7 de abril de 2005, la APAC acordó adjudicar el contrato a una UTE "asistencia técnica" por un importe de 5.909 miles de euros (IVA Incluido) y un plazo de 78 meses. El análisis de este contrato arroja los siguientes resultados:

- El Acta de apertura de ofertas y la propuesta de adjudicación de la Mesa de Contratación no está suscrita por el representante de PE, cuya participación prescribía la Regla 20.4. 1º de las Normas de Contratación de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias de 1993, actualizadas en marzo de 2001, para los contratos de cuantía superior a 3.005 miles de euros.

- En el Informe de valoración de la Comisión Técnica no aparecen las firmas de los dos representantes de PE, acorde con la Regla 22.2.b) de las citadas Normas de Contratación.

- Del análisis del "Informe de la Comisión Técnica" sobre la valoración de las ofertas se observa que no se otorgó una puntuación equitativa, al menos para el "Coordinador del Control de Obra" para el que el Pliego de Prescripciones Técnicas (PPT) requería un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (ICCP), con más de 5 años de experiencia, especialista en el control y ejecución, fundamentalmente en relación con obras portuarias y marítimas. La UTE que resultó adjudicataria ofertó para este puerto a un ICCP, que se valoró con 12 puntos sobre 20, en tanto que al candidato propuesto por otro licitador con 10 años de experiencia en obras marítimas, se valoró con 10 puntos. Todo ello a pesar de que la experiencia laboral acreditada en el currículo para el candidato ofertado por la adjudicataria era de 4 años y 1 mes, inferior al mínimo exigido en el PPT.

- El currículo del gerente de la UTE "asistencia técnica" que resultó adjudicataria no obra en el expediente y la solicitud expresa del mismo no ha sido atendida por la APAC, lo que ha impedido verificar el período exacto durante el que prestó sus servicios en la empresa constructora de la que procedía[8].

- Este contrato fue objeto de una corrección financiera por parte de la Comisión Europea (CE) por importe de 509 miles de euros, equivalentes al 10% de la ayuda otorgada, porque consideró que el procedimiento de adjudicación adolecía de falta de transparencia debido a los subcriterios utilizados para adjudicar el contrato y al enfoque de la valoración. Aunque la APAC presentó alegaciones a la propuesta de corrección financiera, fueron rechazadas por la CE al considerar que la experiencia personal es una cualificación relacionada con la empresa licitadora y, por lo tanto, un claro criterio de selección y no de adjudicación, también consideró que los licitadores debían conocer previamente todos los criterios de valoración, no pudiendo introducirse nuevos sistemas de puntuación ni subcriterios durante el proceso de evaluación.

- El 7 de febrero de 2007 la APAC aprobó una modificación del contrato por importe de 1.129 miles de euros, el 19% del presupuesto de adjudicación, para integrar en el objeto de la asistencia técnica la figura de la Dirección Facultativa de las obras que, hasta entonces, había sido ejercida por los técnicos de la AP, por lo que a partir del mes de abril de 2007, las certificaciones de la obra y sus relaciones valoradas fueron firmadas por un técnico subcontratado por la "UTE Asistencia técnica" en calidad de Director facultativo de las obras que no estaba contemplado en la oferta inicial de la adjudicataria. Esta situación se mantuvo

[8] Modificado como consecuencia de las alegaciones.

hasta enero de 2008, en que la dirección facultativa de las obras volvió a ser ejercida por la AP, debido a que aparecieron críticas en la prensa local sobre la contratación externa del Director de obra que fueron objeto de debate en el seno del Consejo de Administración de 12 de marzo de 2008, en el que el Presidente de la APAC afirmó que el único Director de obra había sido el Director de Infraestructuras de la AP y que lo que aprobó el Consejo en febrero de 2007 fue un incremento en el contrato de la "UTE asistencia técnica" para que ésta pudiese subcontratar una asistencia a la Dirección de Obra.

En la práctica, a través de esta modificación se renegoció el contrato de asistencia técnica con la finalidad de que la empresa adjudicataria incorporase a su plantilla a un facultativo concreto y predeterminado, sin publicidad ni concurrencia, mediante una ampliación del objeto que no estaba contemplado en el PPT que lo circunscribía a la prestación de servicios de consultoría y asistencia a la APAC, concretamente a la Dirección técnica de las obras. La APAC señala que se trata de un error formal el denominar al facultativo de la "UTE Asistencia Técnica" como Director de Obra, ya que su condición efectiva fue la de Director de Ejecución y durante el período abril-diciembre de 2007 estuvo subordinado al visto bueno del Subdirector General de Infraestructuras de la AP que ejerció de Director de Obra efectivo. Esta afirmación resulta contraria a los hechos y a la documentación obrante de la modificación del contrato ya que la APAC certificó y abonó desde el mes de abril de 2007 hasta el final del contrato en diciembre de 2011 en concepto de Dirección Facultativa de las Obras 1.098 miles de euros, según el siguiente detalle:

Cuadro 4: Facturación a la APAC en concepto de Dirección Facultativa de las obras

(en miles de euros)

Período	Nº de facturas	Importe
Abril a diciembre de 2007 (IVA 16%)	9	172
Ejercicio 2008 (IVA 16%)	12	230
Ejercicio 2009 (IVA 16%)	12	230
Enero a junio de 2010 (IVA 16%)	6	115
Julio a diciembre de 2010 (IVA 18%)	6	117
Ejercicio 2011 (IVA 18%)	12	234
TOTAL	**57**	**1.098**

- El Presidente de la APAC adjudicó a la UTE "asistencia técnica" el 3 de abril 2009 un contrato complementario por 599 miles de euros, importe que representa un 10% adicional sobre el precio del contrato principal y un plazo de ejecución de 33 meses. Para ello, el 17 de febrero la APAC emitió el informe para justificar la necesidad de tramitar el contrato complementario, que se fundamentó en la necesidad de incluir unos trabajos de coordinación y gestión de flujos entre todos los entes implicados en la ejecución de las obras de Punta Langosteira, dada su envergadura y la falta de medios materiales y técnicos suficientes en la AP para desarrollar esos trabajos, y se consideró que tales trabajos habían de integrarse entre los que venía desarrollando la asistencia técnica de control de ejecución mediante un contrato complementario. Los trabajos objeto del contrato complementario, que se formalizó el 8 de mayo de 2009, se describieron como una gestión integral consistente en la coordinación de las distintas empresas que actuaban en la obra.

No obstante, el pliego de condiciones del contrato principal ya incluía en el objeto del contrato de asistencia técnica las labores de coordinación con los equipos contratados por la APAC para llevar a cabo las labores de Dirección Técnica de las obras, control geométrico (topográfico y batimétrico) control de calidad de los materiales y de las unidades de obra, supervisión y control del programa de vigilancia ambiental, control y seguimiento arqueológico. De hecho, según consta en el contrato la adjudicataria se comprometió a ejecutar el objeto con estricta sujeción a los PCAP y de Prescripciones Técnicas, que ya figuraban como anexos en el contrato inicial del 5 de mayo de 2005.

Aunque la decisión de la APAC se sustentó en el artículo 59.f) de la Ley 31/2007, de 30 de octubre, para adjudicar el contrato complementario mediante un procedimiento negociado sin previa convocatoria de licitación, no se dio el supuesto previsto en la norma, pues no se trató de servicios adicionales, ni surgieron circunstancias imprevistas, dado que el objeto del contrato complementario se encontraba incluido en los pliegos que regían el contrato principal de 7 de mayo de 2005, por lo que el complementario careció de justificación.

Desde el mes de mayo de 2009 hasta el mes de diciembre de 2011, se emitieron 32 certificaciones por 605 miles de euros, cuyas relaciones valoradas incluyeron unidades y conceptos contemplados en el contrato principal (oficinas e instalaciones, vehículos y personal técnico). Aunque el plazo efectivo fue de 32 meses, se abonó el importe total del contrato, porque en cuatro ocasiones en la relación valorada se incrementaron los recursos humanos, además aunque el supuesto incremento de servicios debía continuarse hasta 3 meses después de finalizar las obras, el contrato concluyó simultáneamente al de las obras.

En definitiva, si bien el contrato principal se adjudicó por 5.909 miles de euros, con una baja del 26% sobre el precio de licitación, con posterioridad se tramitó un modificado con un adicional del 19% y un contrato complementario con otro 10% añadido, por lo que el coste final se elevó a 7.672 miles.

Contratos de asistencia técnica al mismo adjudicatario

Entre 1997 y 2005 se adjudicaron 13 contratos por un importe global de 2.384 miles de euros, cuyo detalle se recoge en el ANEXO III, al mismo contratista en solitario, a sus filiales o en UTE mediante diversos procedimientos de contratación, las características más relevantes de los citados contratos fueron las siguientes:

Solamente 2 de estos contratos, por importe de 1.168 miles de euros, se adjudicaron por el procedimiento de concurso abierto (expedientes 689 y 741), otros 7 contratos (expedientes 782, 741.22, 741.25, 741.26, 741.28, 741.37 y 741.45) que importaron 566 miles, fueron mediante adjudicación directa sin solicitud de otras ofertas. El motivo para la adjudicación del contrato 782 se fundamentó en que el adjudicatario ya había desarrollado un estudio de optimización similar y para el resto de los contratos la APAC justificó la utilización de este procedimiento en atención a la especialización y la confidencialidad, y porque era el único que contaba con los especialistas conocedores del objeto del contrato que garantizaban su ejecución en el plazo y con la calidad requeridos. El contrato 741.27 por un importe de 74 miles de euros, también se tramitó por el procedimiento de adjudicación directa, con petición de otras ofertas y el 741.54 por 313 miles de euros por el procedimiento del concurso restringido. Para otros 2 contratos, el 741.36 y el 888.01 por un importe global de 160 miles, en la información remitida por la APAC no figura el sistema de adjudicación.

Además en 4 expedientes (782, 741.22, 741.28 y 741.45) no se formalizó el contrato, obligatorio, conforme las Reglas 13 1.b. y 25 de las Normas Generales de Contratación de PE y de las AP, para importes superiores a 15 miles de euros.

El contrato 741.28 "Asistencia Técnica para la Redacción del Pliego de Bases para la licitación de las obras del Proyecto constructivo de las Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira" se adjudicó el 26 de febrero de 2004 con posterioridad a la aprobación del Pliego de Bases que constituía la prestación del contrato, que se produjo tres días antes de la adjudicación, por lo que se había ejecutado el objeto del contrato antes de la adjudicación.

El PCAP del contrato 689 "Asistencia Técnica para la Redacción del Proyecto constructivo de las Nuevas instalaciones Portuarias en Punta Langosteira", cuyo precio de licitación era de 301 miles de euros, exigía para acreditar la solvencia técnica, entre otros, el certificado de clasificación expedido por el Registro Oficial de Contratistas del "Grupo 1. Subgrupo 1. Categoría D" y el cumplimiento de los requisitos establecidos en las Regla 5ª y 6º de las Normas Generales de Contratación de PE y de las AP de 3 de mayo de 1993. La APAC indica que no ha podido acreditar el cumplimiento de este requisito porque ya no conserva la documentación aportada en su día por la licitadora, remitiéndose al acta de la mesa de contratación en la que se acuerda la admisión de la licitadora. También, en la notificación de la adjudicación se hizo constar que quedaba supeditada a la presentación de los documentos probatorios de la personalidad y capacidad para contratar con la APAC. La situación patrimonial de la adjudicataria en esas fechas, según otras fuentes consultadas[9], era un capital suscrito y desembolsado de 288,5 miles de euros, la cifra de negocio en el ejercicio 1996 alcanzó 3.694 miles y los fondos propios ascendían a 705 miles, por lo que el "Indice Financiero" calculado para la adjudicataria, conforme el artículo 43 del Real Decreto 1098/2001 (C/V=705/3.694) resultaría el 0,19, que al ser inferior a 0,20 se computa con valor= 0, a los efectos de obtener la clasificación.

Adicionalmente, esta empresa fue contratada indirectamente a través del contrato que tenía la APAC con la UTE "obras", esta contratación adicional se articuló en virtud del PCAP del contrato de las obras que en el capítulo 9 contempló entre los gastos exigibles al contratista los gastos que la Dirección de Obra estime necesarios para el adecuado desarrollo de sus funciones, incluyendo, entre otros, asistencia técnica a la dirección de las obras, al que se destinó el 2,5% del presupuesto de licitación. Para adjudicar este contrato, el 10 de marzo de 2005, la UTE "obras" remitió a la APAC las ofertas recibidas al objeto de que designase la más ventajosa para la AP que, el 21 de marzo de 2005, indicó que procedía adjudicar ese contrato a la citada empresa por ser la más ventajosa. Finalmente, el contrato fue suscrito entre la UTE "obras" y la citada empresa el 1 de abril de 2005 por importe de 2.558 miles de euros (IVA excluido). El equipo fiscalizador no ha podido disponer del resto de las ofertas presentadas, lo que ha constituido una limitación para verificar si se trató de la oferta más ventajosa. En el contrato se deja constancia de que había sido adjudicado por la Dirección de Obras de la APAC y que la prestación del servicio era a esa Dirección de Obras de la que dependería funcionalmente a todos los efectos. Teniendo en cuenta que la empresa adjudicataria había elaborado los Pliegos de Bases para la licitación del contrato de las obras, con este proceder se soslayó la limitación que imponía el artículo 52.3 del TRLCAP para concurrir a las licitaciones a las empresas que hubieran participado en la elaboración de las especificaciones técnicas de dichos contratos siempre que pudiera provocar restricciones a la libre concurrencia o suponer un trato privilegiado con respecto al resto de las empresas licitadoras. Por otra parte, el objeto de este contrato, ya estaba comprendido en el del contrato de "Asistencia Técnica al control de la ejecución de las Obras" adjudicado por la APAC a la UTE "asistencia técnica" el 7 de abril de 2005 por 5.909 miles de euros (IVA Incluido).

[9] Registro mercantil

Contratos con un catedrático de la Universidad de Aalborg (Dinamarca)

La APAC contrató a un catedrático de la Universidad de Aalborg y a organismos relacionados con él o con empresas de su titularidad por el procedimiento de adjudicación directa hasta en 14 ocasiones por un importe global de 466 miles de euros, cuyo detalle se relaciona en el cuadro adjunto[10].

Cuadro 5: Relación de contratos adjudicados a un catedrático de la Universidad de Aalborg (Dinamarca)

(en euros)

Año	Referencia Administrativa	Referencia Contabilidad	Título del Expediente	Forma de Contratación	Importe (IVA incluido)
2000	738.20	1999/114/15	Asesoramiento para el diseño estructural del dique de Punta Langosteira	Adjudicación Directa	9.015,18
	771.2	2000/I/020/15	Asesoramiento para la planificación de ensayos en 2D del Dique de Punta Langosteira	Adjudicación Directa	9.015,18
	771.9	2000/I/047/15	Asesoramiento para la planificación y seguimiento de ensayos de agitación 3D en el D.H.I.	Adjudicación Directa	15.025,30
2001	741.07	2001/I/113/15	Ensayos en modelo 3D para el diseño del morro del dique exterior en el nuevo puerto de A Coruña	Adjudicación Directa	40.531,08
2002	741.011.E.01	2002/I/021/15	Ensayos en modelo 3D para el diseño del morro de cajones del dique exterior en el puerto de A Coruña	Adjudicación Directa	39.386,51
	741.12.E.01	2002/I/022/15	Realización del modelo numérico para el diseño del martillo interior del dique en el puerto de A Coruña	Adjudicación Directa	9.392,17
	741.13.E.01	2002/I/029/15	Asesoramiento y realización de cálculos en relación al nuevo puerto exterior en Punta Langosteira	Adjudicación Directa	51.040,00
	741.17.E.01	2002/I/090/21	Estudio de la estabilidad del morro del dique en talud. Influencia de los distintos factores intervinientes, aplicación práctica a las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, ejecución de ensayos	Adjudicación Directa	25.000,00
	741.18.E.01	2002/I/091//21	Estudio de la estabilidad del morro del dique en talud. Influencia de los distintos factores intervinientes, aplicación práctica a las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, asesoramiento	Adjudicación Directa	25.000,00
2006	741.61.E.01	2006/I/055	Asistencia técnica y asesoramiento para la construcción de las obras del Proyecto de nuevas instalaciones portuarias en punta langosteira	No consta	99.180,00
2007	741.72.E.01	2007/I/057	Asistencia técnica para el estudio de la evolución de la temperatura en el interior de los bloques de 70 y 150T del dique principal de punta langosteira	Adjudicación Directa	14.000,00
	P-741.76.E.01	2007/I/150	Ensayos en modelo 3D para el diseño de la aternativa de morro en talud para dique exterior en el Puerto de A Coruña.	Negociado sin publicidad	43.566,00

[10] Párrafo y cuadro modificado como consecuencia de las alegaciones.

(en euros)

Año	Referencia Administrativa	Referencia Contabilidad	Título del Expediente	Forma de Contratación	Importe (IVA incluido)
	P-741.77.E.01	2007/I/151	Ensayos en modelo 3D para la modelización del oleaje en la alternativa de Morro en Talud para Dique exterior en el Puerto de A Coruña.	Negociado sin publicidad	28.150,00
2009	P-0741.92.E.01	2009/I/059	A.T. y asesoramiento para la construcción de las obras del proyecto de "Nuevas Instalaciones portuarias en Punta Langosteira (campaña 2009 y 2010)	Negociado sin publicidad	58.000,00
TOTAL					**466.301,42**

Aunque la APAC justificó las contrataciones en la conveniencia de contar con una mejor opinión en el proceso de optimización de las obras proyectadas, que incluyera la realización de los cálculos correspondientes a la estabilidad de las distintas soluciones posibles para el morro del dique de abrigo, preparación de especificaciones, seguimiento y evaluación de los ensayos en modelo reducido, así como en el proceso de revisión final de la totalidad del proyecto y, que esos trabajos deberían ser efectuados por el catedrático, que ya había participado en distintas fases del Proyecto. Del análisis de una muestra de expedientes se ha detectado que los contratos se adjudicaron independientemente, pero el objeto de todos ellos se basó en el asesoramiento y/o la realización de diversos cálculos sobre la estabilidad y el diseño del dique, lo que indica un fraccionamiento del objeto del contrato que permitió la adjudicación directa. De los 15 contratos, 7 se tramitaron con la Universidad de Aalborg, 3 con la persona física y 4 con la sociedad limitada de su titularidad. En particular:

El contrato 741.13.E.01-2002/I/029/15 *"Asesoramiento y realización de cálculos en relación al nuevo puerto exterior en Punta Langosteira"* por importe de 51 miles de euros, cuyo objeto se concretó en la asistencia a reuniones convocadas por la APAC, así como en la realización de los cálculos e informes que se le solicitasen, se adjudicó directamente en abril de 2002 a una sociedad de responsabilidad limitada recién constituida con un capital social de 3,2 miles de euros, cuyo administrador único era el catedrático, aunque no se formalizó contrato alguno contraviniendo las Normas Generales de Contratación de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias aprobadas el 3 de mayo de 1993. El pago de este contrato se realizó mediante 3 facturas en las que no se acredita el servicio prestado.

Los expedientes de los contratos 741.17.E.01-2002/I/090/21 *"Estudio de la estabilidad del morro del dique en talud. Influencia de los distintos factores intervinientes, aplicación práctica a las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, ejecución de ensayos"* y 741.18.E.01-2002/I/091//21 *"Estudio de la estabilidad del morro del dique en talud. Influencia de los distintos factores intervinientes, aplicación práctica a las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, asesoramiento"* fueron adjudicados directamente el mismo día, por importe de 25 miles de euros cada uno, y no fueron formalizados; los dos contratos responden a un mismo estudio y a una misma factura, que se emitió y abonó dos veces, una por cada contrato[11].

[11] La justificación que aporta la APAC sólo acredita un contrato, la factura nº 7 que remite no está vinculada, ni relacionada con el citado contrato. En definitiva, el Expediente del contrato 741.18 no existe y la citada factura es de un contrato suscrito en el mes de octubre, en tanto el contrato que se cita en el informe se adjudicó en el mes de noviembre, además la factura que remite la APAC no se identifica con el contrato.

Otros contratos de asistencia técnica o de servicios

El Contrato 741-50 para el "Levantamiento topográfico y batimétrico. Comprobación de red trigonométrica básica y batimétrica de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira por importe de 55 miles, se adjudicó por el procedimiento de adjudicación directa, pero no se formalizó el contrato, tal como prescribían las Normas Generales de Contratación de PE y de las AP.

El Contrato P741-49 para la "Excavación en el Castro de Cociñadoiro en Punta Langosteira" por importe de 242 miles de euros (IVA incluido) fue señalado por la CE por incumplimiento de la normativa europea porque se detectaron deficiencias en la utilización de criterios de solvencia para contratar como criterios de adjudicación. El procedimiento de adjudicación fue el de concurso restringido, para el que se solicitaron ofertas a tres empresas, sólo dos presentaron oferta en el plazo señalado, pero la segunda quedó excluida por no haber presentado resguardo de compromiso de aval, quedando una única licitadora. En el expediente de contratación no se otorgaron valoraciones con arreglo a los criterios fijados en los Pliegos que sustentasen la no declaración del concurso como "desierto".

También para el contrato P741-65 de "Asistencia Técnica para el control batimétrico de las obras de construcción de las Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira" con un importe de licitación de 1.165 miles de euros, que se adjudicó por el procedimiento de concurso abierto, la CE indicó incumplimiento de la normativa de contratación prevista en el artículo 86 del TRLCAP, que cita entre los criterios para la adjudicación del concurso que han de servir de base para la adjudicación: el precio, la fórmula de revisión, en su caso, el plazo de ejecución o entrega, el coste de utilización, la calidad, la rentabilidad, el valor técnico, las características estéticas o funcionales.

Ya en junio de 2011, el Presidente de la APAC expresó la necesidad de cambiar de criterio respecto a la contratación de las asistencias técnicas y determinó que, a partir de esa fecha, y siempre que fuera posible, por disponer de los medios materiales y humanos suficientes para hacerlo, se iban a acometer la elaboración y redacción de los proyectos de ejecución de las obras que se lleven a cabo, así como la dirección de obra y, en su caso, del control de las mismas con los técnicos propios, lo que a su juicio supondría un importante ahorro de costes, así como una mayor calidad de los proyectos elaborados.

III.2.3.- Expropiaciones

El 23 de febrero de 2001, se resolvió la DIA del proyecto "Nuevas Instalaciones portuarias en Punta Langosteira, considerándolo ambientalmente viable cumpliendo una serie de prescripciones relativas a la estabilidad de las playas próximas, operaciones de dragado, rellenos de explanadas, toma de agua de la central térmica de Sabón, protección del patrimonio arqueológico y programa de vigilancia ambiental.

La aprobación del proyecto en 2004 llevaba implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de los derechos en virtud de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (PEMM) y se propuso al Ministro de Fomento la declaración de urgencia de la expropiación forzosa para la adquisición de los bienes y derechos necesarios para su ejecución, aprobándose un presupuesto de 3.891 miles de euros destinado a expropiaciones, que comprendía una superficie de expropiación de 1.066.163 m^2.

Posteriormente, el 21 de junio de 2006 la APAC acordó la aprobación de la memoria técnica del otro expediente de expropiación para la reubicación de servicios afectados por la ejecución de las obras y aprobó una inversión de 685 miles de euros adicionales para el correspondiente expediente expropiatorio de otros 111.561 m^2.

Adicionalmente, el 12 de marzo de 2008, la APAC acordó la aprobación económica de la ampliación de presupuesto correspondiente a expedientes expropiatorios relacionados con la ejecución de las obras del proyecto de las nuevas instalaciones por importe de 1.037 miles, para expropiaciones parciales que se convirtieron en totales, adecuaciones de superficie de la realidad de derecho a la realidad de hecho, adecuación de la calificación urbanística de los terrenos a la realidad de hecho, adecuación de la realidad de derecho a la realidad de hecho de los bienes no previstos como muros, viviendas, incremento del 5% por premio de afección por rápida ocupación, incremento estimado del presupuesto debido a resoluciones del Jurado Provincial de Expropiación Forzosa que fijó el Justiprecio y por los intereses de demora.

El 7 de Mayo de 2008, la APAC acordó una nueva aprobación de un expediente expropiatorio por valor de 1.203 miles debido al retranqueo de unos taludes para la obtención de los materiales necesarios para la ejecución de las obras, y a la reorganización de servicios, comprendiendo una superficie de 157.570 m^2 y el 21 de mayo de 2010 se aprobó una nueva ampliación de presupuesto, por valor de 133 miles, debido a diferentes circunstancias como el incremento de la superficie de expropiación, por expropiaciones parciales que pasaron a ser totales, por adecuaciones de superficie de la realidad de derecho a la realidad de hecho, para adecuar la calificación del suelo de los terrenos a la realidad de hecho, para acomodar la realidad de derecho a la realidad de hecho de los bienes no previstos o por debido al incremento estimado del presupuesto por intereses de demora en la fijación y en el pago del justiprecio.

El 7 de octubre de 2011 la APAC acordó otro expediente de expropiación por 431 miles, motivado por la necesidad de acometer de modo urgente unas obras necesarias para garantizar la operatividad de la toma de agua de refrigeración de la central de ciclo combinado de Sabón, mediante la construcción de una obra de abrigo que requería habilitar un camino de acceso para maquinaria y el empleo de los materiales de cantera existentes en la zona a expropiar.

A 31 de diciembre de 2012, el gasto final para los expedientes de expropiación se situó en 7.380 miles de euros, y en el Plan de Inversiones del ejercicio 2015, esta partida se elevó a 9.470 miles frente a los 3.891 miles previstos, con un adicional de 5.579 miles respecto de la planificación inicial, que supone una desviación del 143%.

III.2.4.- Otras inversiones adicionales

A lo largo de la ejecución de las Fases I y II, y con posterioridad a la terminación de la obra principal, la APAC ha tenido y tiene aún que acometer inversiones adicionales, en unos casos, para que el puerto exterior sea plenamente operativo y, en otros, por cuestiones directamente relacionadas con la propia ejecución de las obras, ya se deba a imprevisiones o a los efectos o daños producidos. Las principales inversiones adicionales y sus causas se analizan dentro de este epígrafe.

En el año 2007 se presentaron 3 reclamaciones de los colectivos de pescadores y mariscadores motivadas por las pérdidas del sector derivadas de la construcción del puerto exterior, para solventar la situación el 22 de octubre de 2008 la APAC firmó un convenio con la Consellería de Pesca para la rehabilitación pesquera y marisquera en la zona de Langosteira, con el objeto de regenerar el área, comprometiéndose la APAC, tras evaluar el impacto de la obra sobre los recursos pesqueros y marisqueros conforme a la previsión contenida en la DIA, a abonar 4.500 miles de euros en 3 anualidades a parir del año 2009.

El dique principal, que concluyó en 2011, provocó un desplazamiento de arenas hacia el interior del nuevo puerto y amenazó la toma de agua de la central térmica de Sabón. Por lo que por lo que la APAC, en cumplimiento de lo establecido en la DIA, se vio obligada a realizar las actuaciones

necesarias que garantizasen el funcionamiento de la mencionada toma de agua. Las obras, por un importe de 2.476 miles de euros se tramitaron por el procedimiento de urgencia. Posteriormente, en 2009 la APAC remitió a PE el proyecto para acometer las obras necesarias para la protección de la toma de agua de la empresa energética y la mejora de la utilización de las infraestructuras, por importe de 26.496 miles y, a lo largo de 2012 y 2013, construyó el dique sur y el dique norte para frenar el basculamiento de la playa de Alba y proteger la toma de agua de la central térmica.

Todas las actuaciones relacionadas con las nuevas instalaciones en Punta Langosteira, se han venido recogiendo en los planes de inversiones que abarcan un período de cuatro años y son el referente que define, desde un punto de vista técnico-económico, las necesidades del puerto detectadas en el plan estratégico. En el año 2012 comenzó la puesta en operación del nuevo puerto exterior, y en los sucesivos planes de inversiones la APAC ha ido incluyendo todas las actuaciones necesarias para la total puesta en funcionamiento y desarrollo de este nuevo puerto. En primer lugar había que dotar a estas Infraestructuras de las habilitaciones necesarias para su puesta en explotación. También dentro de estos planes ha sido necesario planificar en el tiempo, de manera coherente, todas las actuaciones necesarias para dotar a estas Instalaciones de las óptimas condiciones de utilización, tanto desde el punto de vista marítimo como de superficies terrestres. El siguiente cuadro recoge la evolución de los planes de inversión para las nuevas instalaciones portuarias en Punta de Langosterira que ha incluido la APAC en los planes de empresa durante el periodo 2012-2015, cuyas actuaciones están detalladas en el ANEXO IV.

Cuadro 6: Evolución del Plan de Inversión 2012-2015 Previsión de pagos

(en miles de euros)

PROYECTO	Total Plan de Empresa 2012	Total Plan de Empresa 2013	Total Plan de Empresa 2014	Total Plan de Empresa 2015
	Plan de Inversiones 2011-2015	Plan de Inversiones 2012-2016	Plan de Inversiones 2013-2017	Plan de Inversiones 2014-2018
Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira. Obras (FASES I, II y III)	605.901	574.067	557.194	566.768
Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira. Habilitaciones	20.000	31.651	36.372	34.039
Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira. Actuaciones en materia de seguridad (1)	0	0	0	1.966
Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira. Reordenacion de espacios portuarios en concesión (2)	100.000	0	23.959	23.959
Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira. Expropiaciones	8.659	9.219	9.219	9.470
Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira. Actuaciones complementarias y medidas protectoras o correctoras de la DIA.	18.165	17.085	16.874	18.436
Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira. Revisiones de precios (3)	74.179	81.480	85.199	83.562
Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira. Asistencias técnicas	16.854	16.635	15.357	15.120
TOTAL	**843.758**	**730.137**	**744.174**	**753.320**

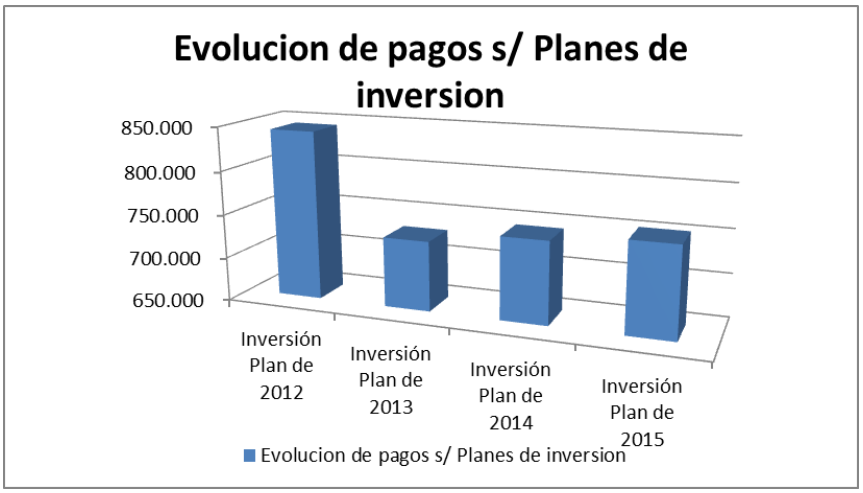
Fuente: planes de empresa de 2012, 2013, 2014 y 2015

(1) Este concepto aparece por primera vez en el plan de empresa de 2015

(2) En el plan de empresa de 2012 y 2013 este concepto aparece dentro del apartado de Habilitaciones, creándose a partir del año 2014 un apartado específico para el con la concesión a REPSOL.

(3) En el plan de empresa de 2015, este concepto está englobado con el de obras

GRÁFICO 2: Evolución de pagos s/ Planes de inversión



La APAC tendrá que coordinar todas estas inversiones con la programación de los traslados de los concesionarios y de los tráficos desde el puerto actual al nuevo puerto, al objeto de evitar interferencias con otras actuaciones pendientes, como son los futuros accesos viarios, ferroviarios y el poliducto, y resolver la problemática existente por la afección de la obra a la toma de agua de mar a la central térmica existente en las proximidades. Especialmente relevantes, son las

inversiones necesarias para dar cabida en el puerto exterior a las actividades ligadas al tráfico de los productos petrolíferos, que fue uno de los principales fundamentos para la creación de las nuevas instalaciones portuarias.

El objetivo de la APAC era que las operaciones en el puerto exterior comenzasen a funcionar a mediados del año 2012. En una primera fase, hubo que dotar a las nuevas infraestructuras de las habilitaciones necesarias que permitieran su puesta en explotación, así como acometer otras actuaciones necesarias para dotar a las instalaciones de unas óptimas condiciones de utilización, tanto desde el punto de vista marítimo como de las superficies terrestres. Por tanto, el plan de inversiones 2011-2015 recogió aquellas actuaciones que contenían las habilitaciones necesarias para la puesta en explotación del nuevo puerto: agua potable, saneamiento, electricidad, alumbrado y red viaria interior. El proyecto de habilitaciones (Fase I) para la explanada de operaciones, fue adjudicado por 1.570 miles de euros y las obras por 2.535 miles; el proyecto de viales y servicios de las nuevas instalaciones portuarias se adjudicó por 2.131 miles y la ejecución de las obras en 3.479 miles.

A partir del ejercicio 2013, la APAC ha venido contemplando en los sucesivos planes de inversión de los planes de empresa todas las acciones necesarias para la total puesta en funcionamiento y el desarrollo del nuevo puerto, todo ello bajo la premisa de coordinar el coste de las inversiones necesarias con otras actuaciones adicionales, todas ellas indispensables para la explotación del puerto, como son los accesos viarios, ferroviarios y el poliducto. Adicionalmente, tiene aún que acometer otras inversiones para resolver el problema generado por la afección de la obra a la toma de agua de mar a la central térmica. También, y de forma particular, tiene que realizar otras obras complementarias indispensables para dar cabida a las actividades ligadas al tráfico de los productos petrolíferos, que era uno de los principales aspectos que justificó la creación de un puerto exterior alejado de la ciudad.

En el plan de empresa de 2015, el montante de la inversión total para las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira se cifró en 753.320 miles de euros, frente a los 630.500 miles previstos, de los que a finales de 2013, se habían invertido 608.278 miles (IVA excluido); a estas cifras hay que añadir otros 83.000 miles del vial de acceso recientemente inaugurado al que le falta una prolongación, pendiente de la DIA, y la red de ferrocarril aún pendiente, cuya previsión de gastos estimado asciende a 132.000 miles de euros. Las actuaciones adicionales más relevantes pendientes de ejecutar se detallan en el ANEXO V y consisten en:

- El proyecto de nueva galería para protección de tuberías en el dique de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, tiene por objeto definir las obras de una galería de protección de las tuberías de conexión de los atraques para graneles líquidos a lo largo del dique de abrigo de las nuevas instalaciones portuarias de Punta Langosteira, frente a los rebases del oleaje. Inicialmente se incluyó en el plan de inversiones 2013-2017 y se previó su inicio en 2013, pero el contratista dilató el comienzo de las obras de la galería de protección de tuberías por la negativa de la APAC a atender su solicitud de tramitar una modificación del contrato basada únicamente en motivos económicos. Adicionalmente, durante los meses de enero y febrero de 2014, a causa de unos temporales, se detectaron unos significativos movimientos en el espaldón del dique de abrigo, sobre el que estaba previsto apoyar la estructura de la galería, lo que produjo cierto grado de incertidumbre respecto del proyecto de la galería que desembocó en recalcular la estructura proyectada. Ante estas circunstancias la APAC optó por rescindir el contrato de la obra, en la parte de la galería y proceder a la redacción y licitación de un nuevo proyecto, que se inició en el ejercicio 2015.

- La mejora del calado en canal de acceso (Fases I y II), el plan de inversiones 2014-2018 incluye la inversión adicional necesaria para dotar al canal de acceso del calado preciso para los grandes buques petroleros y graneleros previstos, de acuerdo con los estudios realizados. Su ejecución se prevé en dos fases, la primera con un coste de 900 miles de euros a ejecutar entre 2014 y 2015, y la segunda por 3.250 miles a ejecutar en 2018. A finales de 2014 se había ejecutado el 1% de la inversión prevista.

- El dique oeste y rellenos de explanada de ribera. Esta obra se acomete para complementar el abrigo del dique principal de Punta Langosteira que garantice la operatividad de las nuevas instalaciones. Además su construcción permitirá la ampliación del muelle Transversal y del muelle de Ribera. En el año 2014 se presupuestó en 46.579 miles de euros a ejecutar en 3 años.

- Las habilitaciones para la puesta en explotación de las nuevas instalaciones portuarias que la APAC irá abordando en función de la previsión de llegada de tráficos y concesionarios, incluyen suministros de agua potable y electricidad y viario y alumbrado público y redes de saneamiento y drenaje. El importe estimado de la inversión en estas habilitaciones en el plan de empresa de 2015 fue de 34.039 miles de euros, de los que a finales del ejercicio 2012 se habían invertido 3.701 miles.

III.2.5.- Accesos

Tratamiento especial requiere la situación de los accesos al puerto exterior que condicionan la operatividad de las nuevas instalaciones, aunque el coste de estas actuaciones no corresponde en exclusiva a la APAC, ya que parte de la inversión corresponde al MF.

Viario

En octubre de 2010 fueron adjudicadas las obras de construcción del acceso viario al puerto exterior de A Coruña hasta su conexión con la autopista autonómica AG-55, aunque se preveía su conclusión a lo largo de 2015, finalmente este vial de conexión con el puerto exterior se abrió a la circulación en el mes de junio de 2016, con un coste de 83.600 miles de euros. Por su parte la Xunta pidió una conexión directa a la A-6 sin peaje y estableció como condición que las obras de conexión entre el acceso al puerto exterior de A Coruña (AC-15) y la autopista autonómica A Coruña-Carballo (AG-55) no podrían ser puestas en servicio hasta que no se hubiese suscrito un convenio entre las administraciones implicadas y la sociedad concesionaria de la autopista, que regulase la exención del pago por el uso de un tramo de la autopista AG-55 a los usuarios con origen o destino la autovía AC-15 de acceso al puerto exterior, manteniendo el equilibrio económico financiero de la concesión.

El Consejo de Ministros (CM) autorizó a firmar un convenio de peaje en sombra, que suscribió el 6 de junio de 2016 con la Xunta y la empresa concesionaria de la AG-55, por el que el MF abonará una compensación por el tráfico que utilice la autopista, dicha compensación se calcula aplicando al número de tránsitos que se realicen por cada uno de los movimientos, la longitud del mismo y las tarifas que corresponden a cada grupo tarifario, y que para 2016 se estimó en 30 miles de euros, por los camiones que utilicen autovía para acceder al puerto exterior hasta que se materialice la conexión directa del puerto exterior con la Red de Carreteras de Interés General del Estado y queden en desuso los accesos y salidas hacia/desde la AG-55 construidos. En la actualidad el Ministerio de Fomento está desarrollando dicha conexión mediante la redacción del estudio informativo *"Prolongación del Acceso al Puerto Exterior de A Coruña"* que adjudicó en octubre de 2010 por 492 miles de euros.

Ferroviario

En una fase menos avanzada se encuentran los trabajos en materia ferroviaria. La UE exigió para conceder los FC tener contratada la obra del ferrocarril ya que para una adecuada explotación, resultaba prioritario el enlace del puerto exterior con el ferrocarril, por este motivo la APAC contrató en 2006 la realización de un estudio de viabilidad económica para analizar las diferentes alternativas en su financiación, pero PE ha estado reticente para acometer esta inversión. El 24 de octubre de 2010, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), PE y la APAC suscribieron un convenio para la conexión de las infraestructuras ferroviarias del puerto de A Coruña con la red ferroviaria de interés general administrada por ADIF y el MF adjudicó la redacción del estudio informativo del acceso ferroviario al puerto exterior de A Coruña, por un precio de 492 miles de euros.

El 7 de marzo de 2016 la APAC publicó en el BOE la licitación del contrato de la asistencia técnica para la redacción del proyecto constructivo del acceso ferroviario al puerto exterior de A Coruña en Punta Langosteira, por un precio de licitación de 2.883 miles de euros y un plazo de ejecución de 14 meses, adjudicándose el 30 de junio por 1.614 miles. Por tanto, en el escenario más optimista, y teniendo en cuenta los tiempos necesarios para la ejecución del proyecto y materialización de las obras, el puerto exterior de A Coruña no contará con acceso ferroviario hasta finales del año 2020 o principios del 2021.

III.2.6.- Rescate de concesiones

El plan de empresa de 2013 abordó el coste que pueda suponer a la APAC el rescate de los derechos de los concesionarios del puerto interior que tienen que trasladarse al puerto exterior. En los planes de empresa de los años anteriores el impacto de esta operación se había cifrado en 100.000 miles de euros y se había registrado como inversión a acometer, pero a partir del ejercicio 2013, dada la situación financiera, la APAC decidió diferir en el tiempo el coste del posible rescate de dichas concesiones y, al objeto de conseguir la viabilidad financiera de estas operaciones, cambió la naturaleza de esos costes y los consideró gasto corriente a cubrir con los resultados de explotación. Así, en el plan de empresa de 2013 se valoró el impacto para el ejercicio 2018 en 110.000 miles de euros para el conjunto de posibles concesionarios afectados en las zonas previstas de enajenación de los muelles de Batería, Calvo Sotelo, San Diego y zona petrolera, y se pasó a considerar como pasivo a largo plazo, cuyo pago se realizará a lo largo de la vida de las nuevas concesiones, conforme lo que se disponga en los correspondientes acuerdos con los concesionarios que vayan obteniendo nuevos títulos concesionales en el puerto exterior y en los planes de empresa de 2014 y 2015, sólo se recogió como inversión una partida de 23.959 miles destinada a la materialización de los acuerdos con la petrolera alcanzados en 2013 para su traslado al puerto exterior, a los que tendrá que hacer frente la APAC. Por este motivo, el monto total de las inversiones previstas en las nuevas instalaciones en Punta Langosteira descendió desde los 843.758 miles de euros en 2012 a los 753.320 miles en 2015.

III.3.- ACTIVACIÓN DEL PROYECTO DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA: VALORACIÓN Y REGISTRO CONTABLE

El 28 de diciembre de 2011 finalizó la ejecución de las obras correspondientes a las Fases I y II, durante el ejercicio 2012 fueron recepcionadas las obras y se inició la puesta en funcionamiento de las instalaciones, realizándose el traspaso de inmovilizado en curso a inmovilizado en explotación por 590.173 miles de euros, cuyo detalle se muestra en el ANEXO VI; de este importe 11.391 miles correspondieron a gastos financieros capitalizados. También se reclasificaron al epígrafe de inversiones inmobiliarias los terrenos de la ampliación susceptibles de ser concesionados, por valor de 52.730 miles. La APAC aprobó el 28 de junio de 2012 la valoración de terrenos del puerto

exterior en Punta Langosteira, resultando un valor medio de 124,36 euros/m^2 para la zona terrestre y de 37,28 euros/m^2 para la lámina de agua. Además, al cierre del ejercicio 2012 quedaban en el Inmovilizado en curso en "Nuevas Instalaciones Punta Langosteira" 375 miles y en "Proyectos generales ampliaciones Puerto Exterior" 1.603 miles.

Dentro del Inmovilizado de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira se han incluido una serie de partidas de gasto denominadas "Expedientes destinados a la atención del enriquecimiento artístico cultural y patrimonio histórico español" por un importe de 232 miles, consistentes en la realización de DVD's, documentales, libros, etc, relacionados con el puerto exterior sobre los que existen dudas razonables sobre su consideración como parte integrante del Inmovilizado.

Los elementos dados de alta fueron: un dique de abrigo con una longitud de 3.360 m. y dividido en tres alineaciones, un contradique en talud de 579 m. y perpendicular a la costa, un muelle transversal de cajones prefabricados de hormigón de 920 m., un acceso por carretera a las instalaciones, un martillo de cajones prefabricados adosado al dique de abrigo de 391 m. y 150 Ha. de explanadas, que ha permitido aumentar considerablemente la extensión que tenía el puerto de A Coruña.

Cuadro 7: Desglose de alta de inmovilizado 2012

DESGLOSE DE ALTA DE INMOVILIZADO 2012	Importe en miles de euros			Amortización	
TERRENOS GANADOS AL MAR Y GENERADOS EN TIERRA POR DESMONTE Y EXCAVACIÓN	52.730	**52.730**	(1)	Años	Fin
OBRAS DE ABRIGO Y DEFENSAS		**483.729**			
Diques y obras de abrigo	470.168		(1)	50	10/04/2062
Escolleras de protección de recintos	13.561		(1)	40	10/04/2052
OBRAS DE ATRAQUE		**29.025**			
Muelle de hormigón armado	28.425		(1)	30	10/04/2042
Defensa y elementos de amarre	450		(1)	5	10/04/2017
Elementos de amarre a muelle	150		(1)	5	10/04/2017
PAVIMENTOS, CALZADAS Y VÍAS CIRCULATORIAS		**1.216**			
Caminos, zonas de circulación, aparcamientos y depósitos	856		(1)	15	10/04/2027
Puentes de fábrica	360		(1)	45	10/04/2057
TOTAL FASE I		**566.700**			
OBRAS DE ABRIGO Y DEFENSAS		**19.042**			
Diques y obras de abrigo. Martillo	19.042		(1)	50	10/04/2062
OBRAS DE ATRAQUE		**4.431**			
Muelle de hormigón armado	4.431		(1)	30	10/04/2042
TOTAL FASE II		**23.473**			
TOTAL FASES I Y II		**590.173**	(2)		
Según cuentas anuales:		590.181	(3)		
	Diferencia	-8			

(1) Cotejado con mayor

(2) coincide con la suma de los saldos de los mayores a 31/12/2012

(3) Epígrafe 5 de Inmovilizado material de la Memoria 2012

Aunque el valor por el que se dio de alta el inmovilizado fue de 590.173 miles de euros, en las cuentas anuales de 2012 se reflejó en 590.181 miles, debido a un error de transcripción.

Los movimientos del inmovilizado correspondientes al proyecto de nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira hasta finales del ejercicio 2014, con las adiciones y los ajustes habidos en el período ascendieron a 590.709 miles de euros, (en el ejercicio 2015 sólo hubo una incorporación de terrenos por 203 miles de euros). El ANEXO VII muestra el detalle de los gastos financieros incorporados a los elementos del inmovilizado de las nuevas instalaciones portuarias en el periodo que, en su conjunto, ascendieron a 11.494 miles de euros.

Cuadro 8: Movimientos del Inmovilizado correspondientes al Proyecto de Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira durante el período 2012-2014

(en miles de euros)

ELEMENTOS	31/12/2012	movimientos	31/12/2013	movimientos	31/12/2014
TERRENOS GANADOS AL MAR Y GENERADOS EN TIERRA POR DESMONTE Y EXCAVACIÓN	**52.730**	**9**	**52.739**	**9.582**	**62.321**
OBRAS DE ABRIGO Y DEFENSAS	**483.729**	**98**	**483.827**	**-9.184**	**474.643**
Diques y obras de abrigo	470.168	95	470.263	108	470.371
Escolleras de protección de recintos	13.561	3	13.564	-9.292	4.272
OBRAS DE ATRAQUE	**29.025**	**6**	**29.031**	**5**	**29.036**
Muelle de hormigón armado	28.425	6	28.431	5	28.436
Defensa y elementos de amarre	450	0	450	0	450
Elementos de amarre a muelle	150	0	150	0	150
PAVIMENTOS, CALZADAS Y VÍAS CIRCULATORIAS	**1.216**	**0**	**1.216**	**0**	**1.216**
Caminos, zonas de circulación, aparcamientos y depósitos	856	0	856	0	856
Puentes de fábrica	360	0	360	0	360
TOTAL FASE I	**566.700**	**113**	**566.813**	**403**	**567.216**
OBRAS DE ABRIGO Y DEFENSAS	**19.042**	**3**	**19.045**	**3**	**19.048**
Diques y obras de abrigo. Martillo	19.042	3	19.045	3	19.048
OBRAS DE ATRAQUE	**4.431**	**13**	**4.444**	**1**	**4.445**
Muelle de hormigón armado	4.431	13	4.444	1	4.445
TOTAL FASE II	**23.473**	**16**	**23.489**	**4**	**23.493**
TOTAL FASES I Y II	**590.173**	**129**	**590.302**	**407**	**590.709**

A 31 de diciembre de 2012, 2013 y 2014, el porcentaje del inmovilizado correspondiente a las nuevas instalaciones portuarias sobre el total del inmovilizado se situó en el 68,25%, 66,52% y 65,44%, respectivamente, en términos brutos y, en el 80,12%, 78,02% y 76,83% en términos netos. El detalle de las amortizaciones para cada elemento del Inmovilizado correspondiente al proyecto de las nuevas instalaciones durante el período 2012-2014 se recoge en el ANEXO VIII. La amortización acumulada de los elementos de las Fases I y II se situó en 8.236, 19.644 y 30.849 miles de euros, respectivamente en los ejercicios 2012, 2013 y 2014 y la dotación anual para cada uno de los ejercicios mencionados ascendió a 8.236, 11.408 y 11.205 miles. Se ha verificado la correspondencia de las fichas de inventario del inmovilizado que fue dado de alta con motivo de la creación del puerto exterior en Punta Langosteira con los importes registrados en los libros de contabilidad a 31 de diciembre de 2014.

A la fecha de cierre de este informe, se encuentra pendiente la inscripción en el Registro de la Propiedad de los terrenos ganados al mar en la construcción del puerto exterior. Durante el ejercicio 2015 ha concluido la depuración y actualización de datos en el Catastro de todas las fincas expropiadas en las primeras fases, trámite que resulta obligatorio para acceder al Registro de la Propiedad. Una vez depurados los datos, la APAC está procediendo a regularizar la situación con la Diputación de A Coruña y con una compañía energética a raíz de la aprobación del PUEP que amplió la zona de servicio e incluye fincas de su propiedad para las que, tras las negociaciones oportunas, se suscribirán los oportunos convenios expropiatorios. La APAC afirma que, una vez finalizadas esas actuaciones, se procederá a la inscripción de toda la zona de servicio del puerto exterior como una única finca en el Registro de la Propiedad.

Excepto para las cuentas anuales del ejercicio 2012, para las que la IGAE emitió opinión favorable, con una salvedad derivada de una incertidumbre sobre la interrupción de los pagos de fondos comunitarios a PE como consecuencia del dictamen con reservas elaborado en calidad de Autoridad de Auditoría respecto de los gastos elegibles, que obligó a formular una certificación de gastos negativa por importe de 381 miles de euros, que se detalla en el apartado III.4.3 de este informe, la opinión emitida sobre las cuentas anuales de la APAC correspondientes a los ejercicios 2013, 2014 y 2015, fue favorable sin salvedades. Adicionalmente, existían otros compromisos de inversión de proyectos en marcha, cuyos importes al cierre de los ejercicios 2015 y 2014, son los que se muestran a continuación:

Cuadro 9: Compromisos de inversión

en miles de euros (IVA excluido)

Años	2015	2014
2015	-	38.782
2016	29.692	12.660
2017	4.433	4.255
2018	4.006	4.006
2019	13.772	
Total	**51.903**	**59.703**

Estos importes corresponden, en su mayor parte, a proyectos asociados a las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, incluyen la obra contratada y en ejecución de la galería de servicios y el contradique, además de los compromisos de inversión derivados del acuerdo firmado el 14 de octubre del 2013 entre la APAC y la petrolera para el traslado de los tráficos de crudo a una nueva concesión en Punta Langosteira. Esta concesión incluye una terminal de graneles líquidos para la descarga de crudo y el pantalán de servicio de uso en exclusiva, así como un tramo de poliducto que discurrirá por dominio público portuario para la conexión a la refinería. El poliducto prevé tuberías para el traslado de todos los graneles líquidos que en la actualidad se descargan en el Muelle de San Diego. El proceso de traslado prevé que la petrolera comience a operar en 2018.

III.4.- EFECTOS DE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA SOBRE LA SITUACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA DE LA APAC

III.4.1.- Evolución del tráfico portuario e incidencia de la ampliación en la competitividad del Puerto de A Coruña

El sistema portuario español cuenta con una gran concentración de puertos, tanto de interés general, como autonómicos. El puerto de A Coruña se encuentra localizado cerca de las principales rutas del tráfico marítimo internacional, aunque su ubicación es periférica respecto de la península ibérica y de los principales centros económicos. El ANEXO IX recoge el volumen de tráficos de los puertos de la fachada Norte (cornisa Cantábrica y Atlántica) en los ejercicios 2004 y 2014. En el ejercicio 2014, el primer puesto en el ranking de los puertos de la cornisa cantábrica y atlántica lo ocupaba el puerto de Bilbao con un 33% del volumen de operaciones, en relación al total de toneladas de estos puertos, manteniendo la misma posición que en el ejercicio 2004. En segundo lugar se ha mantenido el puerto de Gijón, aunque con un volumen de tráficos negativo respecto a los niveles de 2004, a pesar de la inversión realizada en la ampliación del puerto que se ejecutó en estos ejercicios.

Por su parte, el puerto de A Coruña ocupaba en el ejercicio 2004 el tercer lugar en volumen total de tráficos (de graneles sólidos, graneles líquidos y mercancía general) habiendo descendido en el ejercicio 2014 al cuarto lugar del ranking, pese a la gran inversión que ha supuesto el puerto exterior. Durante este periodo el puerto de El Ferrol pasó a ocupar el tercer puesto del ranking, debido a que aumentó un 32% su volumen total de tráficos, mientras que la evolución del puerto de A Coruña se redujo en un 8%.

La APAC tiene segmentada su actividad en seis Unidades de Negocio: graneles líquidos, graneles sólidos, mercancía general, cruceros, pesca y embarcaciones deportivas, el ANEXO X muestra la representatividad de las unidades de negocio en el período 2008-2014. El puerto de A Coruña es fundamentalmente granelero, en el que los graneles líquidos representan aproximadamente el 60% de los tráficos totales de mercancías, si bien su peso ha ido disminuyendo desde el año 2008 hasta el 2014, que descendió su importancia en un 16%, seguido de los graneles sólidos cuya evolución ha sido a la inversa habiendo aumentado su tráfico un 31% desde el ejercicio 2008, pasando de representar el 26% del total de mercancías en 2008 al 37,1% en 2014. El segmento de mercancía general también decreció desde el ejercicio 2008 hasta el 2014 un 38%, salvo una pequeña recuperación en el ejercicio 2012, en que se alcanzaron los mismos niveles que en 2008. La pesca y el tráfico local son de escasa representatividad en el tráfico total del puerto, por lo que no se ha tenido en consideración dada su insignificancia.

El número de buques que han entrado en el puerto de A Coruña ha ido reduciéndose desde las 1.574 unidades en 2008 hasta 1.218 en 2014, no obstante, el número de pasajeros se ha incrementado de forma considerable, en torno al 100%, debido al importante crecimiento del sector de los cruceros, que ha pasado de tener un tráfico de 57.517 pasajeros en 2008 a 129.597 en 2014, alcanzando en el ejercicio 2013 la cifra de 156.890 pasajeros. El tráfico de contenedores ha sufrido un descenso progresivo desde el año 2008, pasando de los 7.920 TEUS a los 1.969 del ejercicio 2014, con una disminución del 75%.

No obstante, en el plan de empresa 2014, la APAC procedió a revisar al alza los tráficos presupuestados para el año 2013 en el anterior plan de empresa y estimó que al cierre de 2013 del tráfico total de mercancías podría situarse en 13.086 miles de toneladas, un 5,6% superior respecto del presupuestado, superando un 2,04% al realizado en el año 2012. El aumento de previsión del tráfico se concentró en un incremento de graneles líquidos (7,13%) y de graneles sólidos (8,38%), en tanto que se estimó un descenso en la mercancía general (7,87%). En cuanto al presupuesto de

2014, la APAC estimó un crecimiento del 2,3 % respecto de la previsión de cierre de 2013 revisada, alcanzando el tráfico total 13.387 miles de toneladas, que se sustentó en la mejora de los graneles líquidos (1,43%), de graneles sólidos (2,57%) y de la mercancía general. En cuanto a la previsión del período 2015-2017, las previsiones de crecimiento del tráfico total de mercancías fueron de un 4,76% para el año 2015, del 15,53 % para el año 2016, y del 1,63% para el año 2017.

El siguiente cuadro muestra los datos reales de la evolución de los tráficos del puerto de A Coruña durante el periodo 2008-2014, que no se ajustó a las previsiones realizadas y en el tráfico de mercancías se situó incluso por debajo de las cifras alcanzadas en 2012.

Cuadro 10: Evolución de los tráficos del Puerto de A Coruña (2008-2014)

Unidades de Negocio (En miles de Tm.)	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014***
Graneles Líquidos	7.459	6.828	7.590	6.645	7.208	6.561	6.256
Graneles Sólidos	3.292	3.217	3.185	3.472	4.180	3.687	4.311
Mercancía General	1.677	1.448	1.093	1.228	1.436	1.159	1.044
TOTAL MERCANCIAS	**12.428**	**11.493**	**11.868**	**11.345**	**12.824**	**11.407**	**11.611**
Nº DE BUQUES	**1.574**	**1.394**	**1.481**	**1.313**	**1.343**	**1.232**	**1.218**
Nº DE PASAJEROS	**64.731**	**59.982**	**77.833**	**134.407**	**146.834**	**166.358**	**129.713**
Cruceros	57.517	53.574	70.695	128.563	140.890	156.890	129.597
Trafico interior	7.214	6.408	7.138	5.844	5.944	9.468	116
CONTENEDORES (TEUS)[12]	**7.920**	**7.160**	**5.623**	**5.581**	**4.760**	**5.160**	**1.969**

* En el ejercicio 2015 el tráfico total de mercancías se elevó a 14.153 Tm

El tráfico total de mercancías alcanzado en 2013 supuso una desviación a la baja del 13% respecto de la previsión de cierre que se reflejó en el plan de empresa de 2014 y un descenso del 11% del tráfico alcanzado en el ejercicio 2012. A la vista del comportamiento real de los tráficos de mercancías, en el plan de empresa de 2015 la APAC volvió a ajustar a la baja la previsión de cierre de 2014 hasta las 12.349 miles Tm, un 7,5% inferior respecto de la cifra presupuestada el año anterior, que también resultó sobrevalorada. En el ejercicio 2015 el tráfico total de mercancías se elevó a 14.153 Tm, superando por primera vez las cifras alcanzadas en 2008 y las previsiones estimadas en el plan de empresa de 2015, que previó un crecimiento de tráfico total de mercancías del 8,5%, respecto de las previsiones de cierre de 2014, hasta los 13.392 miles de Tm.

El puerto exterior, alcanzó a lo largo del ejercicio 2015 un movimiento de tráfico de mercancías de 952 miles de Tm, con un notable incremento respecto de los ejercicios anteriores, ya que desde que se iniciaron las operaciones en Punta Langosteira en el año 2012 hasta finales de 2014 sólo se habían alcanzado 614 miles de Tm.

III.4.2.- Rentabilidad económica de las obras de ampliación

La contabilidad financiera como sistema de gestión para la correcta toma de decisiones de negocio presenta ciertas deficiencias, por lo que debe complementarse con la contabilidad de costes y de gestión para que la información proporcionada resulte de utilidad para una adecuada planificación estratégica de las Autoridades Portuarias. El modelo de contabilidad de costes del sistema portuario es una adaptación a la ley 33/2010 de modificación de la Ley 48/2003 de régimen

[12] Capacidad de carga de un contenedor normalizado

económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general y tiene como objeto proporcionar información, homogénea para todo el sistema, relativa a los costes o recursos consumidos por las AP en la puesta a disposición de las infraestructuras, así como los recursos consumidos en la prestación de servicios proporcionando, además, información relativa al coste de las Áreas o Líneas de negocio.

El Margen de la Cartera de Productos viene dado por la diferencia entre los ingresos liquidados o facturados y su coste. El cálculo del margen de cada producto, cada tasa o tarifa permite, no solo obtener el resultado económico de la explotación de la AP sino, también determinar márgenes por Líneas o Áreas de Negocio, mediante la agregación de los márgenes de los diferentes productos (tasas o tarifas) que componen un Área de Negocio.

PE establece un sistema de máximos y mínimos. La APAC se ha acogido al sistema de mínimos, que realiza un reparto primario con una distribución desde la contabilidad financiera a los centros de coste en función de la prestación y un reparto secundario para imputar el coste asignado a los centros auxiliares al resto de centros de coste. Con este procedimiento obtiene el coste y el margen de la cartera de productos (tasas y tarifas), pero el sistema empleado, al no dividir el puerto en zonas, no permite obtener el margen de las Líneas de Negocio del Puerto, debido a que el coste de los productos así como las tasas y tarifas varían en función de las zonas, por lo que la APAC no obtiene para cada zona su coste y el de los tráficos movidos. En definitiva, el sistema empleado establece centros de coste que, si bien permite obtener rentabilidades por tasas y tarifas, no proporciona esa información por Líneas o Áreas de Negocio. Las tasas portuarias representan el 96% del importe neto de la cifra de negocios, por lo que su evolución está directamente vinculada a la de los ingresos y, en particular, a la de las tasas de utilización.

Cuadro 11: Evolución y composición del Importe Neto de la Cifra de Negocios (2008-2014)

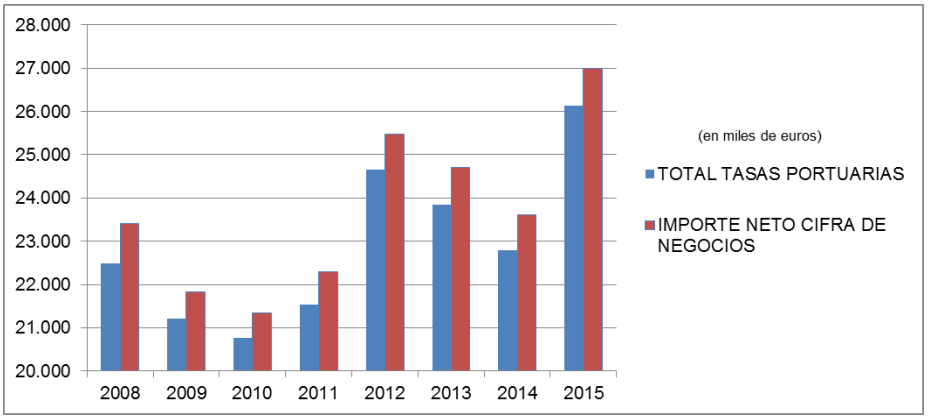
(en miles de euros)

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014*
TASA DE OCUPACIÓN	**4.645**	**5.116**	**5.114**	**4.795**	**4.959**	**5.385**	**4.974**
TASAS DE UTILIZACIÓN	**14.411**	**13.730**	**13.622**	**14.909**	**17.593**	**16.485**	**15.862**
Tasa del buque	5.252	5.172	4.987	5.207	6.907	6.785	6.659
Tasa embarcaciones deportivas	180	117	153	90	77	67	52
Tasa del pasaje	85	87	114	157	174	197	149
Tasa de mercancía	8.643	8.148	8.073	9.117	10.119	9.132	8.704
Tasa de pesca fresca	251	206	295	316	314	302	298
Tasa de utilización especial de zona tránsito.	0	0	0	22	2	2	0
TASA DE ACTIVIDAD	**1.755**	**2.234**	**1.886**	**1.683**	**1.932**	**1.775**	**1.762**
TASA DE AYUDA A LA NAVEGACIÓN	**1.682**	**133**	**140**	**153**	**174**	**197**	**196**
TOTAL TASAS PORTUARIAS	**22.493**	**21.213**	**20.762**	**21.540**	**24.658**	**23.842**	**22.794**
Importes adicionales a las tasas	915	10	5	6	2	0	2
Tarifas y otros	0	604	570	748	823	874	823
Otros ingresos de negocio	**915**	**614**	**575**	**754**	**825**	**874**	**825**
IMPORTE NETO CIFRA DE NEGOCIOS	**23.408**	**21.827**	**21.337**	**22.294**	**25.483**	**24.716**	**23.619**

*En el ejercicio 2015 los ingresos por tasas portuarias se elevaron a 26.134 miles de euros y el importe de la cifra de negocios ascendió a 26.995 miles.

Tal como se muestra en el siguiente gráfico, la variación en las tasas ha tenido su reflejo directo en la evolución de los ingresos, así como en el importe neto de la cifra de negocios, que descendió desde el ejercicio 2008 hasta el ejercicio 2011, en el ejercicio 2012 repuntó y en los ejercicios 2013 y 2014 ha continuado disminuyendo hasta alcanzar en el 2014 los mismos niveles que en el año 2008. En el ejercicio 2015 los ingresos por tasas portuarias presentaron una mejoría del 14,65% y se situaron en 26.134 miles de euros y el importe de la cifra de negocios ascendió a 26.995 miles.

GRÁFICO 3: Evolución tasas portuarias/ cifra de negocios 2008-2014



El siguiente cuadro muestra la evolución de los resultados de la APAC en el período 2008-2014.

Cuadro 12: Evolución de los resultados de la APAC en el periodo 2008-2014

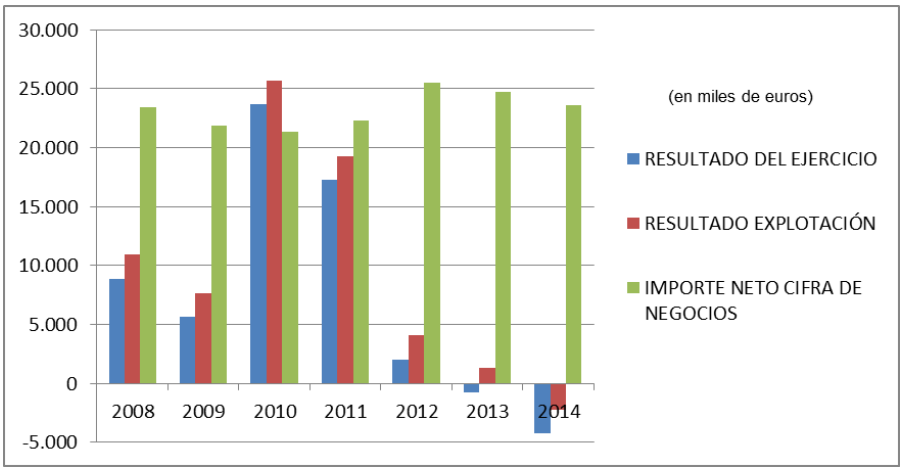
(en miles de euros)

CONCEPTO	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ingresos Explotación	24.689	23.278	22.840	24.288	26.473	25.653	24.589
Gastos de Explotación	-17.610	-18.497	-5.193	-13.624	-20.806	-22.429	-23.822
RESULTADO EXPLOTACIÓN	**7.079**	**4.781**	**17.647**	**10.664**	**5.667**	**3.224**	**767**
Resultado Financiero	1.821	893	6.020	6.590	-3.614	-3.942	-5.003
RESULTADO DEL EJERCICIO (Neto de impuestos)	**8.900**	**5.674**	**23.667**	**17.254**	**2.053**	**-722**	**-4.255**
IMPORTE NETO CIFRA DE NEGOCIOS	**23.408**	**21.827**	**21.337**	**22.294**	**25.483**	**24.716**	**23.619**

La composición del resultado a lo largo de este período se ha visto afectada porque desde 1996 el Tribunal Supremo (TS) y el Tribunal Constitucional (TC) han venido dictando sentencias anulando, casi en su totalidad, las normas sobre tarifas portuarias aprobadas por la AGE entre enero 1986 y diciembre de 2003. Por este motivo, hasta el ejercicio 2008, la APAC registraba anualmente una provisión para los pagos de los intereses derivados de la anulación de las tarifas T-3. Tres sentencias del TC en 2009 al declarar la inconstitucionalidad de las refacturaciones realizadas dieron lugar al nacimiento de nuevas obligaciones económicas y como consecuencia de las responsabilidades por los litigios tarifarios que afectaban a la totalidad del sistema portuario español, el CM aprobó una modificación presupuestaria, que se articuló a través del Fondo de Contingencia, para abonar el principal y los intereses de demora derivados de las sentencias judiciales anulatorias de las liquidaciones por tarifas portuarias. El importe asignado a la APAC para cumplir con estas obligaciones económicas, registrado al cierre del ejercicio 2010, fue de 19.120 miles de euros. Siguiendo instrucciones de PE, la APAC registraba el importe asignado en una cuenta a cobrar en el activo del balance, siendo la contrapartida “Ingresos Excepcionales” por la parte del principal e “Ingresos Financieros” la parte correspondiente a los intereses en la cuenta de Pérdidas y Ganancias. No obstante la IGAE consideró que los derechos reconocidos a favor de la APAC en compensación por las devoluciones efectuadas de las liquidaciones de la tarifa T-3 debían registrarse como subvenciones, por lo que procedía realizar un ajuste efectuando un cargo en la cuenta de “Ingresos excepcionales” y un abono en a la cuenta “Otras subvenciones oficiales”

por importe correspondiente al principal, otro tanto sucedió con las compensaciones recibidas por los intereses de demora que habían sido registrados como ingresos financieros, si bien estos ajustes no tuvieron incidencia en las cuentas anuales, sí distorsionó la naturaleza de los resultados.

GRÁFICO 4: Evolución de los resultados y del importe de la cifra de negocios en el período 2008-2014



Tal como muestra el gráfico, a partir del año 2010 el resultado de explotación se incrementó un 574% debido a que incluía en el resultado de explotación 13.054 miles de euros, de los que 12.540 miles correspondieron a la aportación del Fondo de Contingencia por el principal y 6.581 miles de ingresos financieros por los intereses que lograron un resultado financiero positivo de 6.020 miles. En consecuencia, el ejercicio 2010 reflejó un incremento del resultado de más del 300% y pasó de un resultado positivo de 5.674 miles en el año 2009 a 23.667 miles; por el mismo motivo el resultado de explotación aumentó en más de un 250%, en tanto que el importe neto de la cifra de negocios disminuyó un 8,8% desde el ejercicio 2008, habiéndose mantenido los gastos de explotación en niveles muy similares. Por tanto, descontando la asignación del Fondo de Contingencia, el resultado del ejercicio 2010 se cifró en 4.547 miles, con una disminución en torno al 19,7% respecto del resultado del año anterior y del 48,8% respecto del ejercicio de 2008.

En el ejercicio 2011, como consecuencia de la revisión de las sentencias pendientes de liquidación por parte de la APAC, se registró un exceso de provisión por 5.918 miles de euros (1.595 miles de principal y 4.323 miles de intereses); adicionalmente, en diciembre de 2011 el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas aprobó una modificación presupuestaria de 70.340 miles de euros para atender al pago de un tercer bloque de sentencias, de los que 4.735 miles correspondieron a la APAC, que registró 2.914 miles por el principal como ingresos excepcionales y 1.822 miles de intereses como ingresos financieros.

Como consecuencia de estas aportaciones para cubrir las responsabilidades por los litigios, en los ejercicios 2010 y 2011, la cuenta de Pérdidas y Ganancias, el resultado de explotación y el resultado del ejercicio no reflejaron la disminución de los tráficos portuarios producida fundamentalmente por la crisis económica, así como la consecuente minoración del importe neto de la cifra de negocios. Así, aunque el resultado del ejercicio en 2010 se triplicó y en el 2011 aumentó en más del 200%, respecto del ejercicio 2008, hasta el ejercicio 2012 el tráfico de mercancías y el importe neto de la cifra de negocios no alcanzaron los niveles de 2008.

En el ejercicio 2012, el importe neto de la cifra de negocios se incrementó cerca del 15%, con un crecimiento de todas las tasas, en consonancia con el aumento de los tráficos, fundamentalmente de los graneles sólidos que se incrementaron en torno al 20%, sin embargo, el resultado de explotación cayó casi en un 40% y el resultado del ejercicio cerca de un 27%. Durante este ejercicio, se recibieron 6.079 miles de euros para las responsabilidades por los litigios que igualaron los pagos, y a mediados del mes de octubre se regularizó la situación con PE por las cantidades concedidas, que se contabilizó como gastos excepcionales y supuso un efecto en la cuenta de Pérdidas y Ganancias de 1.878 miles, los ingresos excepcionales se redujeron casi un 38% debido al menor importe recibido para afrontar el pago de sentencias. Otro factor relevante en el resultado de este ejercicio fue el considerable aumento en los gastos de amortización del inmovilizado, con un 115% de incremento, como consecuencia de la activación y puesta en funcionamiento de las obras correspondientes a las Fases I y II del puerto exterior.

El ejercicio 2013 es el primer año que arrojó un resultado del ejercicio negativo de 722 miles de euros, aunque el importe neto de la cifra de negocios descendió un 3% respecto del ejercicio anterior, en valores absolutos se encontraba por encima de los niveles de los ejercicios anteriores. Los tráficos también descendieron un 11% respecto al ejercicio anterior, pero lo que fundamentalmente influyó en el resultado fue el aumento de los gastos de amortización del inmovilizado que ascendieron a 3.077 miles de euros, un 20% más respecto del ejercicio 2012.

El ejercicio 2014 volvió a cerrarse con un resultado negativo de 4.255 miles de euros, incrementándose las cifras negativas un 480% respecto al ejercicio 2013; aunque el tráfico total de mercancías alcanzó mayor volumen que en el ejercicio 2013 y el importe neto de la cifra de negocios decreció tan sólo un 4%, igual que los tráficos de graneles líquidos, los resultados adversos de explotación se debieron fundamentalmente a que en el año 2014 se dieron de baja la totalidad de las liquidaciones vinculadas con la problemática de la tasas T-3 y la APAC no contó con ingresos excepcionales, que descendieron un 93% respecto a 2013, ni con ingresos financieros positivos, por lo que las cifras negativas del resultado financiero crecieron un 27% respecto al ejercicio anterior.

III.4.3.- Rentabilidad por la ampliación de la superficie concesionable del Puerto de A Coruña

Con la creación del Puerto exterior, la superficie total del puerto de A Coruña aumentó en 2.465.358 m^2, de los cuales 974.847 m^2 se incorporaron en 2012, lo que supuso un incremento del 135%, y 1.442.410 m^2 en el ejercicio 2013, incrementándose un 37% adicional. Paralelamente a la extensión de la superficie del puerto también aumentó la superficie concesionable en 1.391.948 m^2, íntegramente en el puerto exterior, que supuso un incremento en 2012 del 234,3%, y en 2013 del 33,6%, en el año 2014 se produjo una pequeña disminución de la superficie como consecuencia de la diferencia entre el acta final de la concesión y su estimación.

Por lo que respecta a evolución de la superficie otorgada en concesión, mientras que la ratio en el puerto interior es cercana al 100%, en el puerto exterior fue del 0,39% en 2012, pues de los 974.847 m^2 de superficie concesionable sólo se otorgaron en concesión 3.848 m^2 y en el ejercicio 2013, la ratio descendió al 0,23%, la tendencia mejoró a lo largo del ejercicio 2014 en el que la superficie otorgada en concesión por la APAC en el puerto exterior aumentó hasta los 61.135 m^2, con una ratio del 4,39%, toda ella para graneles sólidos.

Cuadro 13: Evolución de la superficie concesionable y en concesión

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Superficie total terrestre (m^2)	**1.111.030**	**1.111.030**	**1.111.030**	**1.111.030**	**2.611.030**	**3.576.388**	**3.576.388**
Superficie concesionable (m^2)	**416.000**	**416.000**	**416.000**	**416.000**	**1.390.847**	**1.858.410**	**1.807.948**
Puerto Interior	416.000	416.000	416.000	416.000	416.000	416.000	416.000
Puerto Exterior					974.847	1.442.410	1.391.948
Superficie en concesión (m^2)	**408.862**	**408.862**	**408.862**	**412.711**	**418.226**	**418.128**	**475.913**
Puerto Interior	408.862	408.862	408.862	412.711	414.378	414.778	414.778
Puerto Exterior					3.848	3.350	61.135

Ratio superficie concesión/concesionable. Total	**98,28%**	**98,28%**	**98,28%**	**99,21%**	**30,07%**	**22,50%**	**26,32%**
Puerto Interior. Ratio superficie concesión/concesionable.	98,28%	98,28%	98,28%	99,21%	99,61%	99,71%	99,71%
Puerto Exterior. Ratio superficie concesión/concesionable.					0,39%	0,23%	4,39%

Pese al importante aumento en m^2 de superficie concesionable derivada de la inversión realizada en el puerto exterior, los ingresos por concesiones en el período 2012-2014 fueron prácticamente los mismos que en el ejercicio 2010, de hecho en el ejercicio 2012 y 2014 fueron inferiores, en el ejercicio 2015 se ingresaron por la ocupación y el aprovechamiento del dominio público portuario 7.642 miles, frente a los 6.738 miles del ejercicio 2014, recuperando así los niveles de 2013, tras la disminución generalizada experimentada en el ejercicio 2014 de los ingresos derivados de las tasas portuarias y, en particular de la tasa de ocupación, ya que el aumento de los ingresos del ejercicio 2015 fue superior a la disminución del ejercicio anterior. Estos ingresos representaron el 28,5% del total de las tasas portuarias, frente al 29,5% del ejercicio precedente. No obstante la APAC está realizando un gran esfuerzo para la contención y reducción de los costes, lo que ha motivado que el margen bruto y el neto hayan mejorado en estos ejercicios.

Cuadro 14: Ingresos por concesiones

(en miles de euros)

	2010	2011	2012	2013	2014
Ingresos	7.006	6.478	6.891	7.160	6.738
Costes de tasas	3.585	3.517	2.678	2.443	2.368
Margen Bruto	**3.421**	**2.961**	**4.214**	**4.717**	**4.370**
Costes Totales	5.992	5.534	4.313	4.201	4.062
Margen Neto	**1.014**	**944**	**2.578**	**2.959**	**2.676**

La APAC a partir del ejercicio 2008, partiendo de la situación económica y patrimonial existente al cierre del ejercicio 2007, procedió a realizar una proyección económica más ajustada a la prevista en el Plan de Empresa 2004, cuando se aprobó el plan de inversiones 2003/2007, con la finalidad de incorporar las proyecciones derivadas de las nuevas instalaciones de Punta Langosteira. En el Plan de Empresa de 2008 se consideró que no había perspectivas satisfactorias de desarrollo de tráficos de alto valor añadido, dada la escasez de líneas regulares que dificultaban el crecimiento del tráfico de mercancía general, y la creación del nuevo puerto exterior supondría el desarrollo de

una zona logística que completaría la oferta de suelo industrial de cara a los operadores y clientes del puerto. Se previeron unos índices de crecimiento del 7% en el 2009, del 4% en 2010 y del 1,5% en 2011 y una evolución favorable de la cuenta de resultados basada en los índices de crecimiento anual de los ingresos de explotación del 5,9% en 2009, del 3,2% en 2010 y del 2,1% en 2011, que se justificó en el crecimiento de los tráficos portuarios y en los nuevos espacios de concesión a razón de 10.000 m^2 en 2009, 2.000 m^2 en 2010 y de 410.000 m^2 en 2011, en este último ejercicio por la incorporación de concesiones en las nuevas instalaciones portuarias de Punta Langosteira.

La evolución de los tráficos e ingresos ha tenido un comportamiento paralelo y el importe neto de la cifra de negocios descendió desde el ejercicio 2008 hasta el ejercicio 2011 y, aunque repuntó en el ejercicio 2012, a lo largo de los años 2013 y 2014 continuó disminuyendo hasta situarse en el 2014 en los mismos niveles que en el ejercicio 2008, que no han sido superados hasta el ejercicio 2015.

En definitiva, cuatro años después de finalizadas las obras de las Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira, los resultados obtenidos conducen a realizar una profunda reflexión sobre la necesidad de planificar adecuadamente la estrategia de desarrollo portuario a nivel nacional, porque los datos analizados han puesto de manifiesto que inversiones realizadas en desarrollos portuarios muy cercanos dan como resultado infraestructuras infrautilizadas que no generan los niveles de tráficos, ni de ingresos acordes a la inversión realizada.

III.4.4- Análisis de la financiación de las Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira

El esquema de financiación de las obras del puerto exterior se planteó inicialmente mediante Fondos Europeos de Cohesión, enajenación de activos de la APAC y flujos generados por la propia APAC. No obstante, la IGAE en su informe sobre las cuentas del ejercicio 2010 manifestó que en la memoria no se informaba adecuadamente sobre las necesidades reales de financiación de la APAC para hacer frente a la inversión de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira cifradas en 250.000 miles de euros.

Finalmente, las obras del puerto exterior tuvieron que ser financiadas con FC de la UE mediante una ayuda de 257.540 miles de euros, correspondiente al Programa Operativo 2000-2006 para la Fase I y una ayuda de 9.969 miles, correspondiente al Programa Operativo 2007-2013, para la Fase II. Para acometer la inversión, la APAC también suscribió un contrato de crédito con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) por importe de 130.000 miles de euros. Adicionalmente, el 27 de julio de 2011, PE tuvo que conceder un crédito a la APAC, por una cuantía máxima de 250.000 miles de euros, para poder atender a la financiación de parte de los trabajos correspondientes a la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langostera.

III.4.4. a) Enajenación de activos

La principal fuente de financiación de las nuevas instalaciones portuarias provendría de la enajenación de los terrenos que se liberarían como consecuencia del traslado de parte de las instalaciones del puerto interior, mediante esta operación se obtendrían entre 220.000 y 238.000 miles de euros. Con ese objetivo, el 2 de febrero de 2004 se procedió a la firma del *"Convenio para la reordenación urbanística de determinados terrenos del actual puerto de A Coruña y de la estación de FF.CC. de San Diego, vinculada a la mejora de la estructura urbanística de la ciudad y la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira"*, entre el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia, el Ayuntamiento de A Coruña y el Ayuntamiento de Arteixo. En el documento se expuso que algunos terrenos que forman parte del puerto interior y la estación de mercancías de San Diego, dejarían de ser necesarios para el uso al que estaban destinados, una vez que se dispusiera del nuevo puerto exterior, por lo que se proyectó su uso para la mejora de la

estructura urbanística de la ciudad, además de contribuir a la obtención de los fondos necesarios para la construcción del nuevo puerto exterior.

En el convenio, se recogieron una serie de compromisos entre las partes firmantes, como el asumido por el Ayuntamiento de A Coruña y la Xunta de Galicia para la reordenación de los terrenos a desafectar del actual puerto y la estación de mercancías; o el compromiso del Ayuntamiento de Arteixo sobre la tramitación de un Plan Especial del Puerto en Punta Langosteira conforme a los usos previstos, así como la reserva de suelo necesario para los accesos terrestres. La APAC y RENFE, por su parte, se comprometieron a la cesión de equipamientos (servicios sanitarios, asistenciales, educativos, culturales o deportivos) y espacios libres públicos (parques, jardines, áreas de ocio, expansión y recreo, viales y aparcamientos). El Ayuntamiento de A Coruña se comprometió, también, a ceder el suelo necesario (hasta el 10% del aprovechamiento que obtendría por cesión) si los recursos de la APAC no fuesen suficientes para alcanzar 1/3 de los costes globales asociados al nuevo puerto. También se planteó una indemnización de las autoridades urbanísticas a la AP por daños y perjuicios en el supuesto de que no se reordenaran los terrenos del puerto interior una vez iniciadas las obras, previéndose también la creación de una comisión de seguimiento de la reordenación de los terrenos sobrantes del puerto actual.

Las zonas objeto del convenio son dos, la zona 1, que comprende los Muelles Batería y de Calvo Sotelo, con 88.393,50 m^2 para usos institucionales y lucrativos terciarios, pudiendo ser objeto de desafectación 54.533,50 m^2, con una edificabilidad mínima total de 34.458 m^2 para hoteles, oficinas y centros comerciales y de ocio; y la zona 2, que abarca, junto con la estación de ferrocarril de RENFE, el Muelle de San Diego, el primer y segundo pantalán del Puerto Petrolero con un total de 412.338 m^2 para usos lucrativos terciarios y residenciales, con una edificabilidad mínima de 396.268 m^2 entre vivienda libre y protegida, oficinas y superficies comerciales y de ocio.

El 4 de octubre de 2004, el MF y el Ayuntamiento de A Coruña suscribieron un nuevo convenio urbanístico, las principales modificaciones que se contemplaron, respecto al suscrito en el mes de enero, consistieron en que la APAC, a partir de que las obras del Puerto Exterior se hubieran completado y estuviera en condiciones de operar, formularía una modificación del Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUEP) y su aprobación por el M F conllevaría la desafectación de los terrenos que quedasen excluidos de la zona de servicio del puerto.

Una vez aprobado el PUEP, la APAC tendría que formular una modificación del Plan Especial de Ordenación de los Espacios Portuarios (PEOEP) y junto con RENFE elaborar un Plan Especial de Reforma Interior (PERI) referido a los espacios desafectados de titularidad de ambas; también se había de tramitar la modificación del Plan General de Ordenación Municipal (PGOM) del Ayuntamiento de A Coruña. Todos los planes anteriores tendrán que incluir una nueva ordenación urbanística para los terrenos objeto de las actuaciones proyectadas. Para la zona 2 destinada a usos lucrativos residenciales y terciarios, se mantuvo la misma edificabilidad residencial, pero al menos había que destinar el 50% a vivienda protegida.

Otra modificación sustancial del convenio se refirió a las condiciones para la indemnización de las autoridades urbanísticas a la AP por daños y perjuicios, en el supuesto de que no se reordenaran los terrenos del puerto interior, que difirió al plazo de un año a partir de la terminación de las obras del Puerto Exterior, en vez de al inicio, como contemplaba el primer convenio.

El 18 junio de 2008 la APAC aprobó la declaración de innecesariedad de los terrenos del Muelle de Batería para el cumplimiento de los fines de la actividad portuaria proponiendo su desafectación de la zona de servicio portuaria que fue remitida a PE el 14 de Julio de 2008 y el 26 de enero de 2009 la APAC solicitó a PE la modificación del convenio suscrito el 4 de octubre de 2004 para la ordenación urbanística de determinados terrenos del Puerto de A Coruña y de la estación de

ferrocarril de San Diego, vinculado a la mejora de la estructura urbanística de la ciudad y a la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, al objeto de posibilitar la desafectación del muelle de Batería en varias fases.

A la fecha de cierre de estos trabajos se encontraba paralizada esta tramitación, sin que se hubiera solicitado el Informe de la Dirección General Sostenibilidad de la Costa y del Mar previsto en el artículo 44.1 del TRLP. La desafectación del Muelle de Batería supone eliminar de la zona de servicio portuaria unos 10.566 m^2.

En abril de 2009, la APAC elaboró unos estudios y realizó las actuaciones necesarias para la creación y adquisición de participaciones en una sociedad mercantil, cuyo objeto social sería la gestión y el desarrollo urbanístico de los terrenos objeto de desafectación. No obstante, en 2013 al objeto de dar cumplimiento a la política establecida por el Gobierno y por el MF, en materia de sociedades del sector público y, en concreto, a nivel de sistema portuario la APAC eliminó la inversión financiera prevista de 100 miles de euros destinada a la creación de la sociedad de gestión del suelo.

El PGOM del Ayuntamiento de A Coruña se aprobó el 25 de febrero de 2013 (BOP-Coruña, 9 de julio de 2013). En el Título III dedicado al régimen urbanístico del suelo, en virtud de los compromisos contraídos en el convenio suscrito, el Plan General prevé una ordenación orientativa para los Muelles de Batería y Calvo Sotelo (Zona 1) y fija las condiciones para el desarrollo mediante el correspondiente plan especial del Muelle de San Diego y del Puerto del Petróleo (Zona 2). La ordenación establecida en ambos ámbitos se ejecutará previa desafectación de los terrenos por el MF, conforme a lo previsto en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General y, en tanto no se produzca la desafectación de los terrenos señalados como Zona 1 y Zona 2, la clasificación transitoria de dichos suelos será la de Sistema General Portuario, conforme a lo previsto en el artículo 18 de la LPEMM, rigiéndose por el Plan Especial del Puerto en vigor.

La Orden FOM/2041/2014, de 20 de octubre, aprobó la modificación sustancial de la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de A Coruña mediante la que, entre otros, se modificaron los usos de los terrenos susceptibles de enajenación en la Zona I del convenio urbanístico suscrito en octubre de 2004. Con ello se pretendía contribuir a la financiación de parte de las obras del nuevo puerto exterior en Punta Langosteira. En todo caso, debido a la situación existente en la actualidad, derivada de la crisis económica y financiera, así como de la atonía del mercado inmobiliario, la programación de las enajenaciones se ha redimensionado en el tiempo para garantizar unas óptimas condiciones de mercado que procuren el mantenimiento de los flujos de efectivo estimados, que se ha proyectado en el entorno del período 2016-2019.

A la fecha de cierre de los trabajos de fiscalización ninguno de los terrenos ha sido desafectado, los hitos que se encontraban pendientes de ejecutar son la aprobación definitiva de la desafectación del Muelle Batería de la zona de servicio portuaria y la tramitación del Plan especial de transformación de los sectores de Batería y Calvo Sotelo.

III.4.4.b) Fondos de Cohesión

El 4 de febrero de 2005, España presentó una solicitud de ayuda del Fondo de Cohesión para el Proyecto “Nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, 1ª Fase”. El 12 de diciembre la CE aprobó la Decisión C(2005)5446 y otorgó la concesión de una ayuda del FC para las obras del proyecto por un importe máximo de 257.540 miles de euros y un porcentaje de ayuda del 71% sobre los gastos que podían tenerse en cuenta para el cálculo de la ayuda, que se cifraron en 362.732 miles, fijándose el 4 de febrero de 2005 para el cómputo inicial de las actuaciones y de los

gastos considerados elegibles, también se estableció que los gastos ocasionados por el proyecto serían subvencionables hasta el 31 de diciembre de 2010. El organismo responsable de la ejecución del proyecto sería la APAC y PE actuaría como órgano intermedio. El 28 de octubre de 2009, la APAC pidió la modificación del calendario de ejecución y de la correspondiente anualización del gasto elegible y la CE amplió la fecha límite de elegibilidad de los gastos subvencionables hasta el 31 de diciembre de 2011.

La APAC solicitó el anticipo del 20% de la ayuda concedida, en atención a la citada solicitud, el 6 de abril de 2006, percibió 51.508 miles de euros en concepto del citado anticipo. A lo largo de la ejecución de las obras se fueron tramitando las solicitudes de los pagos intermedios, correspondiendo la primera al gasto realizado a 30 de septiembre de 2006, dentro del plazo de los doce meses siguientes al cobro del anticipo. Con este fin, la APAC emitió 9 certificaciones por los gastos elegibles realizados, 7 de ellas fueron positivas y 2 negativas como consecuencia de ajustes en los gastos detectados en los controles efectuados por la IGAE o por la CE. Adicionalmente, PE como órgano intermedio detectó otros gastos que no tenían la consideración de elegibles lo que obligó a la APAC a repetir algunas certificaciones. El siguiente cuadro recoge las certificaciones de gastos emitidas por la APAC para los Fondos de Cohesión 00/06.

Cuadro 15: Certificaciones de Gastos para los Fondos de Cohesión 2000/2006

(en miles de euros)

Certificado nº	Fecha	Inversión Total	Gastos elegibles	Gastos elegibles Acumulados
23120P001 - 01	20/12/2006	26.307	22.604	22.604
23120P001 - 02	17/10/2007	50.159	20.622	43.226
23120P001 - 03	29/04/2008	96.147	39.491	82.717
23120P001 - 04	12/01/2009	180.210	72.636	155.353
23120P001 - 05	26/06/2009	235.050	47.276	202.629
23120P001 - 06	28/10/2009	293.812	50.657	253.286
23120P001 - 07	07/07/2011	293.432	-327	252.959
23120P001 - 08	22/03/2012	485.777	164.484	417.443
23120P001 - 09	07/06/2012	484.653	-413	**417.030**

Las observaciones más relevantes detectadas en el proceso de verificación de las certificaciones de gasto, fueron las siguientes:

- En el proceso de verificación previa de la certificación de gasto 2312OP001-01, PE detectó y trasladó a la APAC, la incorrecta composición de la Mesa de Contratación y de la Comisión Técnica en el expediente "Asistencia Técnica para el control de las obras de construcción de las Instalaciones portuarias en Punta Langosteira", dada la ausencia de representantes de PE, además indicó que en la certificación se había incluido un importe de 76 miles de euros correspondientes a dos contrataciones para las que no se había formalizado el contrato y, por tanto, no podían tener la consideración de gastos elegibles e instó a la APAC a emitir nueva certificación sin considerar ese importe.

- También en la verificación de la certificación de gasto 2312OP001-02, PE manifestó a la APAC que había incluido gastos irregulares o inexactos porque se había considerado gasto elegible el importe facturado en concepto de "Asistencia Técnica y Asesoramiento para la construcción de las obras del proyecto de instalaciones portuarias en Punta Langosteira" por

importe 15 miles de euros, habiéndose realizado la contratación mediante adjudicación directa por importe de 100 miles de euros sin haber solicitado más ofertas o haber justificado la imposibilidad consultar a otras empresas. En consecuencia, el importe certificado no se podía considerar elegible por incumplir la regla 19 de las Normas Generales de Contratación de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias NGCPE y AP lo que obligó a emitir otra certificación minorando los gastos elegibles en ese importe.

- En la certificación de gasto 2312OP001-03, PE detectó que se habían incluido gastos no elegibles por un importe de 168 miles de euros, de los que 165 miles respondían a un exceso en las cantidades de unidades de obra ejecutadas y, el resto, se debía a la consideración de criterios no contemplados en las (NGCPE y AP) en la adjudicación del contrato de Asistencia Técnica del control Batimétrico de las obras de construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, por importe de 3 miles de euros, ya que si se hubieran eliminado dichos criterios de valoración, la adjudicación se hubiera realizado un 10,15% más económica, por lo que la APAC tuvo también que emitir otra certificación rectificada.

- Con motivo de las incidencias observadas en el informe de control financiero emitido por la IGAE en marzo de 2009, acorde con los artículos 12 del Reglamento (CE) 1164/94 del Consejo y 9 del Reglamento (CE) 1386/2002 de la Comisión, la APAC tuvo que emitir en julio de 2011 la certificación de gasto negativa 2312OP001-07, por importe de 328 miles de euros, para regularizar 281 miles de gastos de expedientes, que había incluido en la certificación 2312OP001-01 y al no tener la consideración de gastos elegibles derivados de los contratos de actuaciones relacionadas con los trabajos de arqueología porque no figuraban expresamente aprobados en la Decisión, así como la liquidación adicional de un contrato de asistencia técnica que no era procedente y otros 47 miles motivados por incumplimientos de la política comunitaria en materia de contratación relativos al procedimiento y forma de adjudicación en aquellos contratos que utilizó el procedimiento negociado sin publicidad con incumplimiento del artículo 40.3 de la Directiva 2004117/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 31 de marzo de 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales y los artículos 75.1 y 210 del TRLCAP, entonces vigente; a los criterios de valoración que sirvieron de base para la adjudicación de ciertos contratos porque no consideraron adecuadamente los criterios de selección y de adjudicación que juegan en distintas fases del procedimiento de contratación tanto en las directivas comunitarias como en el TRLCAP, así como en la jurisprudencia comunitaria; también la valoración económica de un contrato se fundamentó en torno al concepto de baja media y la valoración de las proposiciones debe realizarse asignando la puntuación de forma que una oferta más barata debe siempre recibir mayor puntuación que una oferta más cara.

- PE detectó en el proceso de verificación que, en la certificación de gasto 2312OP001-08, la APAC había incluido pagos no elegibles por importe de 156 miles de euros por el pago de expropiación de terrenos a otra administración pública que no se habían excluido de la certificación 2312OP001-01. Adicionalmente, dado que en virtud del informe de auditoría de la IGAE de marzo del 2009 se había descertificado el gasto declarado por el contrato “Asistencia Técnica para la realización de las expropiaciones correspondientes a la obra de Nuevas instalaciones Portuarias en Punta Langosteira” y en esta certificación se incluían pagos por este concepto por importe de 70 miles, se propuso su exclusión. Estas observaciones importaron 226 miles, que dieron lugar a que la APAC emitiera otra certificación rectificada.

- La CE, a la vista de la auditoría realizada por la Dirección General de Política Regional y Urbana de la CE (DGREGIO) en mayo de 2011, tras las alegaciones formuladas por la APAC,

cuantificó un ajuste negativo de 905 miles de euros, de los cuales 280 miles ya habían sido rectificados en virtud del informe de control financiero de la IGAE, otros 212 miles no habían sido incluidos en las certificaciones de petición de fondos y los 413 miles restantes fueron objeto de la emisión de la certificación negativa de gasto 2312OP001-9.

El 25 de junio de 2012, la APAC remitió a PE el informe final a término del proyecto de Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira, cumpliendo así el último requisito administrativo para poder tramitar el cobro del 20% del saldo final de la subvención correspondiente a la Fase I, por un importe de 51.508 miles de euros, que fue ingresado el 20 de diciembre de 2013.

En definitiva, del importe total de las certificaciones de gasto de la Fase I remitidas, que ascendió a 484.653 miles de euros, sólo se consideraron como gastos elegibles 417.030 miles, por tanto, aunque inicialmente el porcentaje subvencionable era del 71%, al haberse establecido un límite en 257.540 miles, la financiación real se situó en el 53 % del total del gasto total certificado. El siguiente cuadro recoge las fechas en las que la APAC ingresó el importe de la subvención.

Cuadro 16: Cobro de los Fondos de Cohesión

(en miles de euros)

Fecha	Descripción	Importes		Por años
06/04/2006	Anticipo recibido Fondo Cohesión	51.508	20%	51.508
10/04/2007	Ingreso (2º) F.Cohes.1º pago intermedio	16.049		16.049
31/01/2008	Ingreso (3º) F.Cohes.2º pago intermedio.	14.641		42.680
31/07/2008	Ingreso (4º) F.Cohes.3º pago intermedio.	28.039		
16/07/2009	Ingreso (5º) F.Cohes.4º pago intermedio.	*39.886*	**51.572**	85.138
16/07/2009	Ingreso (5º) F.Cohes.4º pago intermedio	11.686		
15/12/2009	Ingreso (6º) F.Cohes.5º pago intermedio.	33.566		
17/08/2010	Ingreso (7º) F.Cohes.6º pago intermedio	10.657		10.657
20/12/2013	Ingreso final programa Cohesión 2000-2006	51.508	20%	51.508
	Total pagos según contabilidad	**257.540**		**257.540**

En abril de 2011, la APAC presentó a la CE otra solicitud de subvención con cargo a los Fondos de Cohesión 2007/2013 para la denominada Fase II, consistente en la construcción del martillo adosado al dique de abrigo. Tanto la denominada Fase I, como la Fase II, fueron licitadas conjuntamente, pero debido al calendario de ejecución establecido en el cronograma de obra para la Fase II, su coste no fue objeto de financiación, porque pese a ser gasto un elegible, el ámbito temporal del marco del Fondo de Cohesión 2000-2006 hizo que no pudiese ser objeto de financiación con cargo a dicho programa, por lo que se solicitó la ayuda dentro del nuevo marco de Cohesión 2007-2013.

Los trabajos de ejecución de la Fase II se iniciaron en mayo de 2010 y finalizaron el 28 de diciembre de 2011, junto con la Fase I, el 11 de abril de 2012 se procedió a la recepción provisional de las obras y el 30 de abril de 2013 se procedió a la recepción definitiva. Las principales cuantías y los conceptos en los que se desagregó la actuación global del proyecto para la Fase II, se concretaron de la siguiente manera:

Cuadro 17: Costes de ejecución de la Fase II

(en miles de euros)

	COSTES TOTALES DEL PROYECTO FASE II (A)	COSTES NO SUBVENCIONABLES [13] (B)	COSTES SUBVENCIONABLES (C) = (A) - (B)
Edificación y construcción	22.172	6.477	15.695
Publicidad	51	51	0
Supervisión durante la construcción	340	46	294
TOTAL	22.563	6.574	15.989

La Comisión examinó el proyecto y consideró que era coherente con las prioridades del programa operativo. Para determinar la tasa de cofinanciación tuvo en cuenta el valor corriente estimado de los ingresos netos que generaría el proyecto y cuantificó el porcentaje de ayuda en el 73% de los gastos elegibles, con un importe máximo de contribución comunitaria de 9.336 miles de euros de acuerdo al plan reflejado en el siguiente cuadro, que fue aprobado el 11 de octubre de 2013 mediante la Decisión C(2013)6768.

Cuadro 18: Plan anual de la contribución financiera del Fondo de Cohesión al proyecto

(en miles de euros)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
Fondo de Cohesión (2007-2013)	-	-	-	2.004	7.098	234	-	9.336

De conformidad con el artículo 59.2 del Reglamento (CE) 1083/2006 se designó a PE como organismo intermedio que emitió los informes de verificación previos a la emisión de las certificaciones de gasto sobre el 100% de los gastos incluidos en las solicitudes de desembolso, no habiendo detectado incidencias significativas. Con cargo a los Fondos de Cohesión 2007-2013, la APAC emitió para la Fase II, 7 certificaciones de gasto con el siguiente calendario:

[13] Los costes no subvencionables incluyen: i) los gastos fuera del período de subvencionabilidad; ii) los gastos no subvencionables con arreglo a normas nacionales [artículo 56, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1083/2006]; y iii) otros gastos no presentados para cofinanciación. N.B.: La fecha de inicio de la subvencionabilidad de los gastos es, o bien la fecha de recepción por parte de la Comisión del proyecto de programa operativo, o bien el 1 de enero de 2007, la que sea anterior

Cuadro 19: Solicitudes de desembolso Fondos de Cohesión 07/13

(en miles de euros)

Solicitud de Desembolso	Fecha Solicitud	Importe Solicitud	Solicitudes anteriores	Acumulado
C-GA-0210	28/09/2010	1.566	0	1.566
C-GA-0310	29/04/2011	461	1.566	2.027
C-GA-0410	05/10/2011	6.623	2.027	8.650
C-GA-0510	15/01/2013	2.131	8.650	10.781
C-GA-0810	17/10/2013	-3	10.781	10.778
C-GA-0910	13/11/2013	8	10.778	10.786
C-GA-1010	20/02/2015	2.545	10.786	13.331

Los ingresos procedentes de los Fondos de Cohesión 2007-2013 para financiar el proyecto “Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira. Fase II” ascendieron a 8.628 miles de euros, el 65% de los gastos elegibles certificados, que fueron transferidos por la Dirección General del Tesoro (DGT) a la APAC en las fechas y por los importes que figuran a continuación:

Cuadro 20: Fondo de Cohesión 2007-2013

(en miles de euros)

Operación	Ayuda certificada	Importes compensados	Importe transferido	Fecha pago Tesoro	Acumulado por años
GA-0210	1.253		1.253	14/04/2011	1.621
GA-0310	368		368	30/11/2011	
GA-0410	5.299		5.299	29/03/2012	5.299
GA-0510	1.705		1.702	08/04/2014	1.708
GA-0810	-3		0		
GA-0910	6		6		
TOTAL	**8.628**		**8.628**		**8.628**

El Tribunal de Cuentas Europeo (TCE), tras la visita de control llevada a cabo en junio de 2015 en las nuevas instalaciones portuarias dentro de la "Auditoría de Gestión de la estrategia y las inversiones del transporte marítimo de mercancías cofinanciadas con los fondos de la UE", comprobó que las obras habían concluido a finales de 2011 y que las primeras operaciones comerciales del puerto tuvieron lugar en octubre de 2012 y consideró que, aunque se habían adjudicado varias concesiones, el nivel de actividad del puerto exterior era limitado (en junio de 2015, solo un 10 % aproximado de la superficie total disponible se encontraba sujeto a concesión) y no toda estaba operativa, debido a que los concesionarios aún estaban construyendo instalaciones de almacenamiento. Las operaciones que se estaban desarrollando afectaban a la carga sólida (carbón, cemento, escorias y grano) gestionadas por dos operadores que estaban trasladando gradualmente sus actividades del puerto interior al exterior. El tráfico total gestionado en Punta Langosteira en el ejercicio 2014 fue de 237.153 Tm.

El TCE también vino a manifestar que, a pesar de que uno de los principales objetivos era la seguridad, el proyecto se había iniciado sin disponer de un compromiso oficial de la contraparte principal, la petrolera, propietaria de la refinería próxima. La APAC no firmó hasta 2013 el acuerdo

con la citada empresa petrolífera para trasladar la terminal destinada a la carga líquida del puerto Interior A Coruña al puerto exterior (Langosteira). Además, el acuerdo solo abarca el traslado del petróleo, el producto más peligroso, que representa el 60% del tráfico total de carga líquida relacionado con la refinería, traslado que debe aplicarse de forma gradual y solo a partir de 2018; para el 40% restante, formado principalmente por exportaciones de productos procedentes de la refinería, las negociaciones siguen en curso y no se ha fijado una fecha concreta para el traslado a Langosteira. El acuerdo prevé que el puerto exterior gestionará un mínimo anual de 1.000.000 Tm de petróleo a partir de abril de 2018.

La conclusión fue que 10 años después del inicio de las obras y más de 4 años después de su finalización, aún no se había logrado el objetivo principal del proyecto. El petróleo y los productos petrolíferos refinados seguirán transportándose durante bastantes años a través de un conducto que une el puerto Interior con la refinería y que pasa por debajo de la ciudad.

En lo relativo a la Intermodalidad y a las conexiones con la zona interior, se está construyendo una carretera rápida que une el puerto con la red principal de autovías. Por el contrario, la conexión ferroviaria, considerada esencial para el futuro desarrollo del puerto exterior, no ha avanzado significativamente y sigue en fase preparatoria. La APAC espera que las obras den comienzo en 2018 para entrar en funcionamiento en 2021, es decir, diez años después de la finalización del puerto exterior. La financiación para un presupuesto estimado de 120.000 miles de euros procederá de la APAC y la solicitud de fondos europeos para este proyecto no fue seleccionada. La financiación tampoco fue incluida en las asignaciones iniciales del Fondo de Accesibilidad Portuario, lo que supone riesgos adicionales a la finalización a tiempo de la conexión ferroviaria y, por consiguiente, al crecimiento del puerto.

III.4.4.c) Crédito del BEI

Al objeto de complementar la financiación de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, la APAC presentó al BEI una solicitud de un crédito por un importe de 130.000 miles de euros, que el BEI estimó al considerar que la financiación del Proyecto entraba en el marco de su misión. El crédito se formalizó en cuatro tramos, el primero por un importe de 50.000 miles el 28 de noviembre de 2006, el segundo por importe de 40.000 miles los días 1 y 2 de diciembre de 2008, el tercer tramo de 20.000 miles el 25 de noviembre de 2009 y el cuarto tramo por 20.000 miles el 16 de julio de 2010.

El acuerdo del BEI, de 18 de julio de 2006, que aprobó la operación de crédito a favor de la APAC estableció, además de la cuantía máxima de la línea de crédito, las siguientes condiciones principales: el tipo de interés aplicable y las condiciones financieras, que eran las aplicadas ordinariamente en las operaciones aprobadas por el BEI para proyectos ejecutados en el Estado Español, que se determinaron en las cláusulas contractuales (el plazo de desembolso de hasta 48 meses a contar desde la firma del contrato; tramos mínimos de 25.000 miles de euros; el período de amortización de 25 años).

Adicionalmente, el BEI estableció otras condiciones específicas de carácter no financiero, como informar sobre la evolución de la posible construcción de un centro multiuso para la interpretación y salvaguarda de la herencia arqueológica recogida en el castro de Cociñadoiro y la preservación de la riqueza medioambiental del entorno de las nuevas instalaciones Portuarias en Punta Langosteira, la creación de una oficina de información permanente en la que el público interesado pueda obtener información sobre los planes de desarrollo urbanístico de los terrenos del actual puerto que se planean desocupar, también debía informar sobre los acuerdos que se suscriban para el desmantelamiento del poliducto existente y la construcción de uno nuevo desde las nuevas instalaciones portuarias y sobre la documentación relativa al impacto medioambiental del diseño

final del proyecto de construcción del nuevo poliducto y sobre los accesos terrestres, una vez adjudicados los contratos[14].

Esta operación de crédito por 130.000 miles de euros se articuló dentro de la limitación del endeudamiento acordada el 13 de septiembre de 2006 por la APAC, por un importe máximo de 384.036 miles, considerando la suma de pasivo corriente y pasivo no corriente y excluyendo las provisiones a largo plazo.

Para los tramos y los desembolsos se cumplieron los requisitos establecidos en el expositivo de cada contrato que incorporó, entre otras condiciones, para cada desembolso, que desde PE se certificase que el importe se encontraba dentro de los límites de endeudamiento establecidos para PE y las AP en la Ley de Presupuestos Generales del Estado (LPG) de cada ejercicio, así como la confirmación de que la inversión objeto de financiación estaba incluida en el programa de inversiones.

Cuadro 21: Tramos de desembolso y tipo de interés

(en miles de euros)

	Fecha de la firma	Fecha de desembolso	Importe	Primer vencimiento	Último vencimiento	Plazo / Carencia.		tipo	interés
Tramo A1	28/11/06	11/12/07	12.900	11/12/13	11/12/2032	25	5	**(1)**	4,235%
Tramo A2		18/12/08	37.100	26/01/13	26/07/2031	25	5	**(2)**	Eu 3M + 0,136%
Tramo A			**50.000**						
Tramo B1	01/12/08 02/12/08	18/12/08	8.900	18/12/14	19/12/2033	25	5	**(2)**	Eu 3M + 0,136%
Tramo B2		22/07/09	31.100	22/07/15	24/07/2034	25	5	**(2)**	Eu 3M + 0,738%
Tramo B			**40.000**						
Tramo C1	25/11/09	11/12/09	16.900	11/12/15	11/12/2034	25	5	**(2)**	Eu 6M + 0,420%
Tramo C2		17/12/10	3.100	27/12/16	17/12/2035	25	5	**(1)**	2,071%
Tramo C			**20.000**						
Tramo D	16/07/10	21/12/10	20.000	21/12/16	21/12/2035	25	5	**(3)**	Eu 6M + 0,002%
Tramo D			**20.000**						
TOTAL			**130.000**						

(1) tipo fijo revisable
(2) tipo variable con diferencial fijo a vencimiento
(3) tipo variable con diferencial fijo revisable

[14] Párrafo revisado como consecuencia de las alegaciones

Cuadro 22: Plazos de vencimiento del crédito BEI

(En miles de euros)

Importe / Vencimiento	Tramo A1	Tramo A2	Tramo B1	Tramo B2	Tramo C1	Tramo C2	Tramo D	TOTAL
	12.900	**37.100**	**8.900**	**31.100**	**16.900**	**3.100**	**20.000**	**130.000**
2013	645							**645**
2014	645	1.855	445	0	0	0	0	**2.945**
2015	645	1.855	445	1.555	845	0	0	**5.345**
2016	645	1.855	445	1.555	845	155	1.000	**6.500**
2017	645	1.855	445	1.555	845	155	1.000	**6.500**
2018	645	1.855	445	1.555	845	155	1.000	**6.500**
2019	645	1.855	445	1.555	845	155	1.000	**6.500**
2020	645	1.855	445	1.555	845	155	1.000	**6.500**
Años siguientes	7.740	24.115	5.785	21.770	11.830	2.325	15.000	**88.565**
Total	**12.900**	**37.100**	**8.900**	**31.100**	**16.900**	**3.100**	**20.000**	**130.000**

Al cierre del ejercicio 2015, la deuda con entidades de crédito recogida en el pasivo no corriente del balance, cuya finalidad es la financiación de las nuevas instalaciones portuarias, ascendía a 114.565 miles de euros (121.065 miles en 2014) y corresponde íntegramente al crédito del BEI, ya dispuesto en su totalidad.

Cuadro 23: Intereses del crédito BEI

Ejercicio	miles de euros
2009	1.540
2010	1.666
2011	2.259
2012	1.867
2013	1.012
2014	999
2015	457
TOTAL	**9.800**

El tipo de interés medio de las deudas a largo plazo con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2015 era el 1,12% (2,13% en 2014), incluido el efecto de la cobertura de tipos de interés. La deuda con el BEI con vencimiento en 2016 por 6.500 miles de euros y los intereses financieros devengados pendientes de pago al cierre del ejercicio 2015 por importe de 46 miles (63 miles en 2014), se encontraban recogidos en el pasivo corriente del balance.

III.4.4.d) Crédito PE

PE aprobó el 13 de julio de 2011 una operación de crédito a la APAC por importe de 250.000 miles de euros, para atender al pago de parte de los trabajos de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, así como a los nuevos requerimientos económicos sobrevenidos. El crédito tiene una duración máxima de 40 años, diferenciados en dos plazos: un período inicial de carencia de amortización del principal de 10 años, en el que se devengarán y liquidarán los intereses correspondientes y un período de amortización de los 30 años restantes, durante el que la APAC tendrá que devolver el crédito con los intereses que se devenguen. Las amortizaciones del crédito

se llevaran a efecto mediante el pago de sesenta cuotas, iguales y consecutivas, con carácter semestral, hasta su total amortización, siendo la primera de ellas el 31 de diciembre de 2021.

Esta operación de financiación se cubrió, por una parte, mediante una operación de crédito suscrita con el Instituto de Crédito Oficial (ICO) por un importe máximo de 130.000 miles de euros y, por otra, una mediante una aportación del MF a PE en 2011 por 41.000 miles de euros, adicionalmente, el CM autorizó al MF a adquirir compromisos de gasto con cargo a ejercicios futuros para financiar a PE el coste adicional de la ampliación del puerto exterior de Punta de Langostera con aportaciones de 41.000 miles de euros anuales en los ejercicios 2012 a 2015 y de 45.000 miles en 2016. Pero, como consecuencia de la declaración de no disponibilidad de créditos establecida por acuerdo del CM el 13 de julio de 2012, se declararon indisponibles 37.500 miles en los créditos del MF para aportaciones patrimoniales a PE, las aportaciones para financiar las obras quedaron reducidas en un 50% en 2012 y no se incluyeron en el Presupuesto del MF para 2013. Posteriormente, con el objeto de mantener la viabilidad de la operación y poder atender a la totalidad de los compromisos pendientes por los créditos suscritos con el ICO, el 6 de septiembre de 2013 el CM autorizó al MF a adquirir compromisos de gasto con cargo a ejercicios futuros para atender al crédito de PE.

La APAC asumió el compromiso de destinar los fondos obtenidos de PE a la financiación de las obras del proyecto de puerto exterior de A Coruña en Punta Langosteira, así como a los nuevos requerimientos económicos sobrevenidos que se materializan en los costes asociados al proyecto modificado de la obra más la revisión de precios correspondiente al mencionado proyecto modificado. Del total del crédito de PE, la APAC podía destinar a este concepto un importe de hasta 105.000 miles de euros; los costes asociados a la construcción de la galería para tuberías y el pantalán para atraque de buques tanque, del total del crédito, podía destinar hasta 60.000 miles; los costes vinculados a la realización de las obras necesarias de acondicionamiento de la dársena del nuevo puerto exterior para poder recibir tráficos fundamentalmente de graneles sólidos, en un escenario de corto plazo, para lo que podía destinar una cantidad máxima de 20.000 miles; los costes asociados a los gastos e inversiones necesarias para la revisión de las concesiones para su traslado a la nueva dársena portuaria, por un importe máximo de 65.000 miles de euros. El resumen de los gastos a financiar con el crédito fueron los siguientes:

Cuadro 24: Actuaciones a financiar con el crédito de Puertos del Estado

(en miles de euros)

	Actuación	Importe máximo del crédito
1	Costes asociados al proyecto Modificado de la obra en el Puerto exterior de Coruña en Punta Langosteira. Fases I y II, más la revisión de precios que le corresponda al mencionado proyecto modificado	105.000
2	Costes vinculados a la construcción de la galería para tuberías y el pantalán para atraque de buques tanque.	60.000
3	Costes vinculados a la realización de las obras necesarias de acondicionamiento de la dársena del Puerto Exterior para poder recibir tráficos, esencialmente de graneles sólidos, en un escenario de corto plazo.	20.000
4	Costes asociados a los gastos e inversiones necesarias para la revisión de las concesiones a los efectos de su traslado a los espacios de la nueva dársena portuaria	65.000
		250.000

PE podía realizar cuantas auditorias considerase necesarias para comprobar el destino dado a los fondos y, en todo caso, haría una liquidación de la obra para verificar la aplicación de los fondos a la finalidad prevista. Los fondos no aplicados a la finalidad debían ser reintegrados a PE en el plazo de un mes desde la finalización de la obra o desde la recepción por parte de la APAC de un informe de auditoría en el que se cuantificasen los mismos.

Si una vez realizadas las inversiones previstas en los puntos 1, 2, y 3 hubiera algún remanente financiero, podría destinarse a la financiación de los traslados contemplados en el punto 4, para aplicar cualquier remanente a un concepto distinto del descrito sería necesario un informe favorable de la Comisión de Seguimiento (CS) del Convenio de Normalización Financiera (CNF) suscrito al efecto, que lo elevaría al Consejo de Administración de la APAC y al Consejo Rector de PE, requiriéndose la aprobación de ambos órganos para su aplicación al concepto propuesto.

La disposición y la facilitación de los fondos se dividió en tres tramos por los siguientes importes: el Tramo I por 170.000 miles de euros, el Tramo II por 40.000 miles y el Tramo III por 40.000 miles. El tipo de interés es variable resultante de adicionar al Euribor a seis meses un diferencial del 2,30% durante el periodo de carencia al Tramo I y del 0,10% a los Tramos II y III, siendo este último diferencial aplicable durante el plazo de amortización para todos los tramos. Las liquidaciones de intereses tienen una periodicidad semestral. Las solicitudes de disposición de los fondos correspondientes a los Tramos II y III, debían ir acompañadas de un informe favorable del Presidente de la Comisión de Seguimiento del Plan de Normalización Financiera. Cumplidas las condiciones establecidas para la disposición de los fondos en cada tramo, la APAC recibiría en el plazo máximo de siete días desde la solicitud los fondos solicitados mediante su ingreso en cuenta bancaria.

La formalización de este crédito permitió a la APAC la cancelación de otras tres operaciones de crédito a corto plazo contratadas con tres entidades financieras por importe de 56.000 miles de euros, que fueron utilizados como operación puente para poder atender a los pagos de las obras.

En el marco del plan de empresa de 2012 se acordó modificar el contrato de crédito entre la APAC y PE para fijar expresamente el destino de las disposiciones pendientes, 40.000 miles de euros en 2013 y 40.000 miles 2014, pero condicionado a la materialización de un acuerdo de financiación de los costes de traslado al puerto exterior de la terminal con la empresa petrolera, que quedó materializado en octubre de 2013. Al cierre del ejercicio 2012 se habían dispuesto 170.000 miles de euros y, en el plan de empresa de 2014, la APAC decidió minorar en 50.000 miles el importe máximo del contrato de crédito y trasladar a 2015 y 2016 los desembolsos pendientes. Dentro de los acuerdos, a propuesta de la APAC, se llegó al compromiso con PE de efectuar una disposición máxima de 200.000 miles. En consecuencia, de los desembolsos pendientes por importe de 70.000 miles, sólo se dispondría de 20.000 miles. Este acuerdo se perfeccionó en el plan de empresa 2015, conviniendo la APAC y PE la citada reducción y la modificación correspondiente en el CNF, que se suscribió el 23 de abril de 2015[15].

En el ejercicio 2014, el acuerdo alcanzado entre PE y la APAC posibilitó la minoración de 50.000 miles de euros sobre la cifra de endeudamiento máximo previsto, al estimar que esta minoración era plenamente compatible con la ejecución de la obra del dique Oeste y con el resto de las inversiones pendientes para la plena operatividad de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira. A los efectos del control de la CS del CNF, la rebaja del endeudamiento, hasta un máximo de 200.000 miles de euros, necesitó adecuar los términos de las condiciones y las cuantías de las inversiones por naturaleza a afrontar con esta financiación, por lo que se ajustó el importe y el destino de los gastos a financiar a las nuevas cuantías, según el siguiente detalle:

[15] Párrafo aclarado como consecuencia de las alegaciones.

Cuadro 25: Crédito de Puertos del Estado

(en miles de euros)

	Actuaciones a financiar	Distribución según el Contrato de crédito	Distribución según modificación aprobada en el Plan de empresa de 2014
1	Costes asociados al proyecto Modificado de la obra en el Puerto exterior de Coruña en Punta Langosteira fases I y II, más la revisión de precios.	105.000	119.775
2	Costes vinculados a la construcción de la galería para tuberías y el pantalán para atraque de buques tanque.	60.000	21.000
3	Costes vinculados a la realización de las obras necesarias de acondicionamiento de la dársena del Puerto Exterior para poder recibir tráficos, esencialmente de graneles sólidos	20.000	27.400
4	Costes asociados a los gastos e inversiones necesarios para la revisión de las concesiones a los efectos de su traslado a los espacios de la nueva dársena portuaria	65.000	31.575
	Comisión de apertura		250
	TOTAL	**250.000**	**200.000**

Finalmente, en el plan de empresa de 2015 también se fijaron los desembolsos pendientes para los ejercicios 2015 y 2016 de los Tramos II y III en 10.000 y 20.000 miles de euros, respectivamente, que, junto a los 170.000 miles ya desembolsados del Tramo I, completarían el importe del crédito con PE. Al cierre del ejercicio 2015, el crédito no había sido desembolsado íntegramente, habiéndose dispuesto de 180.000 miles en tres desembolsos, el último de ellos en el ejercicio 2015 por importe de 10.000 miles.

III.4.4.e) Convenio de Normalización Financiera

La evolución del endeudamiento en el periodo 2011-2015 de la APAC se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro 26: Evolución del endeudamiento en el período 2011-2015

(en miles de euros)

	2011	2012	2013	2014	2015
PASIVO NO CORRIENTE	**300.464**	**299.831**	**296.934**	**291.622**	**295.127**
Deudas con Entidades de Crédito	130.000	129.355	126.410	121.065	114.565
Deudas con Empresas del Grupo y Asociadas	169.753	169.759	169.767	169.775	179.784
Otras	711	717	757	782	778
PASIVO CORRIENTE	**15.768**	**13.667**	**13.401**	**11.919**	**20.103**
Deudas con Entidades de Crédito.	212	735	3.038	5.408	6.546
Proveedores de Inmovilizado	13.631	3.471	5.190	2.828	8.113
Otros pasivos financieros	23	939	890	988	845
Cuentas a pagar Empresas del Grupo	58	4.690		14	200
Otras Cuentas a pagar	1.844	3.832	4.283	2.681	4.399
TOTAL PASIVOS FINANCIEROS	**316.232**	**313.498**	**310.335**	**303.541**	**315.230**

Fuente: Elaboración propia con los datos de las Memorias Anuales

Ante la delicada situación financiera en la que se encontraba la AP en el año 2011, como consecuencia de haber necesitado mayor financiación externa para la ejecución de las obras de las nuevas instalaciones portuarias y con el fin de que recuperase una situación de equilibrio patrimonial, de acuerdo con lo establecido en el artículo 160 del Real Decreto Legislativo (RDL) 2/2011, PE y la APAC suscribieron un CNF en el que se determinaron unas medidas de control que habían de ser supervisadas por una CS creada al efecto. En la misma fecha del contrato de crédito con PE, ambas entidades suscribieron el CNF. El Consejo de Administración de la APAC, en su sesión celebrada el 15 de julio de 2011, prestó su conformidad tanto a la operación de crédito con PE, como al CNF y a la constitución de la CS.

A los efectos del convenio, se entendió por endeudamiento, la suma de las partidas del balance, acordes con la estructura de presupuesto de 2011, pasivo no corriente (excepto las provisiones a largo plazo) y la totalidad del pasivo corriente. Entre los aspectos más relevantes del CNF destaca, el compromiso de la APAC de no superar el nivel de endeudamiento que se reflejó en el presupuesto del ejercicio 2011, que ascendía a 309.036 miles de euros, incrementado en 75.000 miles, por lo que el endeudamiento total nunca debía superar los 384.036 miles. En el CNF se estableció que si excepcionalmente fuera preciso cualquier incremento de ese nivel de endeudamiento, debía ser propuesto por la CS a la APAC y a PE, para su aprobación.

La APAC también adquirió el compromiso de aplicar los coeficientes del 1,3 a las tasas al buque, pasaje y mercancía o el máximo que les corresponda en función de su rentabilidad, con la intención de obtener los mayores ingresos tributarios posibles. Asimismo, debía reducir su endeudamiento en 125.000 miles de euros entre los años 2015 a 2019. Este compromiso exigía la generación de recursos propios, entre los que debían incluirse los generados por la explotación portuaria y por las enajenaciones de los suelos desafectados de los usos portuarios. El 11 de septiembre de 2011 se levantó el acta de constitución de la CS.

A lo largo del periodo 2011-2015, la APAC no ha superado la cifra de endeudamiento estipulada en el CNF, habiendo experimentado un descenso entre 2011 y 2014 de 80.495 miles de euros sobre el importe presupuestado, por el contrario, en el ejercicio 2015, la deuda de la APAC se incrementó en 11.689 miles, respecto de la cifra de 2014, habiendo experimentado en el período una disminución, en términos netos, de 68.806 miles sobre el nivel máximo previsto en 2011, por lo que, en términos reales, la APAC amortizó deuda por 6.194 miles. Los dos cuadros siguientes muestran el desglose de las fuentes del endeudamiento computables y su variación en el período 2011-2015.

Cuadro 27: Evolución del endeudamiento computable

(en miles de euros)

AUTORIDAD PORTUARIA DE LA CORUÑA	PPTTO 2011	EJERCICIO				
		2011	2012	2013	2014	2015
B) PASIVO NO CORRIENTE	**305.681**	**300.464**	**299.831**	**296.934**	**291.622**	**295.127**
II. Deudas a largo plazo.	**130.681**	**130.711**	**130.072**	**127.167**	**121.847**	**115.343**
1. Deudas con entidades de crédito.	130.000	130.000	129.355	126.410	121.065	114.565
2. Proveedores de inmovilizado a largo plazo						
3. Otras deudas a largo plazo.	681	711	717	757	782	778
III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo.	**175.000**	**169.753**	**169.759**	**169.767**	**169.775**	**179.784**
C) PASIVO CORRIENTE	**3.355**	**15.768**	**13.667**	**13.401**	**11.919**	**20.103**
III. Deudas a corto plazo.	**2.014**	**13.866**	**5.145**	**9.118**	**9.224**	**15.504**
1. Deudas con entidades de crédito. **(1)**		212	735	3.038	5.408	6.546
2. Proveedores de inmovilizado a corto plazo	1.959	13.631	3.471	5.190	2.828	8.113
3. Otros pasivos financieros	55	23	939	890	988	845
IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo.		**58**	**4.690**		**14**	**200**
V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar.	**1.341**	**1.844**	**3.832**	**4.283**	**2.681**	**4.399**
1. Acreedores y otras cuentas a pagar	941	998	1.091	844	669	2.115
2. Administraciones Públicas, anticipos de subvenciones						
3. Otras deudas con las Administraciones Públicas	400	846	2.741	3.439	2.012	2.284
TOTAL DEUDA	**309.036**	**316.232**	**313.498**	**310.335**	**303.541**	**315.230**
INCREMENTO APROBADO POR EL CONVENIO DE NORMALIZACIÓN FINANCIERA	75.000					
TOTAL DEUDA COMPUTABLE	**384.036**	**316.232**	**313.498**	**310.335**	**303.541**	**315.230**

Fuente: Cuentas anuales y presupuesto 2011

(1) Las deudas con entidades de crédito recogidas en el pasivo corriente del balance, corresponden a la deuda con el Banco Europeo de Inversiones con vencimiento en cada ejercicio y a los intereses financieros devengados pendientes de pago al cierre del ejercicio, materializándose los mismos en función de los plazos fijados en sus respectivos contratos.

Cuadro 28: Variación del endeudamiento computable en el periodo 2011-2015

(en miles de euros)

EVOLUCIÓN DE LA DEUDA	2015 - PPTTO 2011	DIFERENCIA ENTRE LA DEUDA DE CADA EJERCICIO Y LA DE 2011				
		PPTO 2011 - 2011	2012-2011	2013 - 2011	2014-2011	2015 - 2011
B) PASIVO NO CORRIENTE	**-10.554**	**5.217**	**-633**	**-3.530**	**-8.842**	**-5.337**
II. Deudas a largo plazo.	**-15.338**	**-30**	**-639**	**-3.544**	**-8.864**	**-15.368**
1. Deudas con entidades de crédito.	-15.435		-645	-3.590	-8.935	-15.435
2. Proveedores de inmovilizado a largo plazo						
3. Otras deudas a largo plazo.	97	-30	6	46	71	67
III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo.	**4.784**	**5.247**	**6**	**14**	**22**	**10.031**
C) PASIVO CORRIENTE	**16.748**	**-12.413**	**-2.101**	**-2.367**	**-3.849**	**4.335**
III. Deudas a corto plazo.	**13.490**	**-11.852**	**-8.721**	**-4.748**	**-4.642**	**1.638**
1. Deudas con entidades de crédito. **(1)**	6.546	-212	523	2.826	5.196	6.334
2. Proveedores de inmovilizado a corto plazo	6.154	-11.672	-10.160	-8.441	-10.803	-5.518
3. Otros pasivos financieros	790	32	916	867	965	822
IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo.	200	**-58**	**4.632**	**-58**	**-44**	**142**
V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar.	**3.058**	**-503**	**1.988**	**2.439**	**837**	**2.555**
1. Acreedores y otras cuentas a pagar	1.174	-57	93	-154	-329	1.117
2. Administraciones Públicas, anticipos de subvenciones						
3. Otras deudas con las Administraciones Públicas	1.884	-446	1.895	2.593	1.166	1.438
DIFERENCIAS REALES	**6.194**	**-7.196**	**-2.734**	**-5.897**	**-12.691**	**-1.002**
DIFERENCIA ENTRE LA DEUDA DE CADA EJERCICIO Y LA DEL PRESUPUESTO 2011 INCREMENTADA			**-70.538**	**-73.701**	**-80.495**	**-68.806**

(1) Las deudas con entidades de crédito recogidas en el pasivo corriente del balance, corresponden a la deuda con el Banco Europeo de Inversiones con vencimiento en cada ejercicio y a los intereses financieros devengados pendientes de pago al cierre del ejercicio, materializándose los mismos en función de los plazos fijados en sus respectivos contratos.

En el CNF se acordó que dejaría de tener efecto cuando la deuda de la APAC con PE esté totalmente amortizada y la relación entre el patrimonio neto y el endeudamiento computable sea igual o superior a 2. Durante el periodo 2011-2015, la ratio entre el patrimonio neto y los pasivos computables, tal como indica el siguiente cuadro, si bien ha mejorado desde principios del ejercicio 2011, en el que la proporción era del 1,19, se ha mantenido en torno al 1,65, pero por debajo de 2, por lo que la situación financiera de la APAC sigue siendo delicada, ya que sigue soportando un volumen excesivo de endeudamiento, siendo más del 90% de la deuda, a largo plazo, lo que condiciona el futuro desarrollo inversor del puerto de A Coruña.

Cuadro 29: Evolución de la deuda computable y del patrimonio neto

(en miles de euros)

	PPTTO 2011	EJERCICIO				
		2011	2012	2013	2014	2015
A) PATRIMONIO NETO	**455.362**	**508.507**	**511.255**	**518.418**	**515.720**	**525.882**
A-1.1 FONDOS PROPIOS	**191.518**	**224.826**	**226.879**	**226.157**	**221.901**	**220.733**
I. Patrimonio	141.520	141.520	141.520	141.520	141.520	141.520
V. Resultados de los ejercicios anteriores	46.604	66.052	83.306	85.359	84.636	80.381
VII. Resultados del ejercicio	3.394	17.254	2.053	-722	-4.255	-1.168
A-1.2 AJUSTES POR CAMBIO DE VALOR		**-1.515**	**-2.045**	**-1.418**	**-1.000**	**-369**
II. Operaciones de cobertura		-1.515	-2.045	-1.418	-1.000	-369
A-1.3 SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS RECIBIDOS	**263.844**	**285.196**	**286.421**	**293.679**	**294.819**	**305.518**
B) PASIVO NO CORRIENTE	**305.681**	**300.464**	**299.831**	**296.934**	**291.622**	**295.127**
II. Deudas a largo plazo.	**130.681**	**130.711**	**130.072**	**127.167**	**121.847**	**115.343**
1. Deudas con entidades de crédito.	130.000	130.000	129.355	126.410	121.065	114.565
2. Proveedores de inmovilizado a largo plazo						
3. Otras deudas a largo plazo.	681	711	717	757	782	778
III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo.	**175.000**	**169.753**	**169.759**	**169.767**	**169.775**	**179.784**
C) PASIVO CORRIENTE	**3.355**	**15.768**	**13.667**	**13.401**	**11.919**	**20.103**
III. Deudas a corto plazo.	**2.014**	**13.866**	**5.145**	**9.118**	**9.224**	**15.504**
1. Deudas con entidades de crédito.		212	735	3.038	5.408	6.546
2. Proveedores de inmovilizado a corto plazo	1.959	13.631	3.471	5.190	2.828	8.113
3. Otros pasivos financieros	55	23	939	890	988	845
IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo.		**58**	**4.690**		**14**	**200**
V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar.	**1.341**	**1.844**	**3.832**	**4.283**	**2.681**	**4.399**
1. Acreedores y otras cuentas a pagar	941	998	1.091	844	669	2.115
2. Administraciones Públicas, anticipos de subvenciones						
3. Otras deudas con las Administraciones Públicas	400	846	2.741	3.439	2.012	2.284
TOTAL DEUDA	**309.036**	**316.232**	**313.498**	**310.335**	**303.541**	**315.230**
INCREMENTO APROBADO POR EL CONVENIO DE NORMALIZACION FINANC.	75.000					
TOTAL DEUDA COMPUTABLE	**384.036**	**316.232**	**313.498**	**310.335**	**303.541**	**315.230**

(en miles de euros)

	PPTTO 2011	EJERCICIO				
		2011	2012	2013	2014	2015
RATIO: PATRIMONIO NETO/ TOTAL DEUDA COMPUTABLE	**1,19**	**1,61**	**1,63**	**1,67**	**1,70**	**1,67**

Fuente: Cuentas Anuales y Presupuesto para el año 2011

IV.- CONCLUSIONES

La Autoridad Portuaria de A Coruña ha venido desarrollando, a lo largo de un periodo de 7 años, las obras de construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, cuyo objetivo principal era resolver los problemas medioambientales, de seguridad y de falta de capacidad de ampliación del puerto interior. El 28 de diciembre de 2011 finalizó la ejecución de las obras correspondientes a las Fases I y II del Puerto Exterior de Punta Langosteira, durante el ejercicio 2012 se realizó la recepción de las obras y el inicio de la puesta en funcionamiento de las instalaciones (subapartado III.2).

A. En relación con el análisis de la planificación y las desviaciones de costes y de tiempo de ejecución respecto de los parámetros inicialmente previstos.

Primera.- Los criterios para fijar prioridades en la asignación de los recursos se adoptan por las Autoridades Portuarias de forma consensuada con Puertos del Estado como coordinador del Sistema Portuario. Estas prioridades han de estar fundamentadas en la adecuación de las infraestructuras portuarias para satisfacer la demanda de tráficos previstos en un horizonte temporal a largo plazo. Con esta premisa, las AP y PE realizan cada año una valoración bianual de la previsión de tráficos de cara a programar las necesidades, que se refleja en los planes de inversión. La finalidad es acometer las inversiones con un criterio de racionalidad en el gasto y evitar sobreinversiones en activos fijos (subapartado III.1).

La evolución del tráfico del puerto de A Coruña había seguido un patrón similar al de otros puertos españoles, que había mantenido con escasas fluctuaciones las cifras de actividad de la década de los años 80. Por tanto, la ampliación del puerto no obedeció únicamente a razones imputables a las necesidades del tráfico, ya que disponía de una reserva de capacidad que le permitiría atender a los crecimientos previsibles a corto plazo. Aun así, los argumentos que justificaron la necesidad de unas nuevas instalaciones portuarias se fundamentaron en el agotamiento de los espacios del puerto interior, en riesgos físicos y medioambientales y en el conflicto puerto-ciudad (subapartado III.1)[16].

Segunda.- Entre 1995 y 1996 la APAC llevó a cabo el estudio previo de alternativas para la ubicación de las nuevas instalaciones y en 1997 realizó los estudios de viabilidad económico-financiera que previeron las fuentes de financiación para afrontar la ejecución del proyecto de construcción del puerto exterior en Punta Langosteira, la principal provendría de la enajenación de los terrenos que se liberarían como consecuencia del traslado de parte de las instalaciones del puerto interior (San Diego y muelle petrolero, por una parte, y Calvo Sotelo y Batería, por otra), mediante esta operación se obtendrían entre 220.000 y 238.000 miles de euros. Otras fuentes de financiación procederían de la capacidad de generación de fondos de la APAC, tanto durante el período de ejecución de las obras con los tráficos previstos en el período 2003-2013, que supondría una generación entre 85.000 y 90.000 miles, como con los tráficos futuros en el período 2013-2026, entre 75.000 y 80.000 miles; la puesta en marcha de unas instalaciones generadoras de energía eólica aportarían entre 700 y 4.000 miles. Con todo lo anterior se estimó obtener entre 390.000 y 430.000 miles de euros, suficiente para hacer frente a la construcción del puerto exterior, sin contar con la posibilidad de recibir fondos extrapresupuestarios, como Fondos de Cohesión, lo que reforzaría la viabilidad del proyecto. El coste global se cuantificó en 630.500 miles de euros, que incluía el gasto por las expropiaciones, el de rescate de concesiones, el traslado desmantelamiento y descontaminación del suelo, el coste de los accesos terrestres y ferroviarios y el de licitación de la obra (subapartado III.1).

[16] Revisado como consecuencia de las alegaciones.

La principal conclusión del informe de viabilidad económico-financiera fue que el puerto de A Coruña tenía la capacidad suficiente para generar los fondos necesarios para la construcción de las nuevas instalaciones de Punta Langosteira, considerando como fuente principal de ingresos la enajenación de terrenos del puerto interior (subapartado III.1).

Tercera.- En septiembre de 2009, el Presidente de la APAC informó al Consejo de Administración sobre la compleja situación de la financiación del puerto exterior, dado que las obras contratadas no conformaban una dársena totalmente operativa y era preciso completar el proyecto con otras actuaciones. El contrato se adjudicó por 370.000 miles de euros (IVA excluido) que, con los modificados y la revisión de precios, se había elevado a 589.000 miles (IVA excluido), las actuaciones complementarias previstas se estimaban en 200.000 miles (IVA excluido), lo que hacía un total de 789.000 miles de euros. La APAC disponía de las subvenciones de la UE por 268.000 miles y los 200.000 miles de la futura venta de terrenos del puerto interior, lo que hacía un total de 468.000 miles, pero con el inconveniente de que la enajenación de los activos se realizaría con posterioridad al pago de las inversiones. Este balance arrojó un déficit de 321.000 miles que la APAC tenía que financiar con recursos ajenos, entre los que ya contaba con un crédito de 130.000 miles del BEI. Además, debía obtener financiación adicional para poder atender a los pagos, 57.000 miles de euros en el año 2010 y 410.000 miles en el 2015, punta del endeudamiento, por lo que necesitaba un endeudamiento adicional de 283.000 miles para asegurar el equilibrio entre los cobros y los pagos (subapartado III.1).

Finalmente, la financiación de las obras del puerto exterior se ha realizado con Fondos de Cohesión mediante una ayuda de 257.540 miles de euros, para la Fase I y una de 8.628 miles, para la Fase II, con una operación de crédito del Banco Europeo de Inversiones por importe de 130.000 miles y, adicionalmente, en el año 2011, Puertos del Estado tuvo que conceder otro crédito a la APAC, por una cuantía máxima de 250.000 miles de euros, para poder atender parte de los trabajos correspondientes a la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langostera (epígrafe III.4.4).

Cuarta.- A la fecha de cierre de los trabajos de fiscalización ninguno de los terrenos que se iban a enajenar para financiar las obras había sido desafectado, se encontraban pendientes la aprobación definitiva de la desafectación del Muelle Batería de la zona de servicio portuaria y la tramitación del plan especial de transformación de los sectores de Batería y Calvo Sotelo. En todo caso, debido a la situación derivada de la crisis económica y financiera, así como del escenario del mercado inmobiliario, la programación de las enajenaciones de los activos se ha redimensionado en el tiempo a la espera de que mejoren las condiciones de mercado y procuren el mantenimiento de los flujos de efectivo estimados, que se ha proyectado en el entorno del período 2016-2019 (epígrafe III.4.4).

Quinta.- A partir del ejercicio 2008, la APAC procedió a realizar una proyección económica más ajustada a la prevista en el plan de empresa 2004 y consideró que no había perspectivas satisfactorias de desarrollo de tráficos de alto valor añadido, pero la creación del nuevo puerto exterior supondría el desarrollo de una zona logística que completaría la oferta de suelo industrial de cara a los operadores y clientes del puerto. Se previeron unos índices de crecimiento del 7% en el 2009, del 4% en 2010 y del 1,5% en 2011 y una evolución favorable de la cuenta de resultados basada en los índices de crecimiento anual de los ingresos de explotación del 5,9% en 2009, del 3,2% en 2010 y del 2,1% en 2011, que se justificó en el crecimiento de los tráficos portuarios y en los nuevos espacios de concesión a razón de 10.000 m^2 en 2009, 2.000 m^2 en 2010 y de 410.000 m^2 en 2011, en este último ejercicio por la incorporación de concesiones en las nuevas instalaciones portuarias de Punta Langosteira (epígrafe III.4.3).

Pese a la ampliación en m^2 de la superficie concesionable por la incorporación del puerto exterior, los ingresos en los ejercicios 2012-2014 fueron prácticamente los mismos que en el ejercicio 2010, de hecho en los ejercicios 2012 y 2014 fueron inferiores, en el ejercicio 2015 se ingresaron por la ocupación y el aprovechamiento del dominio público portuario 7.642 miles, frente a los 6.738 miles del ejercicio 2014, recuperando así los niveles de 2013. La evolución de tráficos e ingresos ha tenido un comportamiento paralelo y el importe neto de la cifra de negocios descendió desde el ejercicio 2008 hasta el ejercicio 2011 y, aunque repuntó en el ejercicio 2012, a lo largo de los años 2013 y 2014 continuó disminuyendo hasta situarse en el 2014 en los mismos niveles que en el ejercicio 2008, que no han sido superados hasta el ejercicio 2015. No obstante, la APAC ha venido realizando un gran esfuerzo en la contención y reducción de los costes, lo que ha motivado que tanto el margen bruto como el neto haya mejorado en estos ejercicios (epígrafe III.4.3).

Sexta.- Dada la delicada situación financiera en la que se encontraba la APAC, y con el fin de que recuperase una situación de equilibrio patrimonial, suscribió en el ejercicio 2011 con Puertos del Estado un Convenio de Normalización Financiera en el que se determinaron unas medidas de control, que han de ser supervisadas por una Comisión de Seguimiento creada al efecto. Entre los aspectos más relevantes del convenio, destaca el compromiso adquirido por la APAC de no superar un nivel de endeudamiento por encima de los 384.036 miles euros, y reducir entre los años 2015 a 2019 la cifra de endeudamiento en 125.000 miles de euros, mediante la amortización de créditos (epígrafe III.4.4.).

Entre 2011 y 2014 el endeudamiento de la APAC ha experimentado un descenso de 80.495 miles de euros, respecto del nivel máximo permitido, por el contrario en el ejercicio 2015 la deuda se incrementó en 11.689 miles, respecto de la cifra de 2014, habiendo experimentado una disminución, en términos netos, de 68.806 miles sobre el nivel máximo previsto en 2011 por lo que, en términos reales, la APAC amortizó deuda por 6.194 miles (epígrafe III.4.4).

Durante el periodo 2011-2015, la ratio entre el patrimonio neto y los pasivos computables, si bien ha mejorado desde principios del ejercicio 2011, en que la proporción era del 1,19, se ha mantenido en torno al 1,65, pero por debajo de 2, por lo que la situación financiera de la APAC sigue siendo delicada, ya que está soportando un volumen excesivo de endeudamiento, siendo más del 90% de la deuda a largo plazo, lo que condiciona el futuro desarrollo inversor del Puerto de A Coruña (epígrafe III.4.4).

En definitiva, las previsiones no se han cumplido, ni por lo que respecta a la financiación mediante la desafección y venta de los terrenos del puerto interior, ni en cuanto a la capacidad de generar fondos a través del aumento de los tráficos, ya que los niveles de tráficos de mercancías se han situado siempre por debajo de las cifras alcanzadas en el ejercicio 2008, que fueron 12.428 miles de Tm., no habiendo logrado conseguir los citados niveles en el ejercicio 2014, que generaron 11.611 miles de Tm; en el ejercicio 2015 el tráfico total de mercancías se elevó a 14.153 Tm, superando por primera vez las cifras alcanzadas en 2008 (subapartado III.1).

B. En relación al cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias por parte de la Autoridad Portuaria de A Coruña en lo que se refiere a la ejecución del proyecto de Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira.

Séptima.- La ejecución de las obras principales del puerto exterior en Punta Langosteira (Fase I y II) generó 99 contratos en el periodo 1997-2010, cuyo importe global de adjudicación ascendió a 465.545 miles de euros (IVA excluido). Aunque los contratos de mayor relevancia económica fueron adjudicados mediante concurso abierto, la APAC utilizó la contratación directa en 35

ocasiones, por 2.931 miles, y el procedimiento negociado sin publicidad, para 24 contratos valorados en 5.954 miles (subapartado III.2)[17].

Parte de estas contrataciones dieron lugar a descertificaciones de gasto ante la UE, al no considerarlos gastos elegibles, por incumplimientos de la política comunitaria en materia de contratación relativos al procedimiento y forma de adjudicación en aquellos contratos que utilizó el procedimiento negociado sin publicidad, por los criterios de valoración que sirvieron de base para la adjudicación de ciertos contratos, no acordes con las directivas comunitarias, ni con la legislación de contratos públicos, o por la valoración económica fundamentada en torno al concepto de baja media, en vez de la oferta más barata (epígrafe III.4.4).

En julio de 2011, la APAC tuvo que emitir certificación negativa de gasto, por importe de 328 miles de euros, por las incidencias en determinados contratos observadas en el informe de control financiero emitido por la IGAE en marzo de 2009 (epígrafe III.4.4).

La UE cuantificó un ajuste negativo de 905 miles de euros, de los cuales 280 miles ya habían sido rectificados en virtud del informe de control financiero de la IGAE, otros 212 miles no habían sido incluidos en las certificaciones de petición de fondos y los 413 miles restantes fueron objeto de la emisión de una certificación negativa de gasto.

En definitiva, del importe total de las certificaciones de gasto de la Fase I, que ascendió a 484.653 miles de euros, sólo se consideraron como gastos elegibles 417.030 miles, por tanto, la financiación real procedente de los Fondos de Cohesión, que ascendió a los 257.400 miles de euros coincidentes con el límite de la ayuda concedida, se situó en el 53% del total del gasto total certificado, frente al 71% inicialmente previsto (epígrafe III.4.4).

En junio de 2011, el Presidente de la APAC expresó la necesidad de cambiar de criterio respecto a la contratación de las asistencias técnicas y determinó que siempre que fuera posible se iban a acometer la elaboración y redacción de los proyectos de ejecución de las obras que se lleven a cabo, así como la dirección de obra y, en su caso, del control de las mismas con los técnicos propios, lo que supondría un importante ahorro de costes, así como una mayor calidad de los proyectos elaborados (epígrafe III.2.2).

Octava.- El contrato principal de las obras del proyecto de "Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira", se licitó con un presupuesto base de 503.934 miles de euros y un plazo de ejecución de 96 meses, admitía una variante que podía modificar exclusivamente el diseño de las diferentes tipologías de cajones que constituyen la solución estructural de las partes de la obra correspondientes al morro del dique de abrigo, el martillo y el muelle de cajones. Y, a su vez, cada solución modificada debía cumplir las condiciones establecidas en el pliego. Aunque el pliego no permitía incremento de precio, el presupuesto de ejecución de la variante de la UTE, que resultó adjudicataria, ascendió a 506.333 miles de euros (IVA incluido), superando el presupuesto base de licitación, que se fijó en 503.934 miles, si bien al presentar la baja se situó por debajo del mismo, lo que afectó al principio de igualdad de trato y de trasparencia (epígrafe III.2.1).

El 4 de noviembre de 2004 se reunió el Consejo de Administración de la APAC para aprobar la adjudicación del contrato, aplazándose la decisión porque surgieron dudas sobre la legalidad del acuerdo ya que no se disponía de la financiación que, no obstante, se tomó el 20 de diciembre adjudicándose el contrato a una UTE "obras" por un precio de 370.000 miles de euros (IVA excluido) y un plazo de ejecución de 78 meses (epígrafe III.2.1).

[17] Modificado como consecuencia de las alegaciones

El personal de alta cualificación contemplado en la oferta de la UTE adjudicataria de las obras no tuvo presencia efectiva en la obra, los puestos fueron desempeñados por otros técnicos con menor experiencia y/o cualificación. También, se han detectado deficiencias en las pólizas de seguros que debían estar vigentes durante todo el período de ejecución de las obras y que vencieron antes de la finalización de los trabajos, como la de "todo riesgo construcción", la UTE "obras" tampoco dispuso de las pólizas independientes que cubrieran la totalidad del período de ejecución de la obra del seguro de transportes (epígrafe III.2.1.)

En abril de 2009, la APAC remitió a PE una propuesta sobre la necesidad de redactar un proyecto modificado del contrato de ejecución de las obras. Las causas que motivaron esta modificación fueron un doble accidente acaecido en febrero de 2006 que obligó a modificar las condiciones de seguridad exigidas en la obra, las previsiones iniciales respecto al suministro de las canteras de los materiales necesarios para la construcción no se vieron corroboradas en la realidad, pues resultaron deficientes en cantidad y calidad, y otras mejoras sobre el proyecto inicial que fueron surgiendo como consecuencia de nuevos estudios y ensayos. En febrero de 2010, se aprobó la modificación del contrato por importe de 111.215 miles de euros, pero en las relaciones valoradas aparecen unidades como ejecutadas con cargo al proyecto inicial que, posteriormente, se imputaron al modificado. Desde que se produjo el accidente en febrero de 2006, la obra siguió avanzando durante la tramitación del modificado que culminó cuatro años más tarde (epígrafe III.2.1).

Finalmente, tras la concesión de una prórroga al contratista, las obras de las Fases I y II concluyeron el 28 de diciembre de 2011, habiendo abonado la APAC por este contrato 548.010 miles de euros (IVA excluido), de los que 78.730 miles correspondieron a la revisión de precios y 99.280 miles por las modificaciones del contrato principal, con una desviación del 27% respecto del precio de adjudicación (epígrafe III.2.1)[18].

Novena.- Uno de los contratos principales que tramitó la APAC para la construcción de las nuevas instalaciones portuarias fue el contrato asistencia técnica para el control de las obras de construcción, con un presupuesto de licitación 7.976 miles de euros y un plazo de ejecución de 78 meses, cuya justificación se fundamentó en poder gestionar la obra técnicamente desde el inicio de la misma mediante un mayor control de las diferentes actuaciones y la supervisión y coordinación de los trabajos a ejecutar. El 7 de abril de 2005, se adjudicó el contrato a una UTE "asistencia técnica" por un importe de 5.909 miles de euros (IVA Incluido) y un plazo de 78 meses(epígrafe III.2.2).

El acta de apertura de ofertas, el informe de valoración y la propuesta de adjudicación de la Mesa de Contratación, no fueron suscritos por los representantes de PE. De la valoración de las ofertas se desprende que no se otorgó una puntuación equitativa, al menos para el "Coordinador del Control de Obra". El contrato fue objeto de una corrección financiera por parte de la CE por importe de 509 miles de euros, porque consideró que el procedimiento de adjudicación adolecía de falta de transparencia (epígrafe III.2.2)[19].

Décima.- En febrero de 2007 la APAC aprobó una modificación del contrato de asistencia técnica por importe de 1.129 miles de euros, el 19% del presupuesto de adjudicación, para integrar en el objeto la figura de la Dirección Facultativa de las obras que, hasta entonces, había sido ejercida por los técnicos de la AP. Pero, debido a que aparecieron críticas en la prensa local, a partir de enero de 2008 la dirección facultativa de las obras volvió a ser ejercida por un técnico de la APAC. El Presidente de la APAC afirmó que la modificación aprobada en febrero de 2007 tenía por finalidad

[18] Revisado como consecuencia de las alegaciones
[19] Modificado como consecuencia de las alegaciones

incrementar el precio del contrato de la UTE “asistencia técnica” para que pudiese subcontratar una asistencia a la Dirección de Obra (epígrafe III.2.2).

En la práctica, a través de esta modificación se renegoció el contrato de asistencia técnica con la finalidad de que la empresa adjudicataria incorporase a su plantilla a un facultativo concreto y predeterminado, sin publicidad ni concurrencia. Aunque la APAC indica que fue un error formal denominar al facultativo como “Director de Obra”, pues su condición efectiva fue la de Director de Ejecución, se certificó y abonó desde el mes de abril de 2007 hasta la finalización del contrato, en diciembre de 2011, en concepto de Dirección Facultativa de las Obras 1.097 miles de euros (epígrafe III.2.2).

Decimoprimera.**-** Adicionalmente, en abril de 2009, el Presidente de la APAC adjudicó a la UTE “asistencia técnica” un contrato complementario por 599 miles de euros, importe que representa un 10% adicional sobre el precio del contrato principal y un plazo de ejecución de 33 meses, fundamentado en la necesidad de incluir unos trabajos de coordinación y gestión de flujos entre todos los entes implicados en la ejecución de las obras. Aunque la decisión de la APAC para adjudicar el contrato, mediante un procedimiento negociado sin previa convocatoria de licitación, se fundamentó en el art. 59.f) de la Ley 31/2007, de 30 de octubre, no se dio el supuesto previsto en la norma, pues no se trató de servicios adicionales, ni surgieron circunstancias imprevistas, dado que el objeto del contrato complementario se encontraba incluido en los pliegos que regían el contrato principal, por lo que el complementario careció de justificación (epígrafe III.2.2).

En definitiva, si bien el contrato principal se adjudicó por 5.909 miles de euros, con una baja del 26% sobre el precio de licitación, con posterioridad se tramitó el modificado con un adicional del 19% y un contrato complementario con otro 10% añadido, por lo que el coste final se elevó a 7.672 miles (epígrafe III.2.2).

Decimosegunda.- Entre 1997 y 2005 se adjudicaron 13 contratos por un importe global de 2.384 miles de euros, cuyo detalle se recoge en el ANEXO III, al mismo contratista en solitario, a sus filiales o en UTE mediante diversos procedimientos de contratación. Solamente 2 de estos contratos, por importe de 1.168 miles de euros, se adjudicaron por el procedimiento de concurso abierto, otros 7 contratos, que importaron 566 miles, fueron mediante adjudicación directa sin solicitud de otras ofertas, un contrato por un importe de 74 miles, se tramitó por el procedimiento de adjudicación directa, con petición de otras ofertas y otro por 313 miles por el procedimiento del concurso restringido. Para otros 2 contratos, por un importe global de 160 miles, no figura el sistema de adjudicación. Además en 4 expedientes no se formalizó el contrato, obligatorio, conforme las Reglas 13 1.b. y 25 de las Normas Generales de Contratación de PE y de las AP, para importes superiores a 15 miles de euros (epígrafe III.2.2).

El contrato para la redacción del pliego de bases para la licitación de las obras del proyecto constructivo de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, se adjudicó el 26 de febrero de 2004, con posterioridad a la aprobación del pliego que constituía la prestación objeto del contrato, que se produjo tres días antes de la adjudicación, por lo que se había ejecutado el objeto del contrato antes de la adjudicación (epígrafe III.2.2).

Adicionalmente, esta empresa fue contratada indirectamente a través de la UTE “obras” el 1 de abril de 2005 por importe de 2.558 miles de euros (IVA excluido), y se articuló en virtud del Pliego de Condiciones del contrato de las obras, que contempló entre los gastos exigibles al contratista los que la Dirección de Obra estimase necesarios para el adecuado desarrollo de sus funciones. Para adjudicar este contrato, la UTE “obras” remitió a la APAC las ofertas recibidas al objeto de que designase la más ventajosa que, indicó que procedía adjudicar el contrato a la citada empresa. En el contrato se deja constancia de que había sido adjudicado por la Dirección de Obras de la APAC

y que la prestación del servicio era a esa Dirección de Obras de la que dependería funcionalmente a todos los efectos. Teniendo en cuenta que la empresa adjudicataria había elaborado los pliegos del contrato de las obras, con este proceder se soslayó la limitación que imponía el artículo 52.3 del TRLCAP para concurrir a las licitaciones a las empresas que hubieran participado en la elaboración de las especificaciones técnicas de dichos contratos, siempre que pudiera provocar restricciones a la libre concurrencia o suponer un trato privilegiado con respecto al resto de las empresas licitadoras. Además, el objeto de este contrato, ya estaba comprendido en el del contrato de "Asistencia Técnica al control de la ejecución de las Obras" adjudicado por la APAC a la UTE "asistencia técnica" el 7 de abril de 2005 por 5.909 miles de euros (epígrafe III.2.2).

Decimotercera.- La APAC contrató, a un catedrático de la Universidad de Aalborg y a organismos relacionados con él o con empresas de su titularidad, por el procedimiento de adjudicación directa hasta en 14 ocasiones, por un importe global de 466 miles de euros. Los contratos se adjudicaron de forma independiente, pero el objeto de todos ellos se fundamentó en el asesoramiento y/o la realización de diversos cálculos sobre la estabilidad y el diseño del dique, lo que indica un fraccionamiento del objeto del contrato que permitió la adjudicación directa. Muchos de ellos no fueron formalizados. En las facturas de algunos de estos contratos no se acredita el servicio prestado y otros dos, por importe de 25 miles de euros cada uno, no fueron formalizados, responden a un mismo estudio y a una misma factura, que se emitió y abonó dos veces (epígrafe III.2.2)[20].

C. En relación con la contabilización y registro en los sistemas de contabilidad y control de los activos relacionados con las Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira.

Decimocuarta.- El 28 de diciembre de 2011 finalizó la ejecución de las obras correspondientes a las Fases I y II, durante el ejercicio 2012 fueron recibidas y se inició la puesta en funcionamiento de las instalaciones, realizándose el traspaso de inmovilizado en curso a inmovilizado en explotación por 590.173 miles de euros. A finales del ejercicio 2014, el valor de las instalaciones ascendió a 590.709 miles de euros. También se reclasificaron al epígrafe de inversiones inmobiliarias los terrenos de la ampliación susceptibles de ser concesionados, por valor de 52.730 miles (subapartado III.3).

A 31 de diciembre de 2012, 2013 y 2014, el porcentaje del inmovilizado correspondiente a las nuevas instalaciones portuarias sobre el total del inmovilizado se situó en el 68,25%, 66,52% y 65,44%, respectivamente, en términos brutos y, en el 80,12%, 78,02% y 76,83% en términos netos (subapartado III.3).

Se ha verificado la correspondencia de las fichas de inventario del inmovilizado que fue dado de alta con motivo de la creación del puerto exterior en Punta Langosteira con los importes registrados en los libros de contabilidad a 31 de diciembre de 2014 (subapartado III.3).

A la fecha de cierre de este informe, se encuentra pendiente la inscripción en el Registro de la Propiedad de los terrenos ganados al mar en la construcción del puerto exterior. Durante el ejercicio 2015 ha concluido la depuración y actualización de datos en el Catastro de todas las fincas expropiadas en las primeras fases, trámite que resulta obligatorio para acceder al Registro de la Propiedad (subapartado III.3).

Todos los costes incurridos para la ejecución del proyecto de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, así como su financiación, han sido debidamente reflejados en los libros y

[20] Revisado como consecuencia de las alegaciones

registros contables que reflejan adecuadamente la situación económico-financiera de la inversión realizada en las citadas infraestructuras, así como los gastos e ingresos generados en las mismas durante el período fiscalizado.

D. En relación con la adecuación a los principios de buena gestión de las operaciones y procedimientos de gestión aplicados por la Autoridad Portuaria en la ejecución del Proyecto de Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira.

Decimoquinta.- Para la contabilidad de costes, la APAC se ha acogido, dentro del modelo de costes del sistema portuario, al sistema de mínimos. Si bien con este procedimiento obtiene el coste y el margen de la cartera de productos (tasas y tarifas), el sistema empleado, al no dividir el puerto en zonas, no permite obtener el margen de las Líneas de Negocio del Puerto, debido a que el coste de los productos así como las tasas y tarifas varían en función de las zonas, por lo que la APAC no obtiene para cada zona su coste y el de los tráficos movidos. Por tanto, como instrumento de gestión, el sistema le permite obtener rentabilidades por tasas y tarifas, pero no proporciona información por Líneas o Áreas de Negocio (epígrafe III.4.2).

Decimosexta.- El Puerto de A Coruña ocupaba en el ejercicio 2004 el tercer lugar en volumen total de tráficos (de graneles sólidos, graneles líquidos y mercancía general) habiendo descendido en el ejercicio 2014 al cuarto lugar del ranking, pese a la gran inversión que ha supuesto el puerto exterior (epígrafe III.4.1).

Cuatro años después de finalizadas las obras de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, los resultados obtenidos conducen a realizar una profunda reflexión sobre la necesidad de planificar adecuadamente la estrategia de desarrollo portuario a nivel nacional, porque los datos analizados han puesto de manifiesto que las inversiones realizadas en desarrollos portuarios muy cercanos dan como resultado infraestructuras infrautilizadas que no generan los niveles de tráficos, ni de ingresos acordes a la inversión realizada (epígrafe III.4.1).

Decimoséptima.- A lo largo de la ejecución de las Fases I y II, y con posterioridad a la terminación de la obra principal, la APAC ha tenido y tiene aún que acometer inversiones adicionales, en unos casos, para que el puerto exterior sea plenamente operativo y, en otros, por cuestiones directamente relacionadas con la propia ejecución de las obras, ya se deba a imprevisiones o a los efectos causados o daños producidos (epígrafe III.2.4).

En el año 2012 comenzó la puesta en operación del nuevo puerto exterior, y en los sucesivos planes de inversiones se han ido incluyendo todas las actuaciones necesarias para la total puesta en funcionamiento y desarrollo de este nuevo puerto. En el Plan de Empresa de 2015, el montante de la inversión total para las Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira se cifró en 753.320 miles de euros, frente a los 630.500 miles previstos, de los que a finales de 2013, se habían invertido 608.278 miles (IVA excluido); a estas cifras hay que añadir otros 83.000 miles del vial de acceso recientemente inaugurado, al que le falta una prolongación a la espera de la DIA, y la red de ferrocarril, aún pendiente, cuya previsión de gastos estimado asciende a 132.000 miles (epígrafe III.2.4).

La APAC tendrá que coordinar todas las inversiones pendientes con la programación de los traslados de los concesionarios y de los tráficos desde el puerto actual al nuevo puerto, al objeto de evitar interferencias con otras actuaciones, como son los futuros accesos viarios, ferroviarios y el poliducto, y resolver la problemática existente por la afección de la obra de la toma de agua de mar para la central térmica existente en las proximidades. Especialmente relevantes, son las inversiones necesarias para dar cabida en el puerto exterior a las actividades ligadas al tráfico de

los productos petrolíferos, que fue uno de los principales fundamentos para la creación de las nuevas instalaciones portuarias (epígrafe III.2.4).

Decimoctava.- En lo relativo a la intermodalidad y a las conexiones con la zona de Interior, se está construyendo una vía rápida que une el puerto con la red principal de autovías del Estado. Por el contrario, la conexión por ferrocarril, esencial para el futuro desarrollo del puerto exterior, no ha avanzado significativamente y sigue en fase preparatoria. En 2016 la APAC adjudicó el contrato para la redacción del proyecto constructivo del acceso ferroviario por 1.614 miles. Por tanto, en el escenario más optimista, y teniendo en cuenta los tiempos necesarios para la ejecución del proyecto y la materialización de las obras, el puerto exterior de A Coruña no contará con acceso ferroviario hasta finales del año 2020 o principios del 2021, es decir, diez años después de la finalización del puerto exterior. La financiación para un presupuesto estimado de 132.000 miles de euros procederá de la APAC, dado que la solicitud de fondos europeos para este proyecto no fue seleccionada y tampoco fue incluida en las asignaciones iniciales del Fondo de Accesibilidad Portuario, lo que supone riesgos adicionales a la finalización a tiempo de la conexión ferroviaria y, por consiguiente, al crecimiento del puerto (epígrafes III.4.4 y III.2.5).

Decimonovena.- El Tribunal de Cuentas Europeo, tras la visita de control llevada a cabo en junio de 2015 en las nuevas instalaciones portuarias, comprobó que las obras habían concluido a finales de 2011 y que las primeras operaciones comerciales del puerto tuvieron lugar en octubre de 2012 y consideró que, aunque se habían adjudicado varias concesiones, el nivel de actividad del puerto exterior era limitado (en junio de 2015, solo un 10 % aproximado de la superficie total disponible se encontraba sujeto a concesión) y no toda estaba operativa porque los concesionarios aún se encontraban construyendo instalaciones de almacenamiento. Las operaciones que se estaban desarrollando afectaban a la carga sólida (carbón, cemento, escorias y grano) gestionadas por dos operadores que se hallaban trasladando gradualmente sus actividades del puerto interior al exterior (epígrafe III.4.4).

El TCE también vino a manifestar que, a pesar de que uno de los principales objetivos de la realización de la obra era la seguridad en el trasporte y carga y descarga de los graneles líquidos, el proyecto se había iniciado sin disponer de un compromiso oficial de la contraparte principal, la petrolera, propietaria de la refinería próxima. La APAC no firmó un acuerdo con la citada empresa petrolífera para trasladar la terminal destinada a la carga líquida del puerto Interior de A Coruña al puerto exterior en Punta Langosteira hasta 2013. Además, el acuerdo solo abarca el traslado del petróleo (el producto más peligroso) que solo representa el 60% del tráfico total de carga líquida relacionado con la refinería, con un traslado gradual y solo a partir de 2018. Para el 40% restante de la carga líquida (formado principalmente por exportaciones de productos procedentes de la refinería) las negociaciones siguen en curso y no se ha fijado una fecha concreta para el traslado a Langosteira (epígrafe III.4.4).

El resultado es que 10 años después del inicio de las obras y más de 4 años después de su finalización, aún no se había logrado el objetivo principal del proyecto. El petróleo y los productos petrolíferos refinados seguirán transportándose durante bastantes años a través de un conducto que une el puerto Interior con la refinería y que pasa por debajo de la ciudad (epígrafe III.4.4).

V.- RECOMENDACIONES

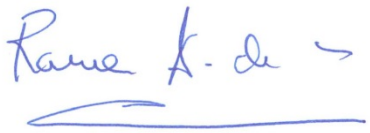
Primera.- Teniendo en cuenta que las obras de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira han posicionado a la Autoridad Portuaria de A Coruña en una delicada situación financiera, se considera que la Administración General del Estado a través de Puertos del Estado como organismo encargado de la coordinación y del control de eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal, debería poner en marcha las medidas y procedimientos que permitan efectuar una previsión más realista de los costes y de la financiación de las infraestructuras, de modo que se destinen más recursos a las labores de investigación previa con el objetivo de evitar las modificaciones de los contratos que suponen un aumento inevitable de los costes y, por ende, de su financiación.

Segunda.- La Administración General del Estado, a través de los órganos competentes, debería ejercer de una forma más eficaz las labores de supervisión y control en los procedimientos de contratación y en su ejecución (incluida la obligación del contratista de mantener los medios personales ofertados) especialmente de aquellas actuaciones que sean objeto de cofinanciación con Fondos Europeos, para evitar en la medida de lo posible la apertura de procedimientos de corrección financiera de los fondos comunitarios.

Tercera.- Dada la elevada cantidad de recursos empleados en las nuevas infraestructuras portuarias, sería recomendable que Puertos del Estado implantase un modelo de contabilidad de costes más desarrollado para todo el sistema portuario que permita obtener la información analítica por áreas o líneas de negocio, al objeto de poder determinar los márgenes y/o rentabilidades para cada zona y el de los tráficos movidos.

Madrid, 30 de mayo de 2017

EL PRESIDENTE



Ramón Álvarez de Miranda García

ANEXOS

RELACIÓN DE ANEXOS

ANEXO I.-	EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS
ANEXO II.-	EVOLUCIÓN DE LA CIFRA DE NEGOCIOS
ANEXO III.-	RELACIÓN DE CONTRATOS DE ASISTENCIA TÉCNICA OTORGADOS AL MISMO ADJUDICATARIO
ANEXO IV.-	EVOLUCIÓN DE LOS PLANES DE INVERSIÓN 2012-2015 (PREVISIÓN DE PAGOS)
ANEXO V.-	ACTUACIONES PENDIENTES DE EJECUTAR EN PUNTA LANGOSTEIRA
ANEXO VI.-	TRASPASO DE INMOVILIZADO EN CURSO A INMOVILIZADO EN EXPLOTACIÓN A LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA.
ANEXO VII.-	GASTOS FINANCEROS INCORPORADOS A LOS ELEMENTOS DEL INMOVILIZADO DE LAS NUEVAS INSTALACIONES DE PUNTA LANGOSTEIRA EN EL PERIODO 2012-2014
ANEXO VIII.-	AMORTIZACIÓN DEL INMOVILIZADO CORRESPONDIENTE AL PROYECTO DE NUEVAS INSTALACIONES EN PUNTA LANGOSTEIRA
ANEXO IX.-	VOLUMEN DE TRÁFICOS PUERTOS FACHADA NORTE, CORNISA CANTÁBRICA Y ATLÁNTICA
ANEXO X.-	REPRESENTATIVIDAD DE LAS UNIDADES DE NEGOCIO EN EL PERIODO 2008-2014

ANEXO I

COMPARACIÓN TRÁFICOS DATOS PREVISIONES- DATOS REALES

(en miles de euros)

CONCEPTO	2008			2009			2010			2011			2012			2013			2014		
	PREV.	**REAL**	**DIF.**	**PREV.**	**REAL**	**DIF.**	**PREV.**	**REAL**	**DIF.**	**PREV.**	**REAL**	**DIF.**	**PREV.**	**REAL**	**DIF.**	**PREV.**	**REAL**	**DIF.**	**PREV.**	**REAL**	**DIF.**
Graneles Líquidos	8.424	7.459	-11,5%	8.541	6.828	-20,1%	8.700	7.590	-12,8%	8.780	6.645	-24,3%	8.890	7.208	-18,9%	8.670	6.561	-24,3%	8.990	6.256	-30,4%
Graneles Sólidos	4.744	3.292	-30,6%	5.586	3.217	-42,4%	6.050	3.185	-47,4%	6.170	3.472	-43,7%	6.290	4.180	-33,5%	3.563	3.687	3,5%	3.647	4.311	18,2%
Mercancia General	1.588	1.677	5,6%	1.718	1.448	-15,7%	1.760	1.093	-37,9%	1.820	1.228	-32,5%	1.880	1.436	-23,6%	1.420	1.159	-18,4%	1.590	1.044	-34,3%
TOTAL MERCANCIAS	14.756	12.428	-15,8%	15.845	11.493	-27,5%	16.510	11.868	-28,1%	16.770	11.345	-32,3%	17.060	12.824	-24,8%	13.653	11.407	-16,5%	14.227	11.611	-18,4%
(UNIDADES)																					
BUQUES	1.400	1.574	12,4%	1.469	1.394	-5,1%	1.485	1.481	-0,3%	1.500	1.313	-12,5%	1.525	1.343	-11,9%	1.400	1.232	-12,0%	1.450	1.218	-16,0%
PASAJEROS	51.000	64.731	26,9%	52.000	59.982	15,4%	53.000	77.833	46,9%	54.000	134.407	148,9%	55.000	146.884	167,1%	147.499	166.358	12,8%	152.557	129.713	-15,0%
crucero	51.000	57.517	12,8%	52.000	53.574	3,0%	53.000	70.695	33,4%	54.000	128.563	138,1%	55.000	140.890	156,2%	140.499	156.890	11,7%	145.557	129.597	-11,0%
trafico interior		7.214			6.408			7.138			5.844			5.994		7.000	9.468	35,3%	7.000	116	-98,3%
CONTENEDORES (TEUS)	6.000	7.920	32,0%	6.500	7.160	10,2%	10.200	5.623	-44,9%	11.900	5.581	-53,1%	13.600	4.760	-65,0%	8.300	5.160	-37,8%	8.700	1.969	-77,4%

Fuente: Planes de Empresa

ANEXO II

Evolución de la cifra de negocios

COMPARACIÓN DATOS PREVISIONES - DATOS REALES

(en miles de euros)

	2008			2009			2010			2011			2012			2013			2014		
Concepto	**PREV.**	**REAL**	**DIF.**	**PREV.**	**REAL**	**DIF.**	**PREV.**	**REAL**	**DIF.**	**PREV.**	**REAL**	**DIF.**	**PREV.**	**REAL**	**DIF.**	**PREV.**	**REAL**	**DIF.**	**PREV.**	**REAL**	**DIF.**
Tasa de ocupación	4.257	4.645	9,1%	4.306	5.116	18,8%	5.105	5.114	0,2%	5.161	4.795	-7,1%	5.218	4.959	-5,0%	8.629	5.385	-37,6%	7.866	4.974	-36,8%
Tasas de utilización	12.761	14.411	12,9%	13.589	13.730	1,0%	18.406	13.622	-26,0%	19.119	14.909	-22,0%	19.826	17.593	-11,3%	19.264	16.485	-14,4%	19.259	15.862	-17,6%
Tasa del buque	4.220	5.252	24,5%	4.428	5.172	16,8%	6.700	4.987	-25,6%	6.940	5.207	-25,0%	7.200	6.907	-4,1%	7.205	6.785	-5,8%	6.379	6.659	4,4%
T. embarc. deportivas	233	180	-22,7%	254	117	-53,9%	321	153	-52,3%	392	90	-77,0%	404	77	-80,9%	190	67	-64,7%	76	52	-31,6%
T. del pasaje	62	85	37,1%	64	87	35,9%	67	114	70,1%	68	157	130,9%	69	174	152,2%	100	197	97,0%	187	149	-20,3%
T. mercancía	7.915	8.643	9,2%	8.499	8.148	-4,1%	10.900	8.073	-25,9%	11.293	9.117	-19,3%	11.718	10.119	-13,6%	11.500	9.132	-20,6%	12.295	8.704	-29,2%
T. pesca fresca	331	251	-24,2%	344	206	-40,1%	418	295	-29,4%	426	316	-25,8%	435	314	-27,8%	269	302	12,3%	290	298	2,8%
T. utiliza especial zona tránsito.		0			0			0			22			2			2		32	0	
Tasa de actividad	1.403	1.755	25%	1.454	2.234	54%	1.831	1.886	3%	1.856	1.683	-9%	1.882	1.932	3%	2.176	1.775	-18%	2.001	1.762	-12%
Tasa de ayuda a la navegación	3.845	1.682	-56%	4.039	133	-97%	152	140	-8%	153	153	0%	155	174	12%	160	197	23%	155	196	26%
TOTAL TASAS PORTUARIAS	22.266	22.493	1%	23.388	21.213	-9%	25.494	20.762	-19%	26.289	21.540	-18%	27.081	24.658	-9%	30.229	23.842	-21%	29.281	22.794	-22%
Importes adicionales a las tasas		915			10			5			6			2			0			2	
Tarifas y otros	1.200	0	-100%	1.300	604	-54%	1.000	570	-43%	1.100	748	-32%	1.200	823	-31%	263	874	232%	780	823	6%
OTROS INGRESOS DE NEGOCIO	1.200	915	-24%	1.300	614	-53%	1.000	575	-43%	1.100	754	-31%	1.200	825	-31%	263	874	232%	780	825	6%
IMPORTE NETO CIFRA DE NEGOCIOS	23.466	23.408	0%	24.688	21.827	-12%	26.494	21.337	-19%	27.389	22.294	-19%	28.281	25.483	-10%	30.830	24.716	-20%	30.061	23.619	-21%

Fuente: Planes de Empresa

ANEXO III

Relación de contratos de asistencia técnica otorgados al mismo adjudicatario

(en miles de euros)

Ref. Proyecto	Ref. Económico-F.	Denominación	Precio Licitación (IVA excluido)	Proced. Adjudicación	Aprob.Téc.	Importe contrato (IVA incluido)	Fecha contrato
689	1997/I/027/02	A.T.para análisis y viabilidad de las alternativas para la ampliación de las instalaciones del PAC	301	CA	17/03/1997	257	14/08/1997
689	1998/I/068/15	Modificado: Estudio viabilidad conexión ferroviaria entre Puerto y la central de Puentes de García Rod.	12	AD		14	
741	1999/I/016/15	Redacción del proyecto constructivo de nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira (A Coruña)	976	CA	05/03/1999	911	28/06/1999
741	2001/I/078/15	Liquidación de la asistencia tecnica para la redacción el proyecto constructivo de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira			24/08/2001	90	
782	2000/I/055/05	Optimización en canal 2D de la sección principal del Dique en Punta Langosteira y redaccón del Plan Director del Nuevo Puerto	92	AD	02/08/2000	106	

ANEXO III

Relación de contratos de asistencia técnica otorgados al mismo adjudicatario

(en miles de euros)

Ref. Proyecto	Ref. Económico-F.	Denominación	Precio Licitación (IVA excluido)	Proced. Adjudicación	Aprob.Téc.	Importe contrato (IVA incluido)	Fecha contrato
741.22.E.01	2003/I/010	A.T. para la realización de los trabajos complementarios necesarios para la optimización del proyecto constructivo del nuevo puerto exterior de A Coruña	130	AD	26/02/2003	130	
741.25.E.01	2003/I/060	A. T. para la realización de trabajos necesarios para la comparación de las alternativas del nuevo puerto exterior de A Coruña	52	AD	01/09/2003	60	31/10/2003
741.26.E.01	2003/I/074	A. T. para la redacción del proyecto de licitación de las nuevas instalaciones portuarias en punta Langosteira (*)	150	AD	25/11/2003	150	26/12/2003
741.27.E.01	2003/I/077	Redacción modificación del Plan de Utilización de los espacios portuarios del Puerto de A Coruña	65	AD	01/12/2003	74	26/12/2003.

ANEXO III

Relación de contratos de asistencia técnica otorgados al mismo adjudicatario

(en miles de euros)

Ref. Proyecto	Ref. Económico-F.	Denominación	Precio Licitación (IVA excluido)	Proced. Adjudicación	Aprob.Téc.	Importe contrato (IVA incluido)	Fecha contrato
741.28.E.01	2004/I/014	Asistencia técnica para redacción del pliego de bases para la licitación de las obras del Proyecto constructivo de Nuevas Instalaciones portuarias en Punta Langosteira, Asistencia técnica a la A.P. De Coruña durante el proceso de licitación.(*)	35	AD	10/02/2004	35	
741.36.E.01	2004/I/054	Realización de una campaña de medida de parámetros de control de la caidad del agua y batimetría inicial de las playas próximas a Punta Langosteira.				29	
741.37.E.01	2004/I/057	Para el análisis de las ofertas técnicas presentadas por los licitadores en el concurso de las obras del Proyecto constructivo de nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira (*).	67	AD	22/06/2004	66	20/07/2004. .
741.45.E.01	2004/I/088	A. T. En el estudios de evaluación económica financiera incluyendo la reducción de riesgos derivada de la construcción del Puerto Exterior de A Coruña en Punta Langosteira (*)	19	AD	22/10/2004	19	

ANEXO III

Relación de contratos de asistencia técnica otorgados al mismo adjudicatario

(en miles de euros)

Ref. Proyecto	Ref. Económico-F.	Denominación	Precio Licitación (IVA excluido)	Proced. Adjudicación	Aprob.Téc.	Importe contrato (IVA incluido)	Fecha contrato
888.01.E.05.	2004/I/091	Asistencia técnica para la Redacción del Plan Director del Puerto de A Coruña.	113			131	
741.54.E.01	2005/I/052	Asistencia técnica para la Redacción del Reglamento de Explotación del Nuevo Puerto Exterior en Punta Langosteira (A Coruña) (*)	335	CR	21/07/2005	313	28/09/2005
					TOTAL	**2.384**	

(*) IVA incluido

ANEXO IV

EVOLUCIÓN DE LOS PLANES DE INVERSIÓN 2012-2015

PREVISIÓN DE PAGOS (en miles de euros)

PROYECTO	Total Inversión Plan de 2012	Total Inversión Plan de 2013	Total Inversión Plan de 2014	Total Inversión Plan de 2015
NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA	**843.758**	**730.137**	**744.174**	**753.320**
OBRA	**605.901**	**574.067**	**557.194**	**566.768**
Obra (FASE I)	354.529	353.856	353.857	
Obra (FASE II)	15.471	14.550	14.550	
Adicional Modificado	95.901	97.495	97.494	
LIQUIDACIÓN (FASE I y II)		3.250		
Obras anteriores a 31/12/2012				468.377
Actuaciones para garantizar el mantenimiento de la operatividad de la Central Térmica de Sabón		2.476	2.476	
Liquidación de Actuaciones para garantizar el mantenimiento de la operatividad de la Central Térmica de Sabón		240		
Protección toma GNF y mejora de la utilización de las infraestructuras	26.500	26.500	17.493	17.493
Galería para tuberías y canal de desagüe	30.000	28.000	19.924	2.469
Galería para tuberías (Nuevo Proyecto)				27.700
Dique Oeste y rellenos explanada Reibera (1)	53.000	47.000	47.500	46.579
Mejora calado en canal de acceso		700		
Mejora calado en canal de acceso (Fase I)			900	900
Mejora calado en canal de acceso (Fase II)			3.000	3.250
Atraques para buques tanque	30.500			
HABILITACIONES	**20.000**	**31.651**	**36.372**	**34.039**
Habilitaciones (FASE I)	5.000	4.976	3.857	
Habilitaciones (FASE II)	15.000	26.675	32.515	
Habilitaciones Anteriores a 31/12/2012				3.701
Resto Habilitaciones				30.338
REORDENACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS EN CONCESIÓN (2)	**100.000**	**0**	**23.959**	**23.959**
Reordenación de espacios portuarios en concesión (2)	100.000			
Reordenación de espacios portuarios de la concesión de REPSOL			23.959	23.959
EXPROPIACIONES	**8.659**	**9.219**	**9.219**	**9.470**
Expropiaciones (anteriores 4/02/2005)	1.734	1.734	1.734	1.734
Expropiaciones (Fase I y II)	5.214	5.774	5.774	5.640
Información pública (Fase I y II)	211	211	211	211
Futuras Expropiaciones	1.500			
Expropiaciones FASE III		1.500	1.500	
Resto de expropiaciones				1.885
ACTUACIONES COMPLEMENTARIAS Y MEDIDAS PROTECTORAS O CORRECTORAS DE LA D.I.A.	**18.165**	**17.085**	**16.874**	**18.436**
Afecciones líneas eléctricas y gaseoducto	3.598			
Regeneración de las áreas de pesca y marisqueo	4.500			
Proyecto Complementario nº 1	3.307			
Actuaciones anteriores a 31/12/2010		11.405	11.405	11.405
Mejora del entorno del Puerto Exterior y la calidad de vida de los núcleos de Suevos y Rañobre	2.700	1.820	1.820	1.820
Actuaciones varias para el enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español o fomento de la creatividad artística	1.713	1.513	1.302	2.864
Centro multiusos para la interpretación del Castro de Cociñadoiro y la riqueza medioambiental del entorno y observatorio de aves	2.142	2.142	2.142	2.142
A.T. Redacción del Proyecto constructivo y museográfico del Centro Multiusos para la interpretación del Castro de Cociñadoiro y la riqueza medioambiental del entorno y observatorio de aves en Punta Langosteira	205	205	205	205

ANEXO IV

PROYECTO	Total Inversión Plan de 2012	Total Inversión Plan de 2013	Total Inversión Plan de 2014	Total Inversión Plan de 2015
NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA	**843.758**	**730.137**	**744.174**	**753.320**
LIQUIDACIONES Y REVISIONES DE PRECIOS	**74.179**	**81.480**	**85.199**	**83.562**
Revisiones de precios (FASE I)	**55.243**	**54.873**	**54.873**	
Revisiones de precios (FASE II)	**3.071**	**3.315**	**3.315**	
Revisión precios del adicional modificado	**15.865**	**18.277**	**18.277**	
Revisión de precios Liquidación (FASE I y II)		**2.515**	**2.394**	
Liquidación (FASE I y II)			**3.250**	
Liquidación de Actuaciones para garantizar el mantenimiento de la operatividad de la Central Térmica se Sabón			**240**	
Revisiones de precios (FASE III)		**2.500**		
Liquidación y Revisiones de precios (FASE III)			**2.850**	
Liquidaciónes y Revisiones de precios anteriores a 31/12/2012				**82.477**
Liquidaciones y Revisiones de precios				**1.085**
ASISTENCIAS TÉCNICAS	**16.854**	**16.635**	**15.357**	**15.120**
Asistencias Técnicas (Cofinanciadas) anteriores a 31/12/2011	**443**	**443**	**6.402**	**6.402**
Asistencias Técnicas	**8.422**	**8.203**	**8.763**	**8.543**
A. T. control ejecución obras construcción nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira (FASE I)	**4.883**	**4.979**		
A. T. control ejecución obras construcción nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira (FASE II)	**211**	**148**		
Adicional A. T. control ejecución obras construcción nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira	**973**	**940**		
Complementario Nº1 A.T. control ejecución obras. Gestión Integral de obras	**517**	**517**		
A.T. control batimétrico de las obras de construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira (FASE I)	**808**	**787**		
A.T. control batimétrico de las obras de construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira (FASE II)	**171**	**192**	**192**	**175**
A.T. para redacción del Proyecto de Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira (FASE III)	**426**	**426**		
ACTUACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD (3)	**0**	**0**	**0**	**1.966**
Cierre perimetral				**903**
Control de accesos y CCTV				**1.063**

Fuente: Planes de Empresa 2012, 2013, 2014 y 2015

(1) En el Plan de Empresa de 2012 en esta línea el concepto era Dique Oeste y muelle adosado (Fase III)

(2) En el Plan de Empresa de 2012 y 2013 este concepto aparece dentro del apartado de Habilitaciones, creándose a partir del año 2014 un apartado específico para la concesión a REPSOL

(3) Este concepto aparece por primera vez en el Plan de Empresa de 2015

ANEXO V

ACTUACIONES PENDIENTES DE EJECUTAR EN PUNTA DE LANGOSTEIRA



ANEXO VI

Traspaso de inmovilizado en curso a inmovilizado en explotación a las Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta de Langosteira

(en miles de euros)

	I	II	III	IV	V	VI = I + IV + V	VI + II
	VALOR OBRA	**VALOR SALDO LIQUIDACION**	**I +II**	**Valores de los gastos y costes con reparto proporcional al valor de los bienes físicos que se obtienen por naturaleza**	**Valores de los gastos directamente repercutibles por naturaleza**	**TOTAL SIN GASTOS DE LIQUIDACION**	**TOTAL CON GASTOS DE LIQUIDACION**
TERRENOS GANADOS AL MAR Y GENERADOS ENTIERRA POR DEMONTE Y EXCAVACION	**39.776**	**2.903**	**42.679**	**7.613**	**2.438**	**49.827**	**52.730**
OBRAS DE ABRIGO Y DEFENSA	**447.102**	**7.470**	**454.572**	**5.859**	**23.298**	**476.259**	**483.729**
Diques y obras de abrigo	435.406	6.367	441.773	5.706	22.689	463.801	470.168
Escollera de protección de recintos	11.696	1.103	12.799	153	609	12.458	13.561
OBRAS DE ATRAQUE:	**26.241**	**1.073**	**27.314**	**344**	**1.367**	**27.952**	**29.025**
Muelles de hormigón armado	25.683	1.068	26.751	337	1.337	27.357	28.425
Defensas de atraque a muelle	418	4	422	5	23	446	450
Elementos de Amarre en muelles	140	1	141	2	7	149	150
PAVIMENTOS, CALZADAS, Y VÍAS DE CIRCULACIÓN:	**1.105**	**39**	**1.144**	**14**	**58**	**1.177**	**1.216**
Pavimentos en muelles y zonas de manipulación y depósito	770	36	806	10	40	820	856
Puentes de fábrica	335	3	338	4	18	357	360
TOTAL FASE I	**514.224**	**11.485**	**525.709**	**13.830**	**27.161**	**555.215**	**566.700**
OBRAS DE ABRIGO Y DEFENSA	**17.776**	**173**	**17.949**	**170**	**923**	**18.869**	**19.042**
Diques y obras de abrigo. MARTILLO	17.776	173	17.949	170	923	18.869	19.042
OBRAS DE ATRAQUE:	**3.381**	**842**	**4.223**	**33**	**175**	**3.589**	**4.431**
Muelles de hormigón armado	3.381	842	4.223	33	175	3.589	4.431
TOTAL FASE II	**21.157**	**1.015**	**22.172**	**203**	**1.098**	**22.458**	**23.473**
TOTAL FASE I Y FASE II	**535.381**	**12.500**	**547.881**	**14.033**	**28.259**	**577.673**	**590.173**

ANEXO VI

CONTRATOS Y GASTOS DIRECTOS ASOCIADOS AL INMOVILIZADO EN CURSO

(en miles de euros)

Nº EXPED.	DESCRIPCIÓN	TOTAL A 11/04/12
2004/1/033	A.T. PARA REALIZACIÓN DE LAS EXPROPIACIONES CORRESPONDIENTES A LA OBRA DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	102
2004/1/04S-D	ANUNCIO EN DIVERSOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN DE LA EXPROPIACIÓN DE FINCAS PARA LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	79
2004/1/061	EXPROPIACIONES A REALIZAR PARA EJECUCIÓN DE TRABAJOS CORRESPONDIENTES AL PROYECTO NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	6.721
2004/1/089	INSERCIÓN DE ANUNCIO EN DIVERSOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN DE ACTAS PREVIAS A LA EXPROPIACIÓN DE FINCAS PARA LAS INSTALACIONES EN P. LANGOSTEIRA	15
2005/1/064	A.T. PARA LA REALIZACIÓN DE EXPROPIACIONES CORRESPONDIENTES A LA OBRA DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P.LANGOSTEIRA	58
2006/1/081	ANUNCIOS EN EL BOE DE INFORMACIÓN PÚBLICA EXPROPIACIONES PARA EJECUCIÓN OBRAS PUERTO EXTERIOR	28
2006/1/082	ANUNCIOS EN EL BOP DE INFORMACIÓN PÚBLICA EXPROPIACIONES PARA EJECUCIÓN OBRAS PUERTO EXTERIOR	2
2006/1/083	ANUNCIOS EN LA VOZ DE GALICIA DE INFORMACIÓN PÚBLICA EXPROPIACIONES PARA EJECUCIÓN OBRAS PUERTO EXTERIOR	36
2008/1/103	ANUNCIO RESOLUCIÓN PRESIDENCIA AP SOMETIENDO INFORMACIÓN PÚBLICA RELACIÓN DE BIENES Y DERECHOS NECESARIOS EJECUCIÓN OBRAS EXPEDIENTE EXPROPIACIÓN RELATIVO AL RETRANQUEO TALUDES POR RAZONES GEOTÉCNICAS PARA OBTENCIÓN DE MATERIALES PARA EJECUCIÓN OBRAS Y REORGANIZACIÓN SERVICICIOS EN NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS P. LANGOSTEIRA	23
2008/1/144	ANUNCIO RESOLUCIÓN DELEGACIÓN GOBIERNO EN GALICIA DECLARANDO NECESIDAD OCUPACIÓN BIENES Y DERECHOS RELATIVOS EXPDIENTE EXPROPIACIÓN RELATIVO RETRANQUEO TALUDES POR RAZONES GEOTÉCNICAS, PARA OBTENCIÓN MATERIALES NECESARIOS EJECUCIÓN OBRAS Y REORGANIZACIÓN SERVICIOS EN NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS P. LANGOSTEIRA	25
2008/1/152	ANUNCIO BOE RESOLUCIÓN DELEGACIÓN GOBIERNO GALICIA SEÑALAN FECHAS LEVANTAMIENTO ACTAS PREVIA OCUPACIÓN BIENES Y DERECHOS AFECTADOS EXPEDIENTE EXPROPIACIÓN RELATIVO AL RETRANQUEO TALUDES POR RAZONES GEOTÉCNICAS, PARA OBTENCIÓN MATERIALES PARA EJECUCIÓN OBRAS Y REORGANIZACIÓN SERVICIOS EN NUEVAS INSTALACIONESPORTUARIAS P. LANGOSTEIRA	2
	TERRENOS	**7.091**
2005/1/024	A.T. CONTROL DE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA (FASE 1)	4.980
2006/1/110	A.T. CONTROL BATIMÉTRICO DE OBRAS CONSTRUCCIÓN NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA (FASE 1)	786
2006/1/110	AÑO 2012 -SIN FONDOS	33
2007/1/044	MODIFICADO N°1 DE LA A.T. PARA CONTROL DE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	940
	RESTO FASE I	**6.739**
	TOTAL A INCORPORAR A FASE I	**13.830**
2002/1/022/15	REALIZACIÓN MODELO NUMÉRICO PARA EL DISEÑO DEL MARTILLO INTERIOR DEL DIQUE EN EL PUERTO DE A CORUÑA	9
2005/1/024	A.T. CONTROL DE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA (FASE II)	148
2006/1/110	A.T. CONTROL BATIMÉTRICO DE OBRAS CONSTRUCCIÓN NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA (FASE II)	46
	TOTAL A INCORPORAR A FASE II	**203**
	TOTAL GASTOS A INCORPORAR A FASE I O FASE II	**14.033**

ANEXO VI

COSTES INDIRECTOS IMPUTADOS PROPORCIONALMENTE

(en miles de euros)

CÓDIGO PROYECTO	DESCRIPCIÓN	TOTAL A 11/04/12
1997/1/027/02	A.T. ANÁLISIS Y VIABILIDAD ALTERNATIVAS PARA LA AMPLIACIÓN INSNSTALACIONES PUERTO A CORUÑA Y COMPLEMENTARIO	234
1999/1/016/15	REDACCIÓN PROYECTO CONSTRUCTIVO DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA (A CORUÑA)	786
1999/1/074/05	REALIZACIÓN CAMPAÑA INVESTIGACIÓN BATIMÉTRICA PARA AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE A CORUÑA	40
1999/1/114/15	ASESORAMIENTO PARA EL DISEÑO ESTRUCTURAL DEL DIQUE DE P. LANGOSTEIRA	9
1999/1/118/15	EJECUCIÓN CAMPAÑA SONDEOS INVESTIGACIÓN ZONAS TERRESTRES (FASE 1) PARA AMPLIACIÓN PUERTO A CORUÑA	236
2000/1/002/15	EJECUCIÓN ENSAYOS HIDRODINÁMICOS TRIDIMENSIONALES CON OLEAJE MULTIDIRECCIONAL EN P. LANGOSTEIRA	94
2000/1/020/15	ASESORAMIENTO PARA LA PLANIFICACIÓN DE ENSAYOS EN 2D DEL DIQUE DE P. LANGOSTEIRA	9
2000/1/026/15	EJECUCIÓN DE INVESTIGACIONES EN ÁREAS MARÍTIMAS PARA AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE A CORUÑA	74
2000/1/040/15	MODELO FÍSICO DE AGITACIÓN INTERIOR Y ESFUERZOS EN BUQUES ATRACADOS DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	150
2000/1/047/15	ASESORAMIENTO PLANIFINACIÓN Y SEGUIMIENTO ENSAYOS DE AGITACIÓN 3D EN EL D.H.I.	15
2000/1/055/05	OPTIMIZACIÓN EN CANAL 2D SECCIÓN PRINCIPAL DIQUE P. LANGOSTEIRA Y REDACCIÓN PLAN DIRECTOR NUEVO PUERTO.	92
2000/I/I04/15	LIQUIDACIÓN ÚNICA Y DEFINITIVA PLIEGO BASES EJECUCIÓN CAMPAÑA SONDEOS INVESTIGACIÓN ÁREAS TERRESTRES (1ª FASE) AMPLIACIÓN PUERTO	24
2001/1/036/15	TRABAJOS PRECISOS PARA NUEVA CAMPAÑA DE MEDICIÓN DE LA BOYA DE P. LANGOSTEIRA	1
2001/I/078/15	SALDO LIQUIDACIÓN A.T. PARA REDACCIÓN PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	77
2001/I/113/15	ENSAYOS EN MODELO 3D PARA DISEÑO MORRO DIQUE EXTERIOR EN PUERTO DE A CORUÑA	41
2002/I/Ol0/15	ESTUDIO DE MANIOBRAS MEDIANTE SIMULADOR EN TIEMPO REAL DE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA (SOLUCIÓN "MARTILLO")	13
2002/I/021/15	ENSAYOS EN MODELO 3D PARA DISEÑO MORRO DE CAJONES DEL DIQUE EXTERIOR EN PUERTO DE A CORUÑA	39
2002/I/029/15	ASESORAMIENTO Y REALIZACIÓN DE CÁLCULOS EN RELACIÓN AL NUEVO PUERTO EXTERIOR EN P. LANGOSTEIRA	44
2002/1/089/21	CONVENIO ESTUDIO ESTABILIDAD MORRO DEL DIQUE EN TALUD INFLUENCIA DISTINTOS FACTORES INTERVINIENTES, APLICACIÓN PRACTICA A LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	2
2002/I/090/21	ESTUDIO ESTABILIDAD MORRO DIQUE EN TALUD, INFLUENCIA DISTINTOS FACTORES INTERVINIENTES, APLICACIÓN PRÁCTICA A LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA EJECUCIÓN ENSAYOS	25
2002/1/091/21	ESTUDIO ESTABILIDAD MORRO DIQUE EN TALUD INFLUENCIA DISTINTOS FACTORES INTERVINIENTES, APLICACIÓN PRÁCTICA A LAS NUEVAS. INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA ASESORAMIENTO	25
2003/1/002	ESTUDIO DE MANIOBRAS MEDIANTE SIMULADOR EN TIEMPO REAL DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA.	23
2003/1/010	A.T. PARA LA REALIZACIÓN DE LOS TRABAJOS COMPLEMENTARIOS NECESARIOS PARA LA OPTIMIZACIÓN DEL NUEVO PUERTO EXTERIOR DE A CORUÑA	112
2003/1/011	ESTUDIO DE OPERATIVIDAD EN LA ENTRADA DEL NUEVO PUERTO EXTERIOR DE A CORUÑA	30
2003/I/032	ESTUDIO DE MANIOBRAS MEDIANTE SIMULADOR EN TIEMPO REAL DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA. ESTUDIO DE MANIOBRAS DE EMERGENCIA	36
2003/1/060	A.T. REALIZACIÓN TRABAJOS NECESARIOS PARA COMPARACIÓN ALTERNATIVAS DEL NUEVO PUERTO EXTERIOR DE A CORUÑA	51

ANEXO VI

COSTES INDIRECTOS IMPUTADOS PROPORCIONALMENTE

(en miles de euros)

CÓDIGO PROYECTO	DESCRIPCIÓN	TOTAL A 11/04/12
2003/I/074	A.T. PARA REDACCIÓN PROYECTO DE LICITACIÓN NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	129
2003/I/077	NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA. MODIFICACIÓN PLAN UTILIZACIÓN ESPACIOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE A CORUÑA	64
2004/1/014	PLIEGO BASES A.T. REDACCIÓN PLIEGO BASES PARA LICITACIÓN OBRAS PROYECTO CONSTRUCTIVO DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA Y A.T. A LA AP DE CORUÑA DURANTE EL PROCESO DE LICITACIÓN	30
2004/I/047	ESTUDIO BATIMÉTRICO CON SONDA MULTIHAZ EN CANAL ACCESO A NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	46
2004/1/054	REALIZACIÓN DE UNA CAMPAÑA DE MEDIDA DE PARÁMETROS DE CONTROL DE LA CALIDAD DEL AGUA Y BATIMETRÍA INICIAL DE LAS PLAYAS PRÓXIMAS	24
2004/1/057	A.T. EN EL ANÁLISIS OFERTAS TÉCNICAS PRESENTADAS POR LICITADORES EN CONCURSO OBRAS PROYECTO CONTRUCTIVO NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	57
2004/1/062	REALIZACIÓN DE UNA CAMPAÑA DE PROSPECCIÓN ARQUEOLÓGICA SUBACUÁTICA EN LAS FUTURAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	52
2004/I/066	REALIZACIÓN DE TRABAJOS DE EXCAVACIÓN EN CASTRO COCIÑADOIRO EN P. LANGOSTEIRA FASE PREVIA SONDEOS ARQUEOLÓGICOS	13
2004/I/069	ELABORACIÓN DE INFORMACIÓN GRÁFICA DE PELÍCULA CORTA DE SIMULACIÓN HIPERREALISTA Y DESARROLLO CONSTRUCTIVO DEL PUERTO EXTERIOR DE A CORUÑA	13
2004/1/075	SUSTITUCIÓN DE LA CASETA QUE ALBERGA LA ESTACIÓN DE MEDIDA DE REGISTROS DE DATOS PROCEDENTES DE LA BOYA DE OLEAJE FONDEADA EN P. LANGOSTEIRA	2
2004/1/083	A.T. DE ASESORAMIENTO JURÍDICO EN EL PROCESO DE LICITACIÓN Y ADJUDICACIÓN DEL CONTRATO DE OBRA DE NUEVAS INSTALACIONES. PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA POR LA AP.	109
2004/I/084	ASISTENCIA ECONÓMICO~FINANCIERA PARA EL DESARROLLO DEL PUERTO EXTERIOR DE P. LANGOSTEIRA	72
2004/1/088	A.T. EN ESTUDIO DE EVALUACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA INCLUYENDO LA REDACCIÓN DE RIESGOS DERIVADA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO EXTERIOR DE A CORUÑA EN P. LANGOSTEIRA	16
2005/1/011	PLIEGO DE BASES PARA LA REALIZACIÓN DE TRABAJOS DE EXCAVACIÓN EN EL CASTRO COCIÑADOIRO EN P. LANGOSTEIRA	208
2005/I/031	A.T. ASESORAMIENTO ECONÓMICO FINANCIERO VINCULADO AL DESARROLLO DE OBRAS PARA CONSTRUCIÓN NUEVAS INSTALACIONES DEL PUERTO A CORUÑA EN P. LANGOSTEIRA	26
2005/I/032	A.T. ASESORAMIENTO ECONÓMICO-FINANCIERO VINCULADO AL DESARROLLO DE OBRAS PARA CONSTRUCIÓN NUEVAS INSTALACIONES DEL PUERTO A CORUÑA EN P. LANGOSTEIRA	26
2005/I/034	A.T. PARA ADAPTACIÓN Y REVISIÓN JURÍDICA DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN DE UTILIZACIÓN ESPACIOS PORTUARIOS Y SU POSTERIOR TRAMITACIÓN	27
2005/I/035	LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO Y BATIMÉTRICO. COMPROBACIÓN RED TRIGONOMÉTRICA BÁSICA Y BATIMÉTRICA DE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	47
2005/I/052	A.T. PARA REDACCIÓN REGLAMENTO DE EXPLOTACIÓN DEL NUEVO PUERTO EXTERIOR EN P. LANGOSTEIRA	270
2005/1/058	LIQUIDACIÓN ÚNICA Y DEFINITIVA DE LA REALIZACIÓN DE TRABAJOS DE EXCAVACIÓN EN EL CASTRO COCIÑADOIRO EN P. LANGOSTEIRA	21
2005/1/063	INSTALACIÓN DE CÁMARAS DE VIGILANCIA EN LAS OBRAS DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA	46
2005/1/074	TRABAJOS AUDIOVISULAES, MOLDES DE ESTRUCTURAS INTERÉS Y TRASLADO RESTOS ARQUEÓLOGICOS DEL YACIMIENTO DE CASTRO COCIÑADOIRO	84
2006/1/006	REALIZACIÓN DE TRABAJOS DE ESTUDIO, TRATAMIENTO, REGISTRO Y RESTAURACIÓN DE LOS MATERIALES APARECIDOS EN LA EXCAVACIÓN DE CASTRO DE COCIÑADOIRO EN PUNTA LANGOSTEIRA	235

ANEXO VI

COSTES INDIRECTOS IMPUTADOS PROPORCIONALMENTE

(en miles de euros)

CÓDIGO PROYECTO	DESCRIPCIÓN	TOTAL A 11/04/12
2006/1/055	A.T. Y ASESORAMIENTO PARA CONSTRUCCIÓN OBRAS PROYECTO NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	85
2006/1/069	DESVÍO DE LA LÍNEA MEDIA TENSIÓN DE ACOMETIDA AL CENTRO TRANSFORMACIÓN CTNE 15PV92 EN INMEDIACIONES P. LANGOSTEIRA	19
2006/1/075	DESVÍO DE LAS LÍNEAS DE ALTA TENSIÓN DE DOBLE CIRCUITO SABÓN-ARTABRA/S.PEDRO-REPSOL EN LAS INMEDIACIONES DE P. LANGOSTEIRA	309
2006/1/077	A.T. ESTUDIO VIABILIDAD TÉCNICA Y ECONÓMICO-FINANCIERA DEL ACCESO FERROVIARIO AL PUERTO EXTIOR EN P. LANGOSTEIRA	43
2007/1/020	ANUNCIOS EN EL BOP DE INFORMACIÓN PÚBLICA DE MODIFICACIÓN DEL PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS (NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA)	0
2007/1/057	A.T.ESTADO DE LA EVOLUCIÓN DE LA TEMPERATURA EN EL INTERIOR DE LOS BLOQUES DE 70 Y 150 Tn. DEL DIQUE PRINCIPAL DE P. LANGOSTEIRA	7
2007/1/103	A.T. PROYECTO BÁSICO MEDIDAS CORRECTORAS MEJORA OPERATIVIDAD TOMA AGUA CENTRAL DE SABÓN	43
2007/1/118	PROYECTO COMPLEMENTARIO Nº1 DEL PROYECTO EJECUCIÓN DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	3.017
2007/1/135	MODIFICACIÓN DE LA LÍNEA A 220KV FERROATLÁNTLCA-SABÓN ENTRE LOS APOYOS 2 Y 4 MOTIVADA POR LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	8
2007/1/150	ENSAYOS EN MODELO 3D PARA DISEÑO DE ALTERNATIVA DE MORRO EN TALUD PARA DIQUE EXTERIOR EN PUERTO A CORUÑA	44
2007/1/151	ENSAYOS EN MODELO 3D PARA MODELIZACIÓN OLEAJE EN ALTERNATIVA DE MORRO EN TALUD PARA DIQUE EXTERIOR EN PUERTO A CORUÑA	28
2007/1/152	ESTRUCTURA METÁLICA CON TÚNEL PROTECCIÓN ENTRE LOS V-461 Y V-462, MODIFICACIÓN TRAZA Y SECCIÓN TRANSVERSAL DE LA ZANJA ENTRE LOS V-455/2 Y V-461 Y SOBREEXCAVACIÓN Y PROTECCIÓN ESPECIAL EN CRUCE CON FUTURO ACCESO PUERTO ENTRE V-458 Y V-459	342
2008/1/115	A.T. PARA DESARROLLO DE NUEVA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO Y DISTRIBUCIÓN DE HIDROCARBUROS EN PUERTO EXTERIOR A CORUÑA	90
2008/1/118	ADQUISICIÓN SENSOR DE DIRECCCIÓN Y VELOCIDAD E INTEGRACCIÓN EN CABINA PARTÍCULAS DE P.LANGOSTEIRA Y EN CENTRO CONTROL	1
2008/1/121	A.T. A DIRECCIÓN DE LAS OBRAS DEL PUERTO EXTERIOR DE A CORUÑA EN P. LANGOSTEIRA	46
2008/1/161	CONVENIO ENTRE AP. DE A CORUÑA Y CONSELLERÍA DE PESCA E ASUNTOS MARÍTIMOS	4.500
2009/1/018	EQUIPAMIENTO COMPLEMENTARIO DE LA EMBARCACIÓN DESTINADA AL CONTROL BATIMÉTRICO DE LAS OBRAS DE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	46
2009/1/028	ESTUDIO VIABILIDAD CONSTRUCCCIÓN CENTRAL HIDROELECTRICA REVERSIÓN AGUA MARINA EN PROXIMIDADES PUERTO EXTERIOR P. LANGOSTEIRA	12
2009/1/039	ENSAYO MODELO FÍSICO 2D ESTUDIO PRESIONES ESTRUCTUCTURALES TRASDÓS DEBIDAS A REBASES SOBRE DIQUE ABRIGO P. LANGOSTEIRA	50
2009/1/042	A.T. DESARROLLO PROPUESTA GLOBAL MEJORA ENTORNO PUERTO EXTERIOR .P. LANGOSTEIRA Y CALIDAD VIDA NÚCLEOS SUEVOS Y RAÑOBRE	17
2009/1/049	COMPLEMENTARIO Nº1 AL CONTRATO A.T.CONTROL EJECUCUCIÓN OBRAS CONSTRUCCIÓN NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA GESTIÓN INTEGRAL OBRAS	516
2009/1/059	A.T. Y ASESORAMIENTO PARA CONSTRUCCIÓN. OBRAS PROVISIONALES NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA (CAMPAÑA 2009-2010)	48
2009/1/066	CAMPAÑA ENSAYOS SOBRE ARENAS ESTADO CIMENTACIÓN CAJONES EN ATRAQUES GRANELES LÍQUIDOS P.LANGOSTEIRA	6
2009/1/074	ESTRUCTURA METÁLICA CON TÚNEL PROTECCIÓN , MODIFICADO TRAZA Y SECCIÓN TRANSVERSAL DE ZANJA Y SOBREEXCAVACIÓN Y PROTECCIÓN	79
2009/1/080	ESTUDIO BATIMÉTRICO-GEOFÍSICO EN LAS OBRAS DE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	34
2009/1/111	CONVENIO EXPROPIACIÓN PAGO JUSTIPRECIO DESVÍO LÍNEAS ALTA TENSIÓN AFECTADAS EXPDIENTE EXPROPACIÓN FORZOSA CON MOTIVO EJECUCIÓN OBRAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	2.837

ANEXO VI

COSTES INDIRECTOS IMPUTADOS PROPORCIONALMENTE

(en miles de euros)

CÓDIGO PROYECTO	DESCRIPCIÓN	TOTAL A 11/04/12
2009/1/115	A.T.REALIZACIÓN TRABAJOS TOPOGRAFÍA PARA DETERMINAR ASENTAMIENTO DIQUES ABRIGO P. LANGOSTEIRA Y BARRIE MAZA	23
2009/1/129	SALDO LIQUIDACIÓN . OBRAS PROYECTO COMPLEMENTARIO Nº1 DEL PROYECTO EJECUCIÓN NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	290
2010/1/026	SIMULACIÓN MANIOBRAS DE BUQUES EN TIEMPO REAL EN NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	49
2010/1/037	ESTUDIO DE RIESGOS NÁUTICOS EN LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS DE P. LANGOSTEIRA	49
2010/1/062	REDACCIÓN ESTUDIO CAPACIDAD DE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	50
2010/1/070	A.T. MULTIFUNCIONAL PARÁMETROS ECONÓMICOS VINCULADOS A MATERIALES CIERRE DESARROLLO INTEGRAL OPERACIÓN P. LANGOSTEIRA Y DESARROLLO PUERTO INTERIOR	49
	TOTAL GASTOS COMUNES A FASE I V FASE II	**16.636**
2008/1/084	REALIZACIÓN DE UN DVD PUERTO DE A CORUÑA Y PUERTO EXTERIOR	16
2008/1/096	REALIZACIÓN DE UN DOCUMENTAL "AVENIDA ATLÁNTICA"	41
2008/1/102	REALIZACIÓN DE UN LIBRO "VIDAS DO MAR"	8
2008/1/117	EDICIÓN DE UN LIBRO "UN MOTOR ECONÓMICO DE A CORUÑA"	17
2008/1/127	DVD DOCUMENTAL "INFRAESTRUCTURAS AMBIENTALES EN EL PUERTO DE A CORUÑA"	16
2008/I/140	SEGUNDA EDICIÓN DE "DESAFÍO DAS ONDAS" Y "MASCARÓN AZUL"	11
2008/1/142	REALIZACIÓN DE UN LIBRO Y DVD "LUCES NO ATLÁNTICO" HOMENAXE A TORRE DE HÉRCULES	12
20081/159	REALIZACIÓN DE UN LIBRO VOLUMEN 2 PROYECTO MEDUSA	15
2008/I/160	REALIZACIÓN DE UN LIBRO VOLUMEN 1 HISTORIA DE UN CENTENARIO 1908-2008. LAS GRÚAS EN EL PUERTO DE A CORUÑA	10
2009/1/005	EDICIÓN PARA EL TRABAJO DISCOGRÁFICO "AVENIDA ATLÁNTICA"	13
2009/1/033	EDICIÓN LIBRO "MEMORIA 1909" COLECCIÓN EL PUERTO EN CIFRAS	11
2009/1/034	EDICIÓN LIBRO "PLAN ESTRATÉGICO DEL PUERTO DE A CORUÑA 2009-2013" COLECCIÓN EL PUERTO EN CIFRAS	6
2009/1/035	EDICIÓN FACSÍMIL "MEMORIA 1909"	9
2009/1/046	EDICIÓN LIBRO POEMAS "DÁRSENAS DO OCASO". COLECCIÓN EL PUERTO Y LAS LETRAS	13
2009/1/050	EDICIÓN LIBRO-DVD AVENIDA ATLÁNTICA	15
2009/1/067	EDICIÓN DEL LIBRO PATRIMONIO ARTÍSTICO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA	19
	EXPEDIENTES DESTINADOS A LA ATENCIÓN DEL ENRIQUECIMIENTO ARTÍSTICO CULTURAL Y PATRIMONIO HISTÓRICO ESPAÑOL	**232**
	TOTAL COSTE FINANCIERO A IMPUTAR	**11.391**
	COSTES NO DIRECTOS A IMPUTAR PROPORCIONALMENTE	**28.259**

ANEXO VII

Gastos financeros incorporados a los elementos del inmovilizado de las Nuevas Instalaciones de Punta de Langosteira en el periodo 2012-2014

(en miles de euros)

ELEMENTOS DEL INMOVILIZADO	2012	2013	2014	TOTAL
TERRENOS GANADOS AL MAR Y GENERADOS EN TIERRA POR DESMONTE Y EXCAVACIÓN	**984**		**11**	**995**
OBRAS DE ABRIGO Y DEFENSAS	**9.390**		**83**	**9.473**
Diques y obras de abrigo	9.145		82	9.227
Escolleras de protección de recintos	245		1	246
OBRAS DE ATRAQUE	**549**		**5**	**554**
Muelle de hormigón armado	539		5	544
Defensa y elementos de amarre	8		0	8
Elementos de amarre a muelle	2		0	2
PAVIMENTOS, CALZADAS Y VÍAS CIRCULATORIAS	**24**		**0**	**24**
Caminos, zonas de circulación, aparcamientos y depósitos	17		0	17
Puentes de fábrica	7		0	7
TOTAL FASE I	**10.947**		**99**	**11.046**
	0		0	0
OBRAS DE ABRIGO Y DEFENSAS	**373**		**3**	**376**
Diques y obras de abrigo. Martillo	373		3	376
OBRAS DE ATRAQUE	**71**		**1**	**72**
Muelle de hormigón armado	71		1	72
TOTAL FASE II	**444**		**4**	**448**
	0		0	0
TOTAL FASES I Y II	**11.391**	**-**	**103**	**11.494**

ANEXO VIII

Amortización del Inmovilizado correspondiente al Proyecto de Nuevas Instalaciones en Punta Langosteira (en miles de euros)

En miles de euros

	Amortización acumulada			Amortización anual			
Elemento de Inmovilizado	**2012**	**2013**	**2014**	**2012**	**2013**	**2014**	**Nº Años**
OBRAS DE ABRIGO Y DEFENSAS	**-7.036**	**-16.780**	**-26.326**	**-7.036**	**-9.744**	**-9.546**	
Diques y obras de abrigo	-6.791	-16.196	-25.603	-6.791	-9.405	-9.407	50
Escolleras de protección de recintos	-245	-584	-723	-245	-339	-139	40
OBRAS DE ATRAQUE	**-771**	**-1.841**	**-2.906**	**-771**	**-1.070**	**-1.065**	
Muelle de hormigón armado	-684	-1.632	-2.580	-684	-948	-948	30
Defensa y elementos de amarre	-65	-155	-245	-65	-90	-90	5
Elementos de amarre a muelle	-22	-54	-81	-22	-32	-27	5
PAVIMENTOS, CALZADAS Y VÍAS CIRCULATORIAS	**-47**	**-112**	**-177**	**-47**	**-65**	**-65**	
Caminos, zonas de circulación, aparcamientos y depósitos	-41	-98	-155	-41	-57	-57	15
Puentes de fábrica	-6	-14	-22	-6	-8	-8	45
TOTAL FASE I	**-7.854**	**-18.733**	**-29.409**	**-7.854**	**-10.879**	**-10.676**	
OBRAS DE ABRIGO Y DEFENSAS	**-275**	**-656**	**-1.037**	**-275**	**-381**	**-381**	
Diques y obras de abrigo. Martillo	-275	-656	-1.037	-275	-381	-381	50
OBRAS DE ATRAQUE	**-107**	**-255**	**-403**	**-107**	**-148**	**-148**	
Muelle de hormigón armado	-107	-255	-403	-107	-148	-148	30
TOTAL FASE II	**-382**	**-911**	**-1.440**	**-382**	**-529**	**-529**	
TOTAL FASES I Y II	**-8.236**	**-19.644**	**-30.849**	**-8.236**	**-11.408**	**-11.205**	

ANEXO IX

VOLUMEN DE TRÁFICOS PUERTOS FACHADA NORTE, CORNISA CANTÁBRICA Y ATLÁNTICA

(en miles de Tm)

PUERTO	2004					2014				
	GRANELES LIQUIDOS	GRANELES SOLIDOS	MERCANCIA GENERAL	TOTAL	VOL PTO/VOL TOTAL	GRANELES LIQUIDOS	GRANELES SOLIDOS	MERCANCIA GENERAL	TOTAL	VOL PTO/VOL TOTAL
A CORUÑA	7.331	4.444	857	12.632	13%	6.256	4.311	1.044	11.611	12%
AVILÉS	744	3.008	1.258	5.010	5%	611	3.013	1.181	4.805	5%
BILBAO	18.599	5.013	8.894	32.506	33%	16.345	4.594	9.881	30.820	33%
FERROL-SAN CIPRIAN	819	8.609	456	9.884	10%	2.659	9.499	895	13.053	14%
GIJÓN	1.324	18.255	268	19.847	20%	861	16.219	1.817	18.897	20%
MARÍN-PONTEVEDRA	0	820	802	1.622	2%	0	854	1.046	1.900	2%
PASAJES	100	3.494	2.085	5.679	6%	0	1.509	1.943	3.452	4%
SANTANDER	341	4.516	1.057	5.914	6%	234	3.189	1.847	5.270	6%
VIGO	89	686	3.459	4.234	4%	65	299	3.434	3.798	4%
VILLAGARCIA DE AROSA	293	592	239	1.124	1%	126	323	534	983	1%
TOTAL				**98.452**	**100%**				**94.589**	**100%**

ANEXO X

Representatividad de las unidades de negocio en el periodo 2008-2014

Unidades de Negocio (En miles de Tm.)	**2008**	**%**	**2009**	**%**	**2010**	**%**	**2011**	**%**	**2012**	**%**	**2013**	**%**	**2014**	**%**	**Variacion**
Graneles Líquidos	7.459	60%	6.828	59%	7.590	64%	6.645	59%	7.208	56%	6.561	58%	6.256	54%	-16%
Graneles Sólidos	3.292	27%	3.217	28%	3.185	27%	3.472	30%	4.180	33%	3.687	32%	4.311	37%	31%
Mercancia General	1.677	13%	1.448	13%	1.093	9%	1.228	11%	1.436	11%	1.159	10%	1.044	9%	-38%
TOTAL MERCANCIAS	**12.428**	**100%**	**11.493**	**100%**	**11.868**	**100%**	**11.345**	**100%**	**12.824**	**100%**	**11.407**	**100%**	**11.611**	**100%**	**-7%**
Nº DE BUQUES	**1.574**		**1.394**		**1.481**		**1.313**		**1.343**		**1.232**		**1.218**		**-23%**
Nº DE PASAJEROS	**64.731**		**59.982**		**77.833**		**134.407**		**146.834**		**166.358**		**129.713**		**100%**
Cruceros	57.517	89%	53.574	89%	70.695	91%	128.563	96%	140.890	96%	156.890	94%	129.597	100%	125%
Trafico interior	7.214	11%	6.408	11%	7.138	9%	5.844	4%	5.944	4%	9.468	6%	116	0%	-98%
CONTENEDORES (TEUS)[1]	**7.920**		**7.160**		**5.623**		**5.581**		**4.760**		**5.160**		**1.969**		**-75%**

[1] Capacidad de carga de un contenedor normalizado

ALEGACIONES FORMULADAS AL INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LA EJECUCIÓN POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE A CORUÑA DEL PROYECTO DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA, EJERCICIOS 2012, 2013 Y 2014

TRIBUNAL DE CUENTAS
Registro General
ENTRADA (JOG)
Nº Reg 2404 /RG 21258
29-3-2017 11:17:47

Puerto de A Coruña
Autoridad Portuaria de A Coruña

Ministerio de Hacienda y Función Pública
REG. GRAL. DE LA SUBDEL.GOB. EN A CORUÑA
ENTRADA
Nº Reg: 000006332e1700653130
Fecha: 10/03/2017 14:15:10

Puerto de A Coruña
Autoridad Portuaria de A Coruña
9 MAR 2017
Registro de SALIDA Nº 0645
Ref. Registro: 7.1.1

TRIBUNAL DE CUENTAS
DEPARTAMENTO 4.º
FECHA 30.3.2017
ENTRADA Nº 151
SALIDA Nº

D. Lluís Armet i Coma
Tribunal de Cuentas
Sección de Fiscalización
Departamento de Empresas Estatales
c/ Fuencarral nº, 81
28004 Madrid

A Coruña, 9 de marzo de 2017
N/E: 170703 ref. reg. 7.1.1

ASUNTO: "ALEGACIONES AL ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LA EJECUCIÓN POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE A CORUÑA DEL PROYECTO DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA EJERCICIOS 2012 Y 2013"

Se ha recibido en este centro directivo en fecha 6 de febrero, con registro de entrada 170703 el informe anteriormente indicado, dando un plazo de 15 días para presentación de alegaciones y documentación y justificantes que se estimen oportunos.

Por parte de esta Entidad se ha solicitado al Tribunal incrementar el plazo de presentación de alegaciones por el largo período que abarca el control y la ingente documentación puesta a disposición del TDC, expedientes desde 1997, hasta 2014, accediendo el Tribunal a conceder 8 días más de plazo para la presentación de las alegaciones que se estimen oportunas y documentación complementaria para revisar y confirmar o alegar al contenido del expositivo del informe en sus distintos apartados y conclusiones.

Por parte de esta entidad, y a los efectos de facilitar el seguimiento de alegaciones, o en la mayoría de los casos matizaciones, apreciaciones y explicaciones al contenido del informe, se procede a consignar la numeración de la estructura del informe en sus distintos apartados, con idéntica estructura a la del anteproyecto de informe para facilitar la trazabilidad de las contestaciones.

Igualmente y de cara a facilitar tanto la comprensión de la parte expositiva como la documentación adicional aportada, se adjuntan dos series de anexos, denominadas serie anexos ECOFIN y serie anexos jurídico-técnicos (contratación), y que quedarán debidamente reflejados a lo largo de la parte expositiva, así como con sus correspondientes índices generales independientes para cada una de las dos grandes áreas que conforman el contenido del presente escrito de alegaciones y apreciaciones al anteproyecto de informe emitido por el TDC

Previamente a ello, y en el mismo sentido del informe, desde este Centro Directivo deseamos efectuar un expositivo resumen, a modo de preámbulo que se concreta en las siguientes reflexiones:

Con independencia de las aclaraciones que realizaremos en el presente documento a las consideraciones y conclusiones alcanzadas por el Tribunal de Cuentas, tal y como constan en su Anteproyecto de Informe de fiscalización enviado a alegaciones, siguiendo la estructura del mismo, para su comodidad, y con independencia de la profundidad de las mismas, nos gustaría hacer una introducción pre ambular que ponga en contexto los antecedentes, el desarrollo y la situación actual de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, dada la consideración de la misma como una actuación singular, como esperamos acreditar y poner de manifestó a lo largo del presente exponendo, en las distintas vertientes del alcance del anteproyecto del informe del TDC para someter a su consideración.

Tal y como el Tribunal de Cuentas expone en su Anteproyecto de Informe de Fiscalización de forma acertada, los motivos que llevaron, en su momento, a analizar la oportunidad de un nuevo Puerto, o como se ha calificado de dársena o puerto exterior en A Coruña fueron el agotamiento de los espacios del puerto interior, el conflicto existente en la relación puerto-ciudad y los riesgos físicos y medioambientales de todos bien conocidos (tubería bajo la ciudad hacia la refinería, catástrofes como las del "Mar Egeo", "Prestige", "Urquiola", etc.). En relación con este último punto, hay que tener en cuenta además que, evitando este tipo de riesgos físicos y medioambientales en un puerto situado en un núcleo urbano, no solo se protege a las personas y al medioambiente, sino que se logra un ahorro, puesto en sí de manifiesto en el estudio de riesgos diferenciales aportado por la APAC en la solicitud de fondos para el proyecto, formando parte del estudio económico financiero aportado en la misma, y puesto en valor no sólo para el Puerto de A Coruña, sino por ende para la Marca España en términos de la notoriedad negativa que un incidente de esta naturaleza tiene a nivel mundial (recordemos la cobertura en los telediarios de todo el mundo que tuvo la última catástrofe, la del "Prestige"), y dado el ámbito territorial para la Unión Europea.

En este sentido, la ampliación del Puerto interior y su ubicación fuera de un núcleo poblacional, claramente no obedecía a una necesidad de tráfico como primer parámetro de decisión, el cual, no obstante, se preveía se incrementaría como consecuencia de la posible ampliación, es decir, sería una consecuencia del traslado, no la razón que lo motivaba; obedecía, como indicábamos, a una necesidad de no encontrarnos en el año 2025 efectuando operaciones de carga y descarga de graneles líquidos e hidrocarburos así como de graneles sólidos, a menos de 900 metros de barrios urbanos con más de 100.000 ciudadanos.

De facto, fue a raíz del desgraciado accidente del "Prestige" cuando un Consejo de Ministros celebrado en A Coruña tomó la decisión de analizar la viabilidad de construir un puerto exterior con objeto de dar una solución a los riesgos de carácter medioambiental y social que existía para la población del entorno y sobre todo poder resolver problemas e incidencias de carácter medioambiental, que superaban el ámbito local, autonómico y nacional, con trascendencia a nivel europeo, y por tanto mundial. Comparemos cuestiones e impactos del accidente del buque "Prestige" a nivel mundial como el accidente e incidencias del buque "Exxon Valdes" y similares.

Es importante a este respecto poner de manifiesto que la Comisión Europea reflejó en su acuerdo los argumentos de la ampliación y consideró la actuación susceptible de inclusión

entre las que pueden ser objeto de financiación con Fondos Europeos del Fondo de Cohesión del programa operativo 2000-2006. En este sentido, es importante recordar los ámbitos de intervención de los Fondos de Cohesión:

- El medio ambiente en el marco de las prioridades de la política comunitaria de protección del medio ambiente definidas en el programa de política y acción en esta materia. En dicho contexto, el Fondo podía actuar también en los ámbitos relacionados con el desarrollo sostenible y el transporte no vinculado con las redes transeuropeas.
- Las redes transeuropeas de transporte, en particular los proyectos prioritarios de interés europeo.

A raíz de la decisión del Consejo de Ministros indicada, se constituyeron comisiones simultáneas para analizar las diferentes perspectivas (técnica, económica y financiera) con plena integración y colaboración de la Administración Local, la Autonómica y la Central. A este respecto, la Presidente de Puertos del Estado comunicó al Presidente de la Autoridad Portuaria de A Coruña el 18 de febrero de 2004 que con fecha 2 de febrero de 2004 la Comisión para el estudio de la viabilidad técnica y económico-financiera de la construcción del Puerto Exterior de A Coruña finalizó los trabajos que se habían venido desarrollando, valorando positivamente la viabilidad de la actuación contemplada. En esa misma fecha se procedió a la firma del "Convenio para la reordenación urbanística de determinados terrenos del actual puerto de A Coruña y de la estación de ferrocarril de San Diego, vinculada a la mejora de la estructura urbanística de la ciudad y a la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira" entre el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia y los Ayuntamientos de A Coruña y de Arteixo, manifestando en dicho documento el Ministerio de Fomento su compromiso de que, una vez realizada la tramitación correspondiente, se liciten las obras antes de la finalización de febrero de 2004.

En definitiva, se trató de una decisión del Gobierno de la Nación con el consenso de todas las administraciones involucradas. Los hitos fundamentales de ese proceso fueron los siguientes:

- **3 de diciembre de 1992: accidente del Mar Egeo**

- **14 de marzo de 1997**: Se aprueba la Dirección de la APAC la justificación de la inversión: "ANÁLISIS Y VIABILIDAD DE LAS ALTERNATIVAS PARA LA AMPLIACIÓN DE LAS INSTALACIONES DEL PUERTO DE LA CORUÑA". En la misma se indica:

  "Entre los objetivos incluidos en el Plan de Empresa de esta Autoridad Portuaria para 1997 figura la realización de un estudio sobre las posibles alternativas para la ampliación de las actuales instalaciones del puerto de La Coruña. Con este estudio se pretende conocer la viabilidad técnica y económica de una ampliación con la que se trata de conseguir un doble objetivo:

  - *Definir y valorar las obras precisas para las ampliaciones que la evolución futura del puerto demande, ampliaciones que no es posible plantear en las aguas de la Ría de La Coruña, ni tampoco en la de Ares, por razones ambientales y urbanísticas.*

- *Trasladar progresivamente a las nuevas instalaciones los tráficos de graneles líquidos y sólidos que en la actualidad suponen un riesgo o una molestia para las áreas urbanas próximas, a una zona suficientemente alejada de los núcleos de población, tanto del término municipal de La Coruña como del de Arteixo."*

- ORDEN del Ministerio de Fomento de **28 de diciembre de 1999** por la que se aprueba el Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto (BOE 17/1/2000) (DOG 11/1/2000): Incorpora a la superficie terrestre de la zona de servicio del Puerto de A Coruña el tramo de dominio público marítimo-terrestre comprendido entre Punta Langosteira y Punta do Pelón, en el Concello de Arteixo, de siete kilómetros de longitud y unos veinte de largo, con una superficie estimada de 140.000 m2, al objeto de poder ampliar las instalaciones del puerto a medio y largo plazo con el menor impacto ambiental posible.

- **23 de febrero de 2001**, la Secretaría General del Ministerio de Medio Ambiente resuelve la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto "Nuevas Instalaciones portuarias en Punta Langosteira" (BOE 14/3/2001), considerando dicho proyecto ambientalmente viable.

- El **24 de enero de 2003** se celebra en A Coruña un Consejo de Ministros extraordinario y, entre los acuerdos de dicho Consejo, se decide sobre la necesidad de llevar a cabo un estudio de la viabilidad de poder afrontar unas nuevas instalaciones portuarias en A Coruña que aborde, entre otros, la solución a los problemas de carácter medioambiental y social para la población del entorno, así como servir en su caso de solución a la posibilidad de evitar desastres ecológicos de tamaña naturaleza como el acaecido.

- **30 de octubre de 2003** La COMISIÓN TÉCNICA bajo la Presidencia del Conselleiro de Política Territorial y Obras Públicas de la Xunta de Galicia, encargada por el Ministerio de Fomento de realizar un análisis de los estudios de viabilidad técnico-económica para la ampliación del puerto de A Coruña finaliza sus trabajos, concluyendo que la alternativa considerada como más ventajosa resulta ser la denominada alternativa nº 1.

- **2 de febrero de 2004**: La Comisión creada por el Gobierno de la Nación, bajo la presidencia del Ministro de Fomento, para el estudio de la viabilidad técnica y económico-financiera de la construcción del Puerto Exterior de A Coruña concluye sus trabajos valorando positivamente la viabilidad de la actuación planteada.

- **2 de febrero de 2004**: Se procede a la firma del "Convenio para la reordenación urbanística de determinados terrenos del actual puerto de A Coruña y de la estación de ferrocarril de San Diego, vinculada a la mejora de la estructura urbanística de la ciudad y a la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira", entre el Ministerio de Fomento, Xunta de Galicia, Ayuntamiento de A Coruña y Ayuntamiento de Arteixo. En dicho documento, el Ministerio de Fomento manifiesta su compromiso de que, una vez realizada la tramitación correspondiente, se proceda a la licitación de las obras antes de la finalización del mes de febrero de 2004.

- El **17 de febrero de 2004** la Dirección de Infraestructuras y Servicios Portuarios de Puertos del Estado emite de conformidad, el preceptivo Informe Técnico sobre el Proyecto Constructivo de "Nuevas instalaciones en Punta Langosteira".

- **18 de febrero de 2004**. El Presidente de Puertos del Estado aprueba la modificación del Plan de Inversiones 2003-2007 incluyendo una partida de 630.364 miles de euros en el periodo 2004-2014

- El **23 de febrero de 2004**, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de A Coruña aprobó el Proyecto de "Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira".

- El **25 de febrero de 2004**, se publicó en el Boletín Oficial del Estado la resolución del Presidente de la Autoridad Portuaria de A Coruña, por la que se anuncia el "Concurso para la contratación de las obras de las Nuevas Instalaciones en Punta Langosteira", por un presupuesto base de licitación por importe de 503.933.770,84 Euros (IVA incluido).

- El **8 de marzo de 2004**, el Delegado del Gobierno en Galicia dictó resolución en la que acordaba la expropiación forzosa de los bienes y derechos necesarios para la ejecución del proyecto constructivo de nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, en la que reconocía a la Autoridad Portuaria de A Coruña la condición de beneficiario por causa de utilidad pública de la expropiación.

- El **22 de septiembre de 2004**, la Ministra de Fomento dictó la Orden por la que se declara la urgente ocupación de los bienes y derechos afectados por la expropiación necesaria para la ejecución de las obras del proyecto "Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira" .

- El **20 de diciembre de 2004** el Consejo de Administración de la APAC, acordó adjudicar a "DRAGADOS, S.A., SOCIEDAD ANÓNIMA TRABAJOS Y OBRAS (SATO), SOCIEDAD ANÓNIMA DE OBRAS Y SERVICIOS, COPASA y CONSTRUCCIONES ESPECIALES Y DRAGADOS, S.A.(DRACE), UNIÓN TEMPORAL DE EMPRESAS ", por el importe de su solución variante, 429.200.392,63 euros, y un plazo de 78 meses.

- El **4 de febrero de 2005** el Reino de España presenta una solicitud de ayuda del Fondo de Cohesión para el Proyectó de Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langostera – 1ª Fase.

- El **10 de junio de 2005** el Consejo de Ministros declaró una zona de reserva a favor del Ministerio de Fomento-Autoridad Portuaria de A Coruña, de los espacios de dominio público marítimo-terrestre necesarios para la realización de las obras comprendidas en el proyecto de "Nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira" (707,90 hectáreas de las aguas marinas).

- El **11 de marzo de 2005** se inician las obras.

- El **12 de diciembre de 2005** por Decisión de la Comisión Europea C(2005) 5446, se concede una ayuda del Fondo de Cohesión por importe de 257.530.720 €, para el

proyecto de "Nuevas Instalaciones portuarias en Punta Langosteira". En el apartado 10 *Análisis socioeconómico de costes y beneficios* se indica:

> *En el apartado de ingresos se han considerado los ingresos derivados de la venta de terrenos, de la mayor actividad portuaria así como de la valoración financiera de la reducción de riesgos en caso de que se produjesen accidentes relacionados con el transporte de graneles líquidos y sólidos si continuasen funcionando en el puerto actual.*

- El **28 de diciembre de 2011** concluyen las obras, con solo 3 meses de retraso sobre el plazo inicialmente previsto.

En relación con el análisis económico-financiero realizado en su momento, y como su *Anteproyecto de Informe* apunta acertadamente, el mismo contemplaba que el proyecto se financiaría, fundamentalmente, con base en:

1. Fondos de Cohesión europeos.
2. La enajenación de los terrenos que se liberarían como consecuencia del traslado de parte de las instalaciones del puerto interior (San Diego y muelle petrolero, por una parte, y Calvo Sotelo y Baterías, por otra).
3. La generación de fondos por parte de la propia APAC en el desarrollo de sus actividades por la vía de generación de nuevos tráficos.

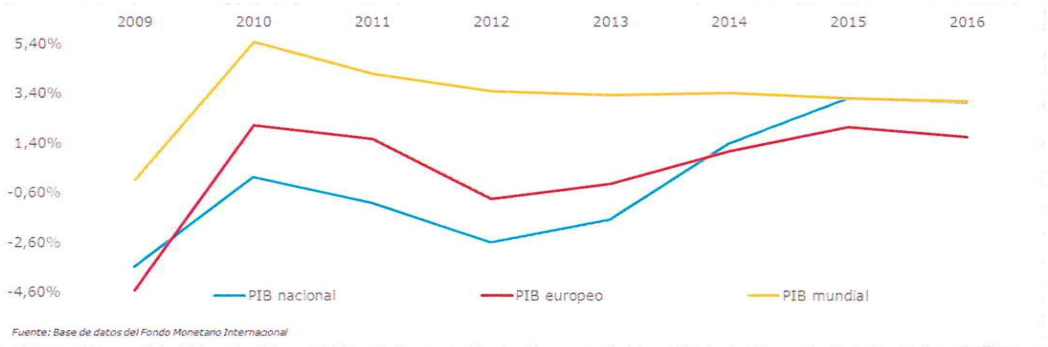
En este sentido, y considerando las premisas micro y macro económicas bajo las cuales se realizó dicho estudio y la situación y las perspectivas de la economía nacional, europea y mundial, sobre las que comentaremos más adelante, existentes en dichas fechas, dicho informe puso de manifiesto que el Puerto de A Coruña tenía capacidad suficiente para generar los fondos necesarios para la construcción de las nuevas instalaciones de Punta Langosteira.

Dicho esto, y dado que la magnitud de la obra requería de un dilatado proceso de licitación, preparación y ejecución de actividades, el esquema de financiación analizado y aprobado inicialmente no se desarrolló *ceteris paribus*, es decir, el entorno, la necesidad de inversiones adicionales para su plena operatividad (ya anunciadas por el Presidente de la APAC en 2009) y, por tanto, los pilares sobre los cuales se sustentaba (y que acabamos de citar), cambiaron radicalmente de una forma que nadie previó, no solo a nivel del Puerto, de Puertos de Estado o de la Administración Española, sino de ningún organismo de análisis internacional, como fue la crisis económica y financiera que desde 2008 azotó (y azota) de forma global la economía y los mercados.

Sin ánimo de ser exhaustivos, nos parece importante detenernos brevemente en una explicación del citado entorno, el que llevó a que los pilares del esquema de financiación no se pudiera ejecutar como se había previsto, diseñado y aprobado inicialmente. En este sentido, la primera y, sin duda, fundamental quiebra de dicho esquema fue, y es, el retraso en la enajenación de los activos del Puerto Interior, una de las principales fuentes de financiación del proyecto (que a día de hoy no tiene previsión de corto plazo de producirse). A este respecto hay que indicar que a la fecha se está en conversaciones con el Ayuntamiento de A Coruña y con Puertos de Estado por cuestiones vinculadas al tratamiento de los terrenos que, en cumplimiento de sus compromisos, la Autoridad Portuaria estará en disposición de

enajenar para la generación de los fondos necesarios para aplicar a minorar los créditos existentes, dado que ha cumplido prácticamente con la construcción de las nuevas infraestructuras. Todo ello quedando claro que el alcance urbanístico compete a las autoridades locales y autonómicas con competencia en la materia y que pese a la situación de retraso evidenciada claramente a fecha actual en la consecución de la generación de dicha fuente de financiación la APAC ha dado cumplimiento tanto al hito de ejecución en plazo de la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteria, como al cumplimiento de sus obligaciones financieras adquiridas como consecuencia de ello en los diversos frentes que que tiene que afrontar, llámense proveedores de inmovilizado, proveedores de servicios de actividades corrientes al igual que sus proveedores de recursos financieros, BEI y OPPE, con cumplimiento estricto de condiciones tanto a nivel de pago de principales de préstamos como de costes financieros incurridos hasta la fecha de emisión del presente.

Retomando el hilo conductor anterior, hay que pensar que, si bien veníamos de un final de siglo XX en crecimiento constante, el cual continuó en los primeros años del siglo XXI, y en el que se hablaba del "milagro español", la desaceleración de las economías, iniciada por la crisis de Lehman Brothers, en 2008 fue la tónica constante de los siguientes años, como se puede apreciar en la evolución del Producto Interior Bruto (PIB) de los últimos años donde la atonía del PIB europeo le acompañaban PIBs negativos en la economía española los cuales, hasta hace muy poco tiempo, no cambiaron de signo:

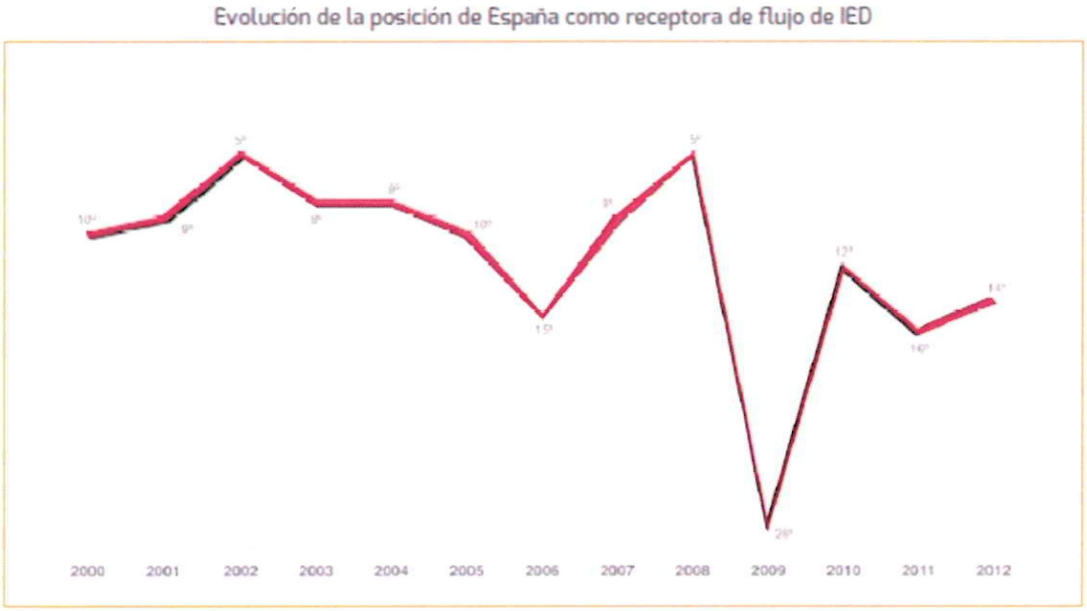


Fuente: Base de datos del Fondo Monetario Internacional

Ese parón de las economías a nivel global tuvo una incidencia muy brusca, por lo inmediato y lo profundo, en la economía española, muy dependiente de la actividad inmobiliaria y de la construcción, así como del turismo, y con una dependencia de la financiación exterior en los mercados financieros tremendamente alta. Como es de todos conocido, los *conduits* trajeron a Europa y a España rápidamente la crisis de las *hipotecas basura,* lo cual hizo que nuestro sistema financiero se viera en problemas, no solo financieros sino también de solvencia rápidamente. La consecuencia de todo esto fue una reducción del crédito a las familias y a las empresas, lo que se convirtió en una espiral negativa que nos arrastró durante muchos años a crecimientos negativos del PIB, como acabamos de ver.

La imagen de la España del *"milagro español"* se vio muy dañada a nivel internacional y nuestra economía, tremendamente dependiente de la inversión extranjera directa (IED), sufrió

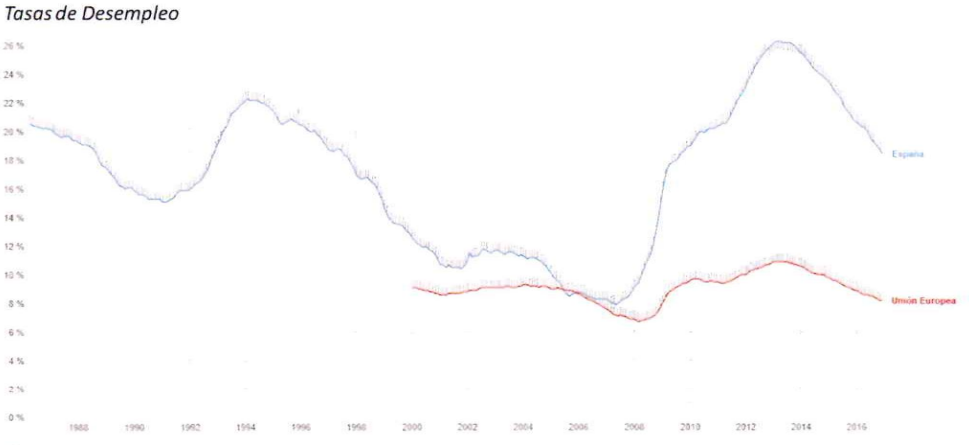
un enorme retroceso en la entrada de capitales extranjeros con los que financiar nuestro crecimiento, como se puede ver a continuación:



Fuente: Estadísticas Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)

Esta falta de entrada de liquidez en nuestro sistema, unida a la asfixia que nuestro sistema financiero generó en familias y empresas, hizo que uno de los motores de la economía española, la construcción y la promoción inmobiliaria, se frenara de repente. Para ilustrar brevemente este frenado en uno de los pilares básicos de la economía de aquellos años, es importante repasar brevemente algunos datos:

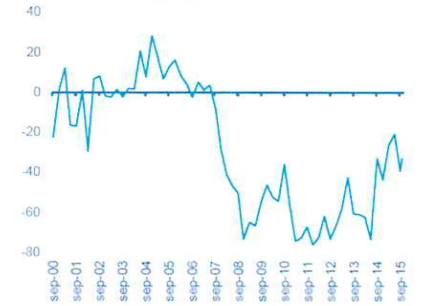
1. La asfixia financiera que sufrían las familias y las empresas generaba, en espiral, una situación de desempleo que nos llevó a los primeros puestos mundiales en dicho índice por ende de la situación de un paro creciente, como se puede ver en el siguiente gráfico:



Fuente: Eurostat

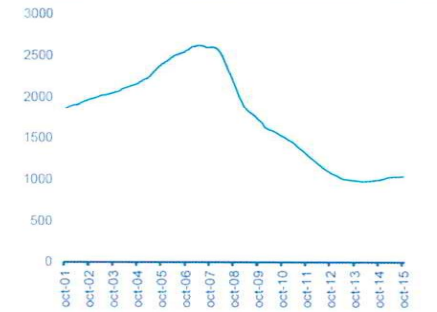
2. Esa situación de desempleo llevó a las familias a canalizar todos sus esfuerzos en el ahorro y a la subsistencia y, por tanto, se dedicaban menos recursos a la adquisición de viviendas, lo que hizo que el precio de las mismas se desmoronara lo que a su vez hizo que cada vez se construyeran menos y que, por tanto, ello en sí mismo generase aún más desempleo, como se aprecia en los gráficos adjuntos:

España: indicador de clima de la construcción residencial (diferencia de respuestas)



Fuente: BBVA Research a partir de MINETUR

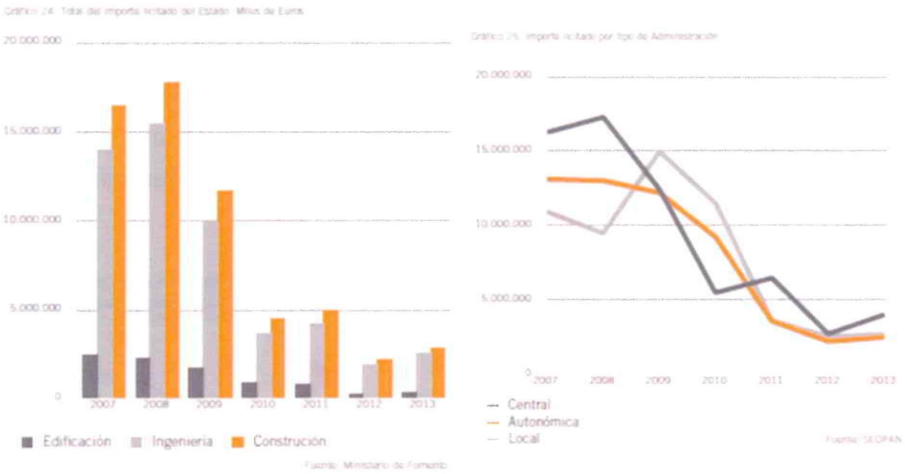
España: ocupados en el sector de la construcción (en miles, datos desestacionalizados)



Fuente: BBVA Research a partir de MFOM



3. Incluso fuera del entorno de las familias y, por tanto de la edificación, en dichos años, y debido a la crisis económica y mundial, se produjo un parón en las licitaciones de obras. En los gráficos adjuntos queda sobradamente mostrado el parón que se produjo por parte de la Administración en las licitaciones, no solo de edificaciones, sino también de proyectos de ingeniería y de construcción y tanto a nivel local, como autonómico y central:



En definitiva, parece que el entorno económico, disruptivo con lo anterior y difícilmente previsible, tuvo en España un especial impacto en el sector inmobiliario y de la promoción, lo que no ayudó, sino todo lo contrario, a que una de las principales fuentes de financiación del Puerto exterior, la enajenación de los terrenos liberados, se pudiese materializar. No solo no había demanda en el sector, sino que los precios de la poca que había, habría llevado, en caso de haber forzado la venta, a materializar dichas ventas con operadores globales oportunistas, no maximizando por tanto el valor de los mismos.

Si ahora nos centramos en otro de los pilares del plan económico-financiero, hemos de hablar de la financiación por la vía de la generación de ingresos por parte de la propia Autoridad Portuaria en base al crecimiento en sus tráficos. Dicho esto, es importante poner de manifiesto y no olvidar que el incremento de los tráficos no era uno de los motivos que movieron el proyecto del Puerto Exterior, sino una consecuencia del mismo.

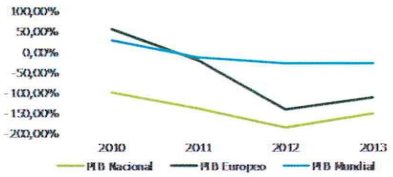
Es un hecho conocido por todos que las previsiones de los tráficos realizadas en los diferentes planes de empresa no se han ido cumpliendo, pero hemos de analizar a qué obedece ese diferencial. Antes hablábamos de cómo había evolucionado la creación de riqueza (el PIB) en España, en Europa y en el mundo según los datos del FMI, organismo cuya reputación técnica está fuera de toda duda. En este sentido, creemos que es interesante analizar cómo, en su caso, se pueden haber desviado las previsiones que el propio FMI realiza todos los años en relación con el PIB de los siguientes cinco ejercicios para España, Europa y el mundo.

En línea con lo anterior, los siguientes gráficos muestran:

- Para las previsiones que el FMI realizó en los ejercicios 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013 y 2014, el porcentaje de equivocación de las mismas con respecto a los PIBs reales de dichos ejercicios.
- Los tráficos previstos en los diferentes planes de empresa (coincidente con los períodos de análisis del FMI) así como los reales y los porcentajes de desviación de las citadas previsiones con respecto a la realidad.

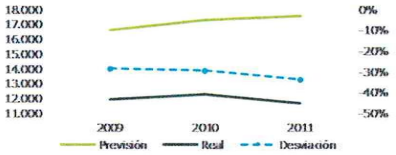
Sin necesidad de entrar en la comparación de las cifras año por año y sin necesidad de debatir sin son o no comparables, y teniendo en consideración la rigurosidad del FMI, lo que sí parece claro es que la realización de previsiones en dichos ejercicios era una labor sujeta a un elevado grado de incertidumbre, máxime en el período 2008-2012.

Porcentaje de desviación de las previsiones realizadas con base en 2008 con respecto al real



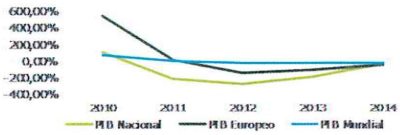
Fuente: Base de datos del Fondo Monetario Internacional

Porcentaje de desviación de las previsiones de Tráficos realizadas con base en 2008 con respecto al real



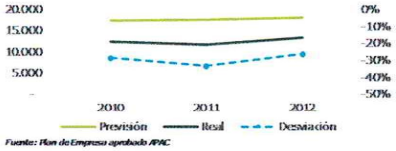
Fuente: Plan de Empresa aprobado APAC

Porcentaje de desviación de las previsiones realizadas con base en 2009 con respecto al real



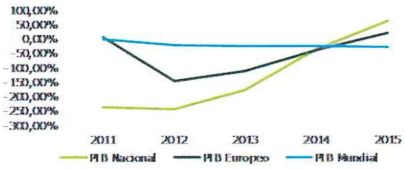
Fuente: Base de datos del Fondo Monetario Internacional

Porcentaje de desviación de las previsiones de Tráficos realizadas con base en 2009 con respecto al real



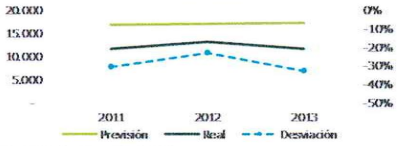
Fuente: Plan de Empresa aprobado APAC

Porcentaje de desviación de las previsiones realizadas con base en 2010 con respecto al real



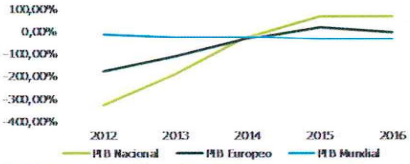
Fuente: Base de datos del Fondo Monetario Internacional

Porcentaje de desviación de las previsiones de Tráficos realizadas con base en 2010 con respecto al real



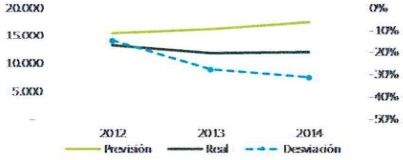
Fuente: Plan de Empresa aprobado APAC

Porcentaje de desviación de las previsiones realizadas con base en 2011 con respecto al real



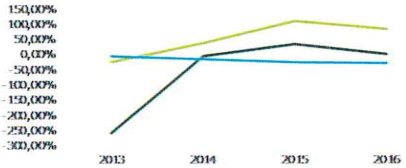
Fuente: Base de datos del Fondo Monetario Internacional

Porcentaje de desviación de las previsiones de Tráficos realizadas con base en 2011 con respecto al real



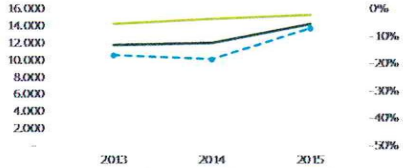
Fuente: Plan de Empresa aprobado APAC

Porcentaje de desviación de las previsiones realizadas con base en 2012 con respecto al real



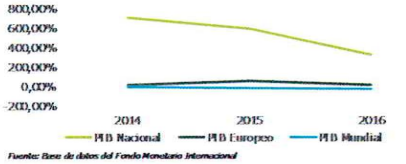
Fuente: Base de datos del Fondo Monetario Internacional

Porcentaje de desviación de las previsiones de Tráficos realizadas con base en 2012 con respecto al real



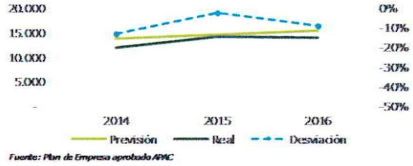
Fuente: Plan de Empresa aprobado APAC

Porcentaje de desviación de las previsiones realizadas con base en 2013 con respecto al real



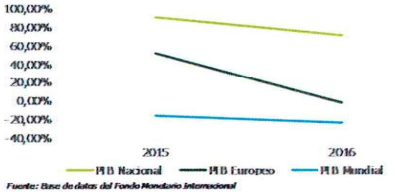
Fuente: Base de datos del Fondo Monetario Internacional

Porcentaje de desviación de las previsiones de Tráficos realizadas con base en 2013 con respecto al real



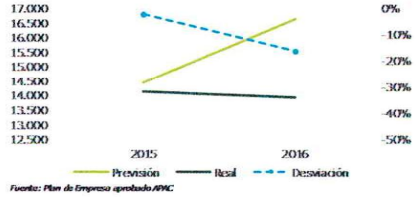
Fuente: Plan de Empresa aprobado APAC

Porcentaje de desviación de las previsiones realizadas con base en 2014 con respecto al real



Fuente: Base de datos del Fondo Monetario Internacional

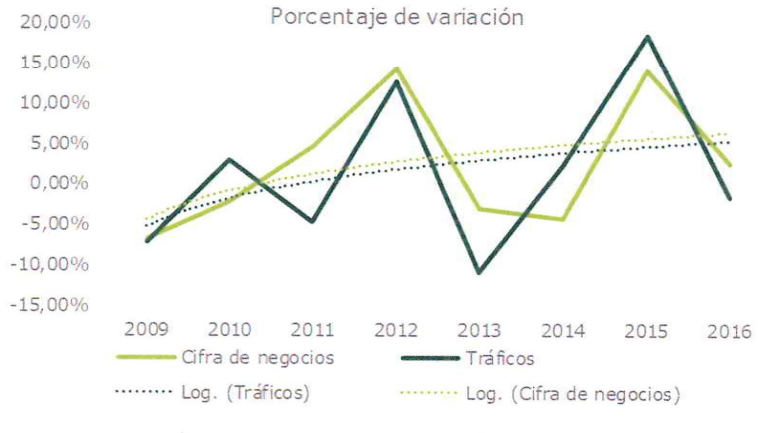
Porcentaje de desviación de las previsiones de Tráficos realizadas con base en 2014 con respecto al real



Fuente: Plan de Empresa aprobado APAC

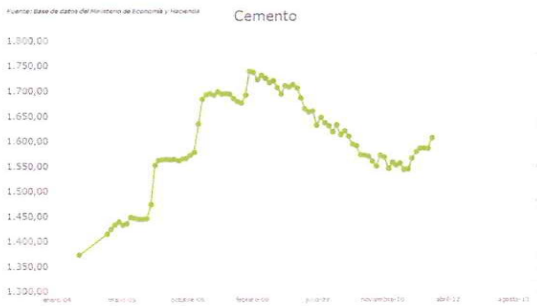
Dicho esto, y sin entrar en consideraciones de factores exógenos y fuera del alcance de la gestión de la APAC, como son la determinación de determinadas tasas, lo cierto es que en este entorno tan incierto y a pesar de que el Puerto exterior no está totalmente operativo, podemos ver que la tendencia (calculada como la recta de regresión logarítmica) de la cifra de ingresos y los tráficos del Puerto es, en ambos casos, creciente:

Fuente: Planes de Empresa aprobados APAC periodo 2008-2016

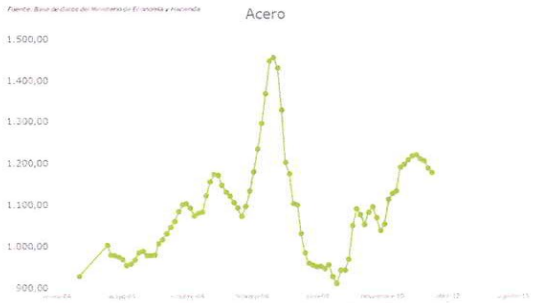


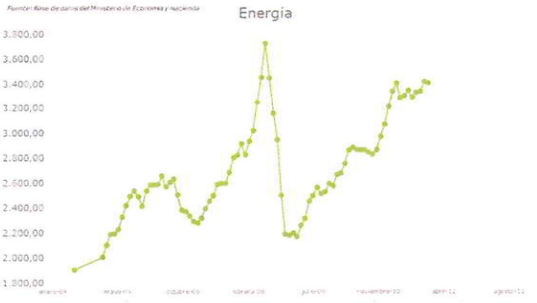
Otro de los aspectos sobre el que entendemos que merece la pena hacer una breve reflexión y comentario son los sobrecostes sufridos por la obra, como se apunta en su *Anteproyecto de Informe de Fiscalización*. En este sentido, creemos que es importante diferenciar un incremento de costes por imprevisión, dificultades constructivas, eTdC. de un incremento que se deba al cumplimiento de la regulación a la que la APAC está sometida y cuyo cumplimiento es, sin ningún género de duda, uno de los ejes que mueve su forma de actuar. En este sentido, y como ustedes bien conocen, los precios en los contratos con el sector público están sujetos a una serie de revisiones cuya fórmula (Kt), para el caso que nos ocupa, depende de la evolución del precio d determinadas variables (cemento, mano de obra, acero y energía) sobre las que la APAC no tiene ninguna influencia.

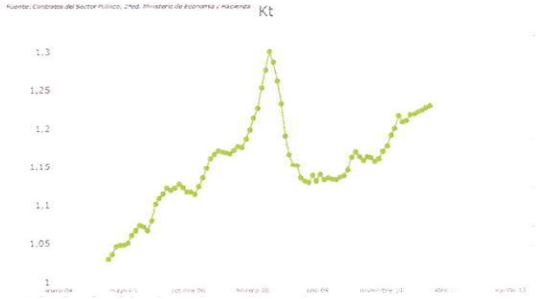
En este sentido, en los cuadros que les mostramos a continuación pueden constatar la escalada que las variables indicadas, exógenas a la APAC, tuvieron, fundamentalmente en el período 2004-2008 y cómo las mismas impactaron en la fórmula indicada.









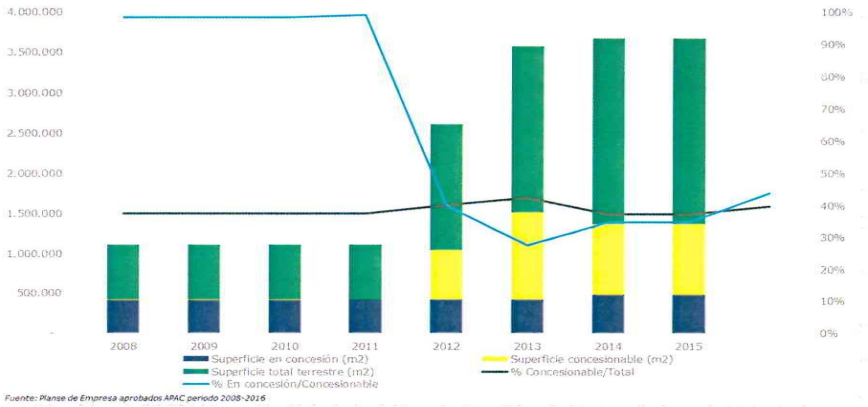


Finalmente, creemos que merece la pena hacer una última mención a los esfuerzos que se han hecho en ocupar con concesiones las superficies concesionables, máxime si consideramos que el modelo establecido de concesiones demaniales existente en el Sistema Portuario Estatal conlleva una tramitación formal, tanto administrativa como medioambiental, que en ocasiones se prolonga más allá de un año. A dichos plazos siempre hay que incorporar los períodos de maduración de las inversiones, tanto desde el punto de vista de toma de decisiones como desde el punto de vista del acometimiento de las inversiones, máxime en un escenario económico como el que se ha incidido anteriormente. En este sentido, la entrada en el activo del balance de la APAC del Puerto Exterior supuso la incorporación de muchos metros cuadrados de superficie y de superficie concesionable pero, ni los operadores se mueven de un año para otro, como acabamos de indicar, ni la superficie disponible se podría concesionar de forma inmediata. A continuación se muestra la evolución de la superficie concesionada en los últimos años y su tendencia creciente, así como la evolución de los diferentes conceptos de superficies y de ratios (considerando en este último caso las superficies que se podrían concesionar de forma inmediata, desde un punto de vista técnico):

Fuente: Planes de Empresa aprobados APAC periodo 2008-2016



Superficie	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Superficie total terrestre (m2)	1.111.030	1.111.030	1.111.030	1.111.030	2.611.030	3.576.388	3.673.808	3.673.808	3.576.388
Superficie concesionable (m2)	416.000	416.000	416.000	416.000	1.047.507	1.515.070	1.367.223	1.367.773	1.417.685
Superficie en concesión (m2)	408.862	408.862	408.862	412.711	418.226	418.128	475.913	475.913	623.128
% Concesionable/Total	37%	37%	37%	37%	40%	42%	37%	37%	40%
% En concesión/Concesionable	98%	98%	98%	99%	40%	28%	35%	35%	44%



Fuente: Planse de Empresa aprobados APAC periodo 2008-2016

Adicionalmente, es importante poner de manifiesto que tan solo cuatro años después de la recepción de las obras de la infraestructura en sus Fases I y II, el desarrollo concesional supone tener concesiones otorgadas y operativas que ya suponen una superficie de almacenamiento que supera ya el 100% de las existentes en el puerto interior, logradas tras décadas de actividad portuaria y tramitaciones concesionales. Y todo lo anterior, sin considerar el futuro traslado de Repsol que, si bien se producirá en el ejercicio 2018, está garantizado desde el ejercicio 2002, dado que en dicho momento se comprometió a cambiar su ubicación, solicitando una nueva concesión en las nuevas instalaciones portuarias, en caso de que llegaran a construirse, sin perjuicio de las posibles indemnizaciones que pudieran corresponderle y que, tras meses de negociaciones, quedaron establecidas en 24 millones de euros, 76 millones de euros menos que las estimaciones iniciales consideradas.

Finalmente, y con objeto de actualizar la información correspondiente a este tema, es relevante poner de manifiesto que en febrero de 2017 tuvo entrada en el registro de la APAC una solicitud de concesión de una primera fase de una nueva concesión con objeto de materializar un HUB de productos de hidrocarburos, habiendo solicitado una ocupación de 4,5 hectáreas.

No obstante, aún sin tener en cuenta estos últimos datos y ciñéndonos solo a los de 2015, el Puerto de A Coruña se sitúa en el tercer puesto del ranking dentro de los puertos de la cornisa cantábrica.

En definitiva, estos han sido los principales avatares que han acaecido en este proyecto, que si bien se inició con una inversión inicial prevista de 630 millones de euros, acabó con un presupuesto de 789 millones de euros, incluidas las indemnizaciones a operadores y las inversiones adicional necesarias para alcanzar la plena operatividad de la infraestructura. A pesar de las cifras, y considerando los incrementos de costes por revisión de precios sufridos, como se ha comentado, se han generado importantes ahorros debido a una gestión presupuestaria estricta y a negociación con operadores relevantes, como fue en caso comentado de Repsol, en una infraestructura que desde el primer momento de su operatividad tiene garantizada su conexión terrestre viaria.

Como indicábamos al inicio de este preámbulo, a continuación entraremos punto por punto, siguiendo la estructura de su Anteproyecto de informe, en todos y cada uno de estos puntos de una forma más detallada. Adicionalmente, trataremos otros temas apuntados por ustedes, tales como la inscripción registral de la infraestructura, la modalidad de contabilidad analítica a utilizar, etc.

Tras esta reflexión y exposición de conjunto, desde el ámbito de vista de carácter económico de la actuación, deseamos manifestar las siguientes apreciaciones y aclaraciones al contenido del informe, expuestas tal y como hemos indicado siguiendo el índice del informe preliminar emitido y trasladado por el TDC a este Centro Directivo y a la vista del contenido del mismo, se manifiesta la entidad en los siguientes aspectos según los distintos puntos, alcance y estructura del informe:

II. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN.

II.1 PLANIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA DE LANGOSTEIRA

Compartimos la exposición y manifestación del Tribunal sobre la metodología existente en España en materia de planificación de Infraestructuras portuarias, del sistema portuario Español, de los puertos de interés general del Estado, estructurando la misma a las Autoridades Portuarias, a través de Puertos del Estado, quien se encarga de la ejecución de la política general portuaria establecida por el Gobierno de la Nación en cada momento.

Ello no es óbice para considerar las especiales características que se dan en la planificación de las Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira.

En ese sentido es preciso recordar los precedentes existentes en materia de accidentabilidad marítima ocurrida en los últimos 30 años previos a la génesis del proyecto, con graves y

cuantiosos efectos de carácter medioambiental y social, no sólo en las costas gallegas próximas, si no en un amplio espectro de los ecosistemas, tanto marinos como terrestres.

Traer a colación como precedentes significativos los accidentes marítimos en el año 1976 del petrolero Urquiola, frente a la bahía coruñesa; el embarrancamiento del petrolero Mar Egeo, al pie de la Torre de Hércules junto a la bocana de acceso del Puerto de A Coruña en 1992 y, más recientemente, el hundimiento del petrolero Prestige.

Por otra parte, y con las máximas exigencias en el ámbito medioambiental y en el componente de carácter social hacia la ciudadanía en general, el emplazamiento de operaciones portuarias, de mercancías como la naturaleza de los graneles líquidos y de hidrocarburos, así como graneles sólidos como carbón y grano, y vistos los desarrollos tanto a nivel europeo como mundial, materializaban en su momento un análisis de previsiones de no ser factible efectuar operaciones de carga o descarga de dichas mercancías, en un escenario temporal sobre el año 2025, en un entorno urbano, a menos de 900 metros de residencia y configuración de barrios urbanos con más de 100.000 ciudadanos dentro de su área de influencia.

Como hemos indicado, ya a partir del accidente del Mar Egeo se suscitan por los distintos niveles de la Administración, la necesidad de abordar una posible infraestructura portuaria, que permita solucionar los problemas de ámbito medioambiental y social que hemos indicado. En ese sentido, en la Autoridad Portuaria se inician trabajos previos de análisis de emplazamientos posibles, características técnicas y diversos estudios más en la materia a lo largo de aproximadamente diez años antes de abordarse el proyecto de las nuevas instalaciones portuarias del puerto de A Coruña.

Es a raíz del hundimiento del buque Prestige, frente a las costas gallegas, de un impacto medioambiental y económico de dimensiones desastrosas y tras diversos días de navegación costera produciéndose su hundimiento y las consecuencias del mismo, cuando se lleva a cabo un Consejo de Ministros en la sede del Ayuntamiento de A Coruña y, entre los acuerdos de dicho Consejo, se decide sobre la necesidad de llevar a cabo un estudio de la viabilidad de poder afrontar unas nuevas instalaciones portuarias en A Coruña que aborde, entre otros, la solución a los problemas de carácter medioambiental y social para la población del entorno, así como servir en su caso de solución a la posibilidad de evitar desastres ecológicos de tamaña naturaleza como el acaecido.

Este hecho es tremendamente clarificador del leit motive que llevó a la toma de la decisión final sobre el traslado del puerto de A Coruña a un emplazamiento alejado de núcleos poblacionales; la minimización de riesgos sobre las personas y el medioambiente y servir en su caso de posible emplazamiento que permitiese tener soluciones a posibles incidencias en materia de buques en navegación, con condiciones marítimas complicadas y que por cuestiones y circunstancias concretas, pudieran devenir en un nuevo incidente que derivase en accidente de tremendas consecuencias y daños medioambientales y sociales, a escala, al menos de dimensión Nacional y Europea, por considerar un ámbito próximo de incidencia.

Como consecuencia de dicha decisión, se constituyen comisiones simultáneas para analizar las distintas perspectivas necesarias que determinen en su caso la viabilidad técnica, económica y financiera de acometer una inversión para unas nuevas instalaciones portuarias del Puerto de A Coruña, en la zona de Punta Langosteira, así como el posible aprovechamiento urbanístico para la ciudad de los terrenos portuarios que se liberasen en las actuales instalaciones portuarias, con la finalidad asimismo de contribuir financieramente a la viabilidad de la operación con la correspondiente generación de recursos para afrontar la nueva inversión.

Esas comisiones se constituyen con la plena integración y colaboración de las distintas Administraciones implicadas (Administración Central, Administración Autonómica y Administración Local), con participación de ellas en las distintas comisiones.

Así, la Administración Autonómica preside la comisión de análisis de la viabilidad Técnica y la Administración Central, a través de Puertos del Estado, en la parte correspondiente al análisis de la viabilidad económica y financiera.

La Administración Local preside la comisión de análisis de posible desarrollo urbanístico de los terrenos portuarios, que con las nuevas instalaciones y los traslados de tráfico puedan ser incorporados a la trama y desarrollo urbano, con la consiguiente generación de recursos económicos para la APAC para afrontar económicamente la cuantiosa inversión a acometer.

Así, es preciso indicar que según consta en escrito de la Presidencia de Puertos del Estado de fecha 18 de febrero de 2004, se comunica al Presidente de la Autoridad Portuaria de A Coruña entre otras cuestiones que:

- *Con fecha 2 de febrero de 2004, "la Comisión para el estudio de la viabilidad técnica y económico-financiera de la construcción del Puerto Exterior de A Coruña" finalizó los trabajos que se han venido desarrollando en los últimos meses sobre el particular, valorando positivamente la viabilidad de la actuación planteada.*
- *Asimismo, con esa misma fecha de 2 de febrero, se procedió a la firma del "Convenio para la reordenación urbanística de determinados terrenos del actual puerto de A Coruña y de la estación de ferrocarril de San Diego, vinculada a la mejora de la estructura urbanística de la ciudad y a la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira", entre el Ministerio de Fomento, Xunta de Galicia, Ayuntamiento de A Coruña y Ayuntamiento de Arteixo. En dicho documento, el Ministerio de Fomento manifiesta su compromiso de que, una vez realizada la tramitación correspondiente, se proceda a la licitación de las obras antes de la finalización del mes de febrero de 2004.*

Igualmente se indica que la planificación propuesta supone la inclusión de 630.364 miles de euros adicionales en el período 2004-2014.

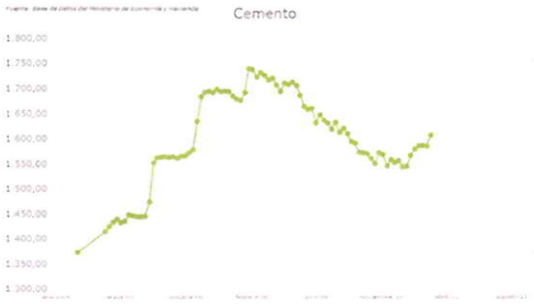
ANEXO I ECOFIN: ESCRITO DE PUERTOS DEL ESTADO COMUNICACIÓN APROBACIÓN PROYECTO POR LAS COMISIONES Y MODIFICACIÓN PLAN DE INVERSIONES HABILITANDO CRÉDITO PRESUPUESTARIO PARA SU FINANCIACIÓN PARA LICITACIÓN DEL PROYECTO ANTES DE LA FINALIZACIÓN DEL MES DE FEBRERO.

Por todo lo anteriormente indicado consideramos acreditada la singularidad de la planificación de la actuación de inversión, en colaboración de las tres Administraciones con competencia Central, Autonómica y Local y teniendo la misma unos objetivos a alcanzar fundamentalmente vinculados a los ámbitos medioambientales y de carácter social, con independencia de la necesidad de nuevos espacios para el desarrollo de la actividad portuaria, por el agotamiento del espacio interior, como expondremos en otros apartados de estas consideraciones al anteproyecto de informe, y por el conflicto existente en la relación puerto-ciudad.

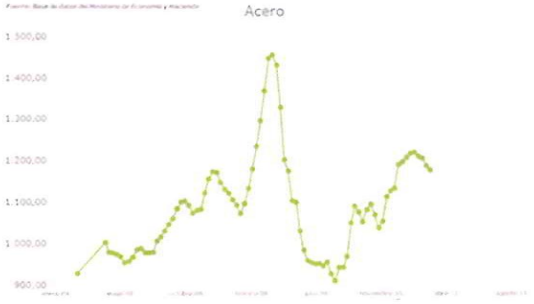
Desde el punto de vista de la cuantificación económica de la inversión total prevista y aprobada en su momento, como se indica anteriormente y como se puede comprobar en el anexo, por valor de 630.364 miles de euros, al final la previsión, incluyendo ya las nuevas inversiones necesarias para la plena operatividad de los nuevos espacios portuarios, así como las indemnizaciones de los operadores, se sitúa en el escenario económico de los 789.000 miles de euros. Resaltar que sobre la inversión total prevista en esta cifra, se han conseguido importantes ahorros por establecimiento de criterios rigurosos de planificación, gestión y detalle de la inversión, que unido a una contención de los gastos como línea estratégica de gestión, ha permitido el poder acometer la totalidad de inversiones necesarias y a la vez, reducir el crédito máximo aprobado en 50 millones de euros, pasando de unas necesidades de disposición por valor de 250 millones de euros, a un crédito y disposición máxima por importe de 200 millones de euros, sobre una previsión inicial de endeudamiento complementario por valor de 283 millones de euros, como detalla el TDC en su informe en la página 12, representando una disminución de necesidad complementaria de financiación del 29.3% sobre la previsión inicial establecida y del 20% real sobre la financiación adicional aprobada por el crédito concertado con el Ministerio de Fomento a través de Puertos del Estado y que da lugar a la constitución de la Comisión de Seguimiento del Convenio de Normalización Financiera.

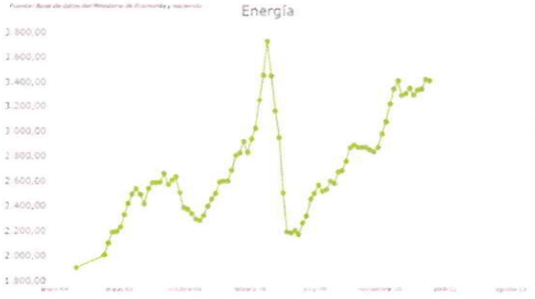
No obstante lo anterior, entendemos que merece la pena hacer una breve reflexión y comentario en relación con los sobrecostes que sufrió la obra, como se apunta en su *Anteproyecto de Informe*. En este sentido, creemos que es importante diferenciar un incremento de costes por imprevisión, con matizaciones a dicho concepto indicado en el informe por parte del TDC, dificultades constructivas, eTdC. de un incremento que se deba al cumplimiento de la regulación a la que la APAC está sometida y cuyo cumplimiento es, sin ningún género de duda, uno de los ejes que mueve su forma de actuar. En este sentido, y como ustedes bien conocen, los precios en los contratos con el sector público están sujetos a una serie de revisiones cuya fórmula (Kt), para el caso que nos ocupa, depende de la evolución del precio de determinadas variables (cemento, mano de obra, acero y energía) sobre las que la APAC no tiene ningún poder de influencia.

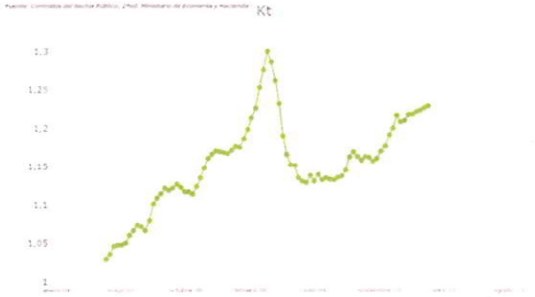
En este sentido, en los cuadros que les mostramos a continuación pueden constatar la escalada que las variables indicadas, exógenas a la APAC, tuvieron, fundamentalmente en el período 2004-2008 y cómo las mismas impactaron en la fórmula indicada, y por ende en el coste final del proyecto, con estricto cumplimiento de la legislación contractual Española aplicable y contemplada en los pliegos de contratación de las denominadas FASE I y II del proyecto de nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira.


Cemento


Mano de obra


Acero


Energía


Kt

II.2 EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA

Antes de entrar en los aspectos estrictamente de carácter jurídico y contractuales de este apartado del anteproyecto del informe queremos manifestar con respecto a lo indicado en el último párrafo de la página 19 y primer párrafo de la página 20, en la materia que con respecto a los plazos de pago, que los mismos se realizaron en todo momento dentro de los plazos máximos que en su momento y a través de diversos informes de naturaleza jurídica se pusieron de manifiesto sobre el alcance en la materia para las autoridades portuarias de lo dispuesto tanto en la ley 3/2004 como en su caso en lo dispuesto en la Ley 15/2010, quedando en este sentido a lo que manifieste el TDC en materia de aplicación de las mismas en el ámbito de las Autoridades Portuarias.

En segundo lugar y sobre la manifestación efectuada por el TDC en su anteproyecto de informe, sobre el pago al contado del 86% de la certificación nº. 70 de la obra, así como parte de la certificación nº. 82 de la misma, indicar que no se trata de pagos al contado, sino que dado el alcance de dichos importes y siendo ambos gastos elegibles, correspondientes en el primer caso a la Fase I y en el segundo a la FASE II del proyecto, incluidos dichos valores como gastos elegibles en ambos casos, se procedió a efectuar el pago en ambos casos dentro de los períodos máximos en los que podían realizarse para poder tener la consideración de gastos elegibles susceptibles de ser subvencionables toda vez que en ambos casos la normativa de la UE en la materia exigían que se encontrasen las obligaciones dentro del plazo máximo establecido.

Así la parte parcial de la certificación nº. 70, gasto elegible y subvencionable de la Fase I tenía que estar materialmente pagada antes del 31 de diciembre de 2010, razón por la que se materializó el pago en fecha 27 de diciembre del mencionado ejercicio.

Por otra parte, el importe parcial de la certificación n. 80, obedecía a gasto elegible y subvencionable de la Fase II que tenía que estar efectivamente pagada antes del 31 de diciembre del ejercicio 2011.

El hecho de que se materializase en ambos casos pagos parciales, de ambas certificaciones, aludidas y mencionadas por el TDC en su anteproyecto de informe, se debía exclusivamente a la naturaleza de gasto elegible y subvencionable de dichas cuantías y por tanto con la obligatoriedad de cumplir los requisitos formales de pago establecidos en la normativa de la UE para poder percibir en ambos casos la ayuda aprobada correspondiente.

El hecho de efectuarse pagos parciales, soportados en facturas concretas que facilitan la pista de auditoría y trazabilidad del gasto elegible tal y como se establece en la normativa y que en su momento fue corroborado en los correspondientes controles efectuados, determina que aquellas cantidades que no eran objeto de gasto elegible en ambos casos, se pagaron posteriormente y a su vencimiento correspondiente, según los plazos de vencimiento de

cumplimiento normativo que se soportaba en los plazos legales en los términos en que jurídicamente se había informado.

ANEXO 2 ECOFIN: COPIA DE LAS CERTIFICACIONES QUE INDICA EL TDC CON PAGOS PARCIALES CON ACREDITACIONES DE PAGO Y FACTURAS QUE SOPORTAN CADA PAGO A EFECTOS DE ACREDITAR QUE LOS PAGOS PARCIALES SE EFECTUARON NO COMO CONCEPTO CONTADO SI NO PARA PODER CUMPLIR CON TODOS LOS ASPECTOS FORMALES PARA ACREDITACIÓN DE DICHAS CANTIDADES COMO GASTOS ELEGIBLES Y COMPUTABLES COMO TALES AL INCLUIR SU PAGO MATERIAL DENTRO DE LOS PLAZOS ESTABLECIDOS.

Sobre el esquema general de contratación:

En primer lugar, aun cuando no deja de ser una terminante obligación de esta entidad pública, no podemos dejar de poner de manifiesto en este apartado introductorio las consideraciones que el Tribunal de Cuentas (en adelante TdC) realiza sobre la conducta seguida por esta entidad en la realización de los trabajos objeto del presente informe y en el cumplimiento de sus obligaciones. Así señala el informe:

En el desarrollo de las actuaciones fiscalizadoras no se han producido limitaciones al alcance que hayan impedido cumplir los objetivos previstos. La APAC ha prestado una adecuada colaboración en el desarrollo de los trabajos de esta fiscalización. A fecha de elaboración de este Informe había rendido a este Tribunal las cuentas anuales en su debido plazo.

Por tanto, partimos de tres premisas esenciales:

a. Inexistencia de limitaciones al trabajo en lo que se refiere a la conducta llevada a cabo por la APC.

b. Adecuada colaboración en los trabajos de fiscalización.

c. Cumplimiento de las obligaciones con el Tribunal de Cuentas en debido plazo.

Debemos señalar en segundo lugar que, sin perjuicio del tratamiento detallado que se llevará a cabo en siguientes apartados de este informe , refiriéndose el mismo a una actuación muy concreta como son las obras resultantes del Proyecto de Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira Ejercicios 2012 y 2013, sin embargo en su contenido se han realizado consideraciones sobre elementos ajenos a las mismas y muy anteriores en el tiempo, incluso con referencia a actuaciones de la década anterior, incluyendo trabajos y actuaciones que ya habían superado los correspondientes controles y verificaciones correspondientes a una entidad de la naturaleza de la APC. En efecto, en la **página 87, en el apartado** "B. En relación al cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias por parte de la Autoridad Portuaria de A Coruña en lo que se refiere a la ejecución del proyecto de Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira" en su conclusión séptima, se hace referencia a "**96 contratos en el período 1997-2010**".

Evidentemente no objetamos que el TdC dé a su trabajo el alcance que estime por conveniente, tal y como regulan sus normas de funcionamiento, ahora bien, si tenemos que señalar lo siguiente:

- Que el cumplimiento de las obligaciones legales ha de analizarse a tenor de la legislación estrictamente vigente en cada momento, sin que puedan aplicarse a actuaciones llevadas a cabo –por ejemplo- en los años noventa pronunciamientos derivados de normativa aprobada con posterioridad. En efecto, no son de aplicación retroactiva las normas y los criterios jurisprudenciales vigentes en el año 2017 a contratos adjudicados hace 20 años. Es más, el Anteproyecto no desciende en el estudio específico de la normativa vigente en cada caso concreto en relación a la adscripción de medios a la ejecución del contrato, los criterios de adjudicación, los supuestos del procedimiento negociado sin publicidad y de la contratación directa, el régimen de los modificados, la revisión de precios, cuestiones que han experimentado al día de la fecha modificaciones sustanciales, pero, por seguridad jurídica, sólo son de aplicación a los contratos adjudicados con posterioridad a los cambios normativos.

- Que la remisión a actuaciones, ajenas a la obra objeto del informe y muy anteriores en el tiempo, puede dificultar extraordinariamente los procesos de verificación de las mismas, por razones evidentes. El proyecto de informe analiza contratos anteriores al ámbito temporal del fiscalización al que se sujeta su objeto, debiendo hacer hincapié en que no existe siquiera obligación legal de conservar documentación administrativa de hace 20 años, motivo por el que no es legalmente exigible ahora el mantenimiento en archivo de esta Autoridad Portuaria documentación justificativa ordinaria, no sujeta a procedimiento administrativo o judicial alguno, relativa a expedientes que en su momento fueron fiscalizados, y que por los términos prescriptivos tampoco se verían afectados actualmente en los ámbitos y foro señalados anteriormente.

- Que la eficacia jurídica del informe, debe limitarse a lo que es su objeto, sin que pueda desconocer o desentenderse de los previos procesos de verificación realizados por autoridades nacionales y de la Unión Europea y de las actuaciones llevadas a cabo en cumplimiento de los mismos por parte de la APC como tendrá ocasión de ponerse de manifiesto a lo largo del presente informe. De hecho, estas contrataciones han sido analizadas por los órganos fiscalizadores de la Unión Europea y por la Intervención General de la Administración del Estado, dando lugar a ajustes en las certificaciones en el año 2011, como consecuencia del informe de control financiero de la IGAE del año 2009. Por tanto, cualquier deficiencia en la contratación con relación a los contratos objeto del informe de la IGAE ha de entenderse solventada.

En todo caso, todos los contratos que realizó la Autoridad Portuaria de A Coruña fueron tramitados conforme a las sucesivas normas reguladoras de la contratación en las Autoridades Portuarias, autorizados por los órganos competentes en función del objeto y la cuantía, y debidamente fiscalizados.

Efectivamente, la Autoridad Portuaria en materia de contratación actuó conforme a las disposiciones en cada caso vigentes, hoy normas derogadas:

- Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones

- Normas Generales de Contratación de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias, aprobadas por el Consejo Rector de Puertos del Estado el 3 de mayo de 1993

- ORDEN FOM/4247/2006, de 28 de diciembre, por la que se aprueban las normas y condiciones generales para la contratación de Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias

-Orden FOM/4003/2008, de 22 de julio, por la que se aprueban las normas y reglas generales de los procedimientos de contratación de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias

- Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (TR-LCAP).

Debe matizarse, no obstante, que la remisión al TR-LCAP lo era con carácter subsidiario en la medida en que fuese expresamente invocado por las propias normas y pliegos reguladores de la contratación. Citemos al respecto la propia cláusula de Régimen Jurídico del Pliego de Bases para la Licitación y Adjudicación de las Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira (A Coruña).

> La licitación y adjudicación del contrato que regula es Pliego se regirá r lo establecido en las Normas Generales de Contratación e Puertos del Es o y de las Autoridades Portuarias (en adelante NGC), y en Ley 48/1.998, de de noviembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones, cuando los importes sean iguales o superiores a las cantidades fijadas en el artículo 8.2 de la referida Ley. Cuando la misma no resulte aplicable por el importe del concurso, regirá lo establecido en este Pliego y en las N.G.C., el cual será rubricado por el adjudicatario, a la vez que el contrato, en prueba de su conocimiento y conformidad.
>
> La ejecución del contrato que regula el
> que le sea de aplicación, resultando apl
> documentos contractuales y en las N.G.C., todo ello sin perjuicio de las posibles remisiones del presente Pliego, exclusivamente para su aplicación en aquellas disposiciones y en los términos expresamente indicados por dicho Pliego, al Real Decreto Legislativo 2/2.000, de 16 de junio, por el que se aprueba el Texto

Por tanto, procede matizar la referencia que se realiza en el Anteproyecto de informe del TdC a lo que viene a presentarse como una aplicación generalizada del TR-LCAP que sólo lo sería en la medida en que fuera expresamente invocado por las normas de aplicación, por lo demás, claramente basadas en los principios de igualdad, publicidad y concurrencia tales como las derivadas de la Ley 48/98 y las propias normas de contratación de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias, aprobadas por el Ministerio de Fomento.

Por lo demás, y tal y como se reconoce en el proyecto de informe, los "contratos de mayor relevancia económica fueron adjudicados por concurso abierto", significando que el uso de la contratación directa y/o del procedimiento negociado se sujetó en cada instante concreto a la normativa legal aplicable a cada expediente de contratación, y fueron en su momento fiscalizados en tiempo y forma debidos, corregidas y/o reparadas, en su caso, las deficiencias observadas.

Asimismo, la Autoridad Portuaria de A Coruña se pone a disposición del Tribunal de Cuentas para aportar aquella documentación que entienda conveniente a la vista de lo relatado en el presente escrito de alegaciones además de la documentación que se adjunta como anexo.

En relación con lo señalado en el anteproyecto en este punto, hacemos referencia al cuadro que consta al final de la página 14 del Anteproyecto de informe y del que resulta de forma terminante lo siguiente:

- Más del 96% del coste de la contratación correspondiente a esta actuación ha sido licitado en concurrencia (96% en concurso abierto más los supuestos de concurso restringido).

- Menos del 4% del coste de la contratación lo ha sido por procedimientos negociados o por adjudicación directa dado que, de ese porcentaje, ha de deducirse todo el coste de las expropiaciones, anuncios, etc.

La APAC ha cumplido con el marco jurídico de aplicación, poniéndose de manifiesto un estricto y masivo cumplimiento de los principios de publicidad y concurrencia aplicables a su actividad contractual.

Se señala no obstante en la página 15 del informe figura –como constatación y conclusión del propio TEC- algo que no deja de resultar desconcertante:

> *"Los trabajos para las "Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta de Langosteira" se iniciaron en el año 1997, y finalizaron en sus Fases I y II en diciembre de 2011, pero ese hito no ha supuesto la consecución de ningún objetivo final sino, muy al contrario, ha generado la necesidad de abordar otros retos que requieren un gran esfuerzo inversor y de planificación a lo largo de, al menos, otros 10 años".*

Esta consideración que parece poner en tela de juicio la actuación de la APAC, realmente fue escrita por la propia Autoridad Portuaria y figura en los sucesivos Planes de Empresa de la APAC, una vez terminada la obra principal. Está extraída de dichos documentos y sacada fuera de su contexto.

En el Plan de Empresa 2016-2020 figura por ejemplo:

> *El presente Plan de Inversiones 2016-2020 pretende ser el referente que dé satisfacción, desde un punto de vista técnico-económico, a las necesidades actuales y futuras del puerto detectadas en su Plan Estratégico. Las inversiones programadas tienen como doble objetivo la generación de nuevos ingresos, adicionales al crecimiento vegetativo de los tráficos existentes, y la diversificación de la base actual de clientes. La perspectiva de las exigencias de calidad medioambiental y adaptación a los cambios tecnológicos está presente en todo el Plan.*

La Autoridad Portuaria de A Coruña ha venido desarrollando a lo largo de los últimos años las obras de construcción de unas nuevas instalaciones portuarias, el puerto exterior en Punta Langosteira, para resolver los problemas medioambientales, de seguridad e inexistencia de capacidad de ampliación, de sus actuales instalaciones.

Estos trabajos, iniciados en el año 1997, y finalizados en sus Fases I y II en diciembre de 2011, han supuesto un gran hito, tanto desde el punto de vista técnico como inversor. Su conclusión en plazo no marca la consecución de ningún objetivo final, sino, muy al contrario, supone la necesidad de abordar el inicio de retos aún superiores. En el año 2012 comenzó la puesta en operación de las Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira, por tanto en el periodo temporal del presente Plan de Inversiones deberán incluirse todas las actuaciones necesarias para la total puesta en funcionamiento y desarrollo de este nuevo puerto.

A finales del presente año 2016 concluirán las obras del Contradique con lo que estará finalizado el abrigo y la configuración exterior de la nueva dársena, en consecuencia en el presente Plan de Inversiones se deben incluir las actuaciones precisas para ir desarrollando la configuración interior con la flexibilidad suficiente que permita su adaptación a la demanda.

Estando prevista en junio de 2016 la finalización de un nuevo tramo de muelle transversal con calado de 15.5 m y longitud de 300 m, se plantea como una primera actuación la unión de este muelle al de 900 m ya en operación con lo que se conseguiría una única alineación de 1.560 metros, de esta forma, con la menor inversión posible se conseguiría el máximo rendimiento, al consolidar toda la parte norte del nuevo puerto, permitiendo concluir las habilitaciones de dicha área y dando respuesta a las necesidades planteadas distintos operadores.

También dentro de este plan es necesario planificar en el tiempo, de manera coherente, todas las actuaciones necesarias para ir poniendo en servicio las distintas áreas, acompañando a las nuevas implantaciones que se vayan desarrollando por parte de nuevos concesionarios.

Durante el año 2015 ha continuado el traslado progresivo desde el puerto actual de los distintos concesionarios y tráficos. Es fundamental la coordinación de las inversiones previstas en el Plan de Inversiones con estos traslados, con el objetivo de que se reduzcan las interferencias, y en consecuencia los costes, con otras actuaciones, como puedan ser los futuros accesos viarios, ferroviarios y poliducto. También, especial y particularmente, hay que encargarse de las inversiones precisas para dar cabida en el nuevo puerto a las actividades ligadas al tráfico de productos petrolíferos.

Pues bien, la APAC se ratifica en lo aquí expresado, y no interpretado correctamente por el TdC:

- La conclusión en el año 2011, después de 7 años de trabajos y con solo un incremento de 3 meses sobre el plazo inicialmente previsto, de una obra, considera hoy como un hito de la ingeniería portuaria a nivel mundial, para la APAC, tal vez con falsa modestia, no es un objetivo en sí mismo.
- Tal como indica la APAC en su Plan de empresa, los objetivos de esta actuación desde su gestación son resolver los problemas medioambientales, de seguridad e inexistencia de capacidad de ampliación, de sus actuales instalaciones.

- Para alcanzar esto objetivos primordiales es preciso ir quemando sucesivas etapas. Una vez conseguido el objetivo básico, contar con las nuevas infraestructuras, la APAC está en este momento viviendo el traslado progresivo desde el puerto actual de los distintos concesionarios y tráficos, al que debe adecuar su Plan de Inversiones.
- La planificación futura de un nuevo puerto, como la que ahora cuenta la APAC, no puede circunscribirse a un periodo temporal de 10 años como sugiere el TEC, esta infraestructura se está planificando sabiendo que tendrá un decisivo impacto en el desarrollo económico e industrial de toda la región en los próximos 100 años
- Es un hecho fácilmente constatable que la dársena de Punta Langosteira está hoy, solo 5 años después de la conclusión de la obra principal, se encuentra en operación con sucesivos incrementos de tráfico.

- Por lo demás, respecto de la referencia que se lleva a cabo a actuaciones desde 1997, señalar:

    - El proyecto de esta actuación se aprueba en 2004 y creemos que desde el punto de vista técnico-jurídico, no tiene sustento referirse a actuaciones anteriores, por más que aquéllas tuvieran lugar en ese espacio físico.

    - Por otra parte, que se estuviesen afrontando estudios en Punta Langosteira no hace sino reforzar la idea de que estamos ante un proyecto largamente analizado, ahora bien, nada autoriza a integrarlas en un proyecto derivado de un expediente de contratación aprobado en 2004.

II.2.1).-Sobre los contratos para la ejecución de las obras.

Fases I y II

A) Sobre las dudas planteadas acerca de la existencia de financiación para el proyecto en el momento de la adjudicación del contrato.

A este respecto ha de tenerse en cuenta en primer lugar que tal y como se expuso con anterioridad el 18 de febrero de 2004 el Presidente de Puertos del Estado notificó a la Autoridad Portuaria la modificación del Plan de Inversiones habilitando por tanto el crédito presupuestario necesario para poder llevar a cabo la licitación de las obras del Puerto Exterior (Anexo 1 Ecofin).

La propuesta de adjudicación de las obras del Puerto Exterior, quedó sobre la mesa del Consejo de Administración de la APAC de 4 de noviembre de 2004, por cuanto los representantes en dicho Consejo de la Administración General del Estado, consideraron que la misma debía quedar condicionada a la ***aprobación de la subvención de fondos comunitarios que garantice la viabilidad financiera del proyecto.***

Tras plantearse esta cuestión y tras un profundo debate al respecto, se decidió posponer la decisión a un futuro consejo y recabar entre tanto los informes correspondientes al objeto de verificar la idoneidad de la propuesta de adjudicación desde el punto de vista de si la misma debía quedar subordinada o no a su viabilidad desde el punto de vista financiero en orden a su sostenimiento con fondos de la Unión Europea.

En ese segundo Consejo celebrado en fecha 20 de diciembre de 2004, la propuesta fue votada favorablemente por los Consejeros distintos de los representantes de la Administración General del Estado.

Los Consejeros en representación de la Administración General del Estado manifestaron que su intención era ***votar a favor pero con la condición señalada reiteradamente, de lo que queda constancia pero que será objeto de análisis por quien sea procedente en un momento posterior.***

Las consideraciones son las siguientes:

- Conocimiento detallado de la propuesta de adjudicación por parte del Consejo de Administración.

- Inexistencia de reparos por parte de los representantes de la Administración General del Estado a la propuesta de adjudicación en cuanto a las condiciones del concurso, selección de la mejor oferta, etc.

- Existencia de una discrepancia exclusivamente referida a si el acuerdo debería quedar formalmente condicionado a la existencia o no de fondos comunitarios.

- Implicación en la materia del Ente Público Puertos del Estado que. Según consta en el acta de 20 de diciembre de 2004, puso de manifiesto lo siguiente:

  "En la mañana de hoy, el Sr. Presidente ha tenido conocimiento de un fax recibido pasadas las catorce horas del pasado viernes, de D. Mariano Navas Gutiérrez, Presidente de Puertos del Estado, al que se adjunta escrito del Vicepresidente Segundo del Gobierno y Ministro de Economía y Hacienda a la Comisaria de Política Regional de la Comisión Europea, en relación con la financiación con cargo al Fondo de Cohesión del Puerto Exterior de A Coruña, y escrito de contestación de ésta.

  El Sr. Presidente da lectura a la parte sustancial del escrito, que dice lo siguiente:

  "Efectivamente, la Comisaria de Política Regional, sin duda ante la insistencia del Gobierno español, no se limita a indicar que "no es posible aceptar una solicitud de ayuda para el Fondo de Cohesión para la que se prevea una financiación hasta el año 2013, dado que los compromisos relativos a ese proyecto se deben hacer como límite en el año 2006", sino que plantea dos posibilidades:

  √ La de tramitar la solicitud de una primera fase del proyecto que respete el límite de 2009 como último año para realizar los pagos y, excepcionalmente, hasta el 2010,

  √ Y la de estudiar la posibilidad de cofinanciar dicho proyecto con fondos FEDER en el próximo período de programación 2007-2013, con la reserva de las disposiciones que serán de aplicación en el futuro y

que aún deben ser decididas en el Consejo. Esta segunda opción es la que considera más conveniente".

- Básicamente a tenor de esta información, la cuestión quedó centrada en determinar si la propuesta de adjudicación debía quedar condicionada o no a la aprobación de un plan económico financiero adaptado al marco jurídico regulador de los Fondos de Cohesión con el resultado al que se ha hecho referencia más arriba.

- Señalar finalmente que, tal y como consta con toda claridad en el expediente y en el Anteproyecto de informe, las actuaciones del Puerto Exterior fueron financiadas con fondos procedentes de la Unión Europea.

Asimismo y en relación con este apartado procede traer a colación el hecho de que con fecha 18 de enero de 2007, el Tribunal de Cuentas notificó a la Autoridad Portuaria el Auto dictado por la Sección de Enjuiciamiento (Departamento 3º) por el que se declaró no haber lugar a la incoación del proceso judicial contable en el procedimiento de reintegro por alcance nº C-142/06-0, iniciado por la denuncia de un particular que cuestionaba la legalidad de la licitación por falta de cobertura presupuestaria, "por resultar de modo manifiesto e inequívoco la inexistencia de supuesto alguno de responsabilidad contable". (Se adjunta dicho Auto como Anexo 1 de la serie jurídico-contractual).

B) El error del Anteproyecto referido a la pretendida existencia de una oferta económica superior al presupuesto base de licitación.

En este punto el Anteproyecto de informe del TdC viene a atribuir a los órganos responsables de la contratación de las "Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira" una afección –negativa se entiende- a los principios de igualdad de trato y de trasparencia, como tendremos ocasión de poner de manifiesto tal consideración es errónea. Debemos pasar a realizar en este punto las consideraciones siguientes:

- **Corrección del Pliego**: El "PLIEGO DE BASES PARA LA LICITACIÓN Y ADJUDICACIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA" aprobado el 23 de febrero de 2004, fue informado favorablemente por la Abogacía del Estado en fecha 18 de febrero de 2004, entre otras consideraciones, en su informe se indicaba:

  "Ha examinado esta Abogacía del Estado el Pliego de Bases para la licitación y adjudicación de las obras de construcción de las Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira, comprensivas del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares y de Prescripciones Técnicas para dicha contratación, y como quiera que se ajustan enteramente a las prescripciones de la vigente Ley de Contratos de las Administraciones Publicas y su Reglamento, esta Asesoría se complace en informarlo favorablemente para que pueda ser el instrumento del expediente de licitación que se va a iniciar en las próximas fechas.

  La magnitud de las, obras justifica la admisibilidad de una Variante en los extremos específicamente recogidos en el Pliego y cuya traducción deberá ser incorporada tanto en el sobre 2-B como en el sobre nº 3-B, es decir separadamente del Proyecto Base y la Proposición Económica General acogidos

al Pliego General. Y por la misma razón hay que felicitar a la Dirección del Puerto por el detalle introducido en los criterios a utilizar en la adjudicación y que figuran en el Anexo N° 3 del Pliego de Condiciones, ya que su detallada objetivación garantiza la máxima transparencia en la resolución del concurso y adjudicación de las obras proyectadas.

……."

- **Elementos de los Pliegos que resultan relevantes a efectos de la aclaración de lo expuesto por el TdC en relación con la adjudicación:**

  En este punto debemos hacer referencia a los extremos siguientes:

  Respecto del PCAP:

  - Apartado 2 del Cuadro de Características que dispone que el Presupuesto de Licitación asciende a **503.933.770,84 €** (IVA incluido)

  - Artículo 5. PROPOSICIONES indica que en el SOBRE Nº 3: PROPOSICIÓN ECONÓMICA, si se presentara solución variante, se presentarán las **proposiciones económicas** correspondientes en sobres separados …….

    Ninguna de las **proposiciones económicas** que se presenten podrá superar al presupuesto de licitación que figura en el cuadro de características que encabeza estos Pliegos.

    …….

    Cada empresario (sólo o formando parte de una U.T.E.) no podrá presentar más de una sola proposición económica, para el Proyecto Base y, en su caso, una para el Proyecto Variante. ……

    La contravención de estos principios producirá la desestimación de todas las propuestas por él presentadas.

  Respecto del PPT:

  - El PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARTICULARES PARA LA LICITACIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA que, obviamente, forma parte de los documentos de la licitación y tiene por objeto establecer el contenido y alcance de la documentación técnica que el licitador ha de incluir obligatoriamente en su Oferta Técnica, bien sea relativa al Proyecto Base presentado por la Autoridad Portuaria de A Coruña, o bien sea relativa al Proyecto Variante que, con arreglo a lo que seguidamente se estipula, se admite pueden ofertar los licitadores.

    En dicho Pliego de Prescripciones Técnicas figura como apartado 3.7 Estado de Mediciones y Presupuesto en el que se indica:

    Se redactará un presupuesto para cada oferta presentada, tanto base como variante. El presupuesto deberá contener los siguientes documentos:

    - Cuadro de precios nº 1 y nº 2 de la totalidad de los precios correspondientes a la obra completa que comprende la oferta. Los Cuadros de Precios nº 1 y nº 2, en lo referente a los precios del Proyecto de la Administración que no se

modifique, será una simple reproducción de los correspondientes Cuadros de Precios de dicho proyecto.

- Cubicaciones de la obra completa ofertada, englobando tanto la parte modificada como la que no se modifica.

- Presupuesto de ejecución material: aplicando el Cuadro nº1 a las cubicaciones, según criterio establecido para ambos anteriormente.

- Presupuesto de inversión: añadiendo el 19% al presupuesto de ejecución material.

- Presupuesto de ejecución por contrata: incluyendo el I.V.A.

Si se generan precios unitarios nuevos, se incluirá un capítulo de justificación de precios en que se analice la formación de los mismos.

La medición y abono de las distintas unidades de obra se regirán por las prescripciones establecidas en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares del Proyecto de la Autoridad Portuaria, incluyendo en su caso las modificaciones de aquellos artículos que resulten afectados por la variante presentada.

Los errores por defecto de medición en la documentación presentada por el Licitador, que originen un incremento del presupuesto de la variante objeto de adjudicación, irán a cargo del Contratista, por lo que no se procederá al abono de la diferencia por parte de la Autoridad Portuaria.

- **El Anteproyecto de informe del TdC incurre en confusión entre "Proposición económica del Proyecto variante" y "Presupuesto del Proyecto Variante".**

  Queda claro que el Pliego de Bases que rigió la licitación no permitía que la presentación de una "Proposición económica" dentro del Sobre nº 3, tanto para el Proyecto Base como para el Variante que superase el Presupuesto de Licitación (503.933.770,84 €).

  Sin embargo esto no tiene nada que ver con que el Presupuesto del Proyecto Variante, que se presentase en el Sobre nº 2, fuese superior o inferior al Presupuesto del Proyecto Base. El pliego de Bases indica que Proyecto Variante implica unas nuevas mediciones y unos posibles precios nuevos y en consecuencia un presupuesto distinto al Proyecto Base. Esta es la propia esencia de la posibilidad de admisión de variantes, que el licitador proponga una solución que pueda implicar mejoras técnicas sobre la solución del Proyecto Base, que la mida y la valore (Presupuesto del Proyecto Variante) y que haga una oferta (Proposición económica) sobre la misma.

  En ningún lugar del Pliego de Bases se limita el valor del "Presupuesto del Proyecto Variante" ofertado, lo que sí se limita claramente es que la "Proposición económica" que presente para su ejecución sea inferior al Presupuesto máximo de licitación.

- Las conclusiones que nos ofrece el examen de la normativa reguladora del procedimiento en concurrencia son terminantes:

  - No ha habido ninguna proposición económica (Documento del sobre 3) superior al presupuesto de licitación.

- En el caso del concurso con admisión de variantes, el presupuesto de la variante formaba parte de uno de los elementos preceptivos que habían de aportarse, como muestra de la propia credibilidad de la alternativa indicada y –en este caso- dicho presupuesto debía aportarse, por así exigirlo unos pliegos cuya plena legalidad no está en discusión.

- La prueba de que el TdC incurre en un error en la calificación de esta situación la muestra –dicho sea todo ello con el mayor respeto- la propia explicación que incorpora el Anteproyecto de informe en el inicio de la página 16. Se viene a indicar que la oferta económica era superior al presupuesto base de licitación pero que por una baja quedó por debajo del mismo.

- Tal consideración es metafísicamente imposible porque la baja va ínsita en la proposición económica. Es decir, no se presenta una oferta por un importe, se añade a ella una baja y se presenta un segunda oferta, sino que hay una proposición económica que lleva la baja en la propia identificación de su importe, por tanto el razonamiento es inviable y sencillamente lo que ha sucedido es que se han confundido dos conceptos claramente diferenciados y con un tratamiento igualmente separado y diferente en los documentos rectores del proceso de licitación.

- Desde este punto de vista no se ha afectado en forma alguna ni al principio de igualdad de trato, ni al de trasparencia –cuestión esta última que debemos señalar con la reserva de que la trasparencia como concepto jurídico inspirador y rector de la actuación de las Administraciones Públicas se ha incorporado a nuestro ordenamiento muchos años después de que sucedieran estos hechos- por cuanto todos los licitadores han tenido la carga y la obligación de cumplir con los documentos rectores del proceso en concurrencia sin que, en modo alguno el adjudicatario, hubiera incumplido el extremo que se indica, o se hubiera visto indebidamente favorecido por el consentimiento en una pretendida inobservancia de los pliegos.

Alude el TdC alude que se "afectó al principio de igualdad de trato y de trasparencia" para ello se basa en el Informe 31/07, de 5 de julio de 2007 de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa transcrito parcialmente en el apartado II.2.1 del INFORME:

> Informe 31/07, de 5 de julio de 2007. "*Posibilidad de que en los concursos con admisión de variantes, se pueda establecer en el pliego de cláusulas administrativas particulares* ***un presupuesto base de licitación para la solución base y otros para las diferentes variantes que se admitan***"
>
> .. la función del presupuesto del contrato, también denominado presupuesto base de licitación en el artículo 35.1, es fijar el importe de gasto que la Administración se compromete a abonar, y que pondera como importe máximo de la prestación a ejecutar. También es su función servir de referencia al límite que las proposiciones puedan alcanzar para fijar el precio del contrato. En cuanto se refiere a las variantes que se regulan en los artículos 85, causa b), y 87 de la Ley, cabe precisar que no se establece, cuando las mismas se autorizan, ninguna excepción a la exigencia de un único presupuesto y, por tanto, no autoriza la existencia de diversos presupuestos; uno referido a la proposición base y tras determinados o no en función de la diversas soluciones técnicas que las empresas puedan presentar.

En este sentido, en la previsión de la consecuencia establecida en el artículo 84 del Reglamento general de la Le de Contratos de las Administraciones Públicas, resulta evidente que las posibles variantes que puedan presentar los licitadores no podrán rebasar el importe fijado por el órgano de contratación como presupuesto base de licitación, excepto en aquellos supuestos en los que no habiéndose determinado el mismo, al amparo de lo dispuesto en el artículo 85, causa a), su fijación debe ser resultante de la opción apreciada como ejecutable para el desarrollo del contrato.

De cuanto se expone debe advertirse que, en el supuesto de que fueran admisibles llevaría a una situación difícil de resolver, ya que el órgano de contratación no podría saber de antemano qué soluciones técnicas podrían presentarse y cuántas y cuál sería el importe máximo de cada una de ellas para fijar los diferentes umbrales presupuestarios. **Todo ello sin olvidar el respeto al principio de igualdad de trato**.

Por lo expuesto, la Junta Consultiva de Contratación Administrativa entiende que, con excepción de aquellos supuestos en los que el presupuesto del contrato se determina como resultado del procedimiento de la licitación del contrato, **no es posible establecer más de un presupuesto** para justificar el mayor coste de las posibles variantes que los licitadores puedan presentar.

Sin embargo, la Junta Consultiva de Contratación Administrativa a la Consulta efectuada, cuyo texto final es:

"..Expuesto lo anterior y teniendo en cuenta que las posibles variantes puedan representar, por su tecnología, ***alternativas de mayor coste que la solución base****, se solicita de esa Junta Consultiva, dictamen sobre si en concursos con admisión de variantes, se puede establecer en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares un presupuesto base de licitación para la solución base y otros para las diferentes variantes que se admitan"*

Comienza indicando:

"La cuestión principal del escrito de consulta es la posibilidad de establecer en el pliego de cláusulas administrativas particulares, cuando éste admita la presentación de variantes, ***diferentes presupuestos de licitación****. La finalidad sería que aquellas variantes que impliquen un mayor coste que la solución de base puedan ser valoradas"*

Para concluir:

"Por lo expuesto, la Junta Consultiva de Contratación Administrativa entiende que, con excepción de aquellos supuestos en los que el presupuesto del contrato se determina como resultado del procedimiento de la licitación del contrato, ***no es posible establecer más de un presupuesto*** *para justificar el mayor coste de las posibles variantes que los licitadores puedan presentar."*

Este caso es radicalmente diferente a la informado por el TdC dado que como queda demostrado el Pliego de Bases que sirvió para la licitación y adjudicación de las OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA, establecía un único Presupuesto Base de Licitación, tanto para las *Proposiciones económicas* que se presentasen para el Proyecto Base como para el Proyecto Variante, y en consecuencia no se incurrió en los supuestos establecidos por la Junta Consultiva como falta "respeto al principio de igualdad de trato."

Debemos señalar por lo demás, que no se ha producido incumplimiento del Artículo 84 del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, como parece

pretender dar a entender el informe, dado que la oferta económica adjudicada, no era superior al presupuesto base de licitación.

El error del anteproyecto del TdC obedece a no atender, como obliga cualquier pauta exegética, al sentido propio – art. 3 CC –de las expresiones empleadas – en este caso determinado por el sentido técnico que se atribuye por las normas a los conceptos "presupuesto base de licitación" y "presupuesto del proyecto".

Así, el primero es un concepto propio del Derecho administrativo, perteneciente al marco de la contratación pública y responde a dos finalidades:

i. Garantizar el cumplimiento del principio de existencia y limitación de crédito presupuestario que impide adjudicar contratos a ofertas que excedan de éste

ii. Servir de base- como su nombre indica- a la concurrencia de ofertas económicas sirviendo como presupuesto de admisión de aquéllas

Sin embargo, el presupuesto de un proyecto es un documento técnico exigido de forma imperativa por las normas sectoriales que rigen la actividad de edificación- pública o civil- que integra la descomposición de precios de las distintas unidades de obra.

Así, sistemáticamente en el TRLCAP- que citamos por razones temporales – presupuesto base de licitación se identifica con presupuesto del contrato:

> *1. En los contratos comprendidos en esta Ley será requisito necesario para acudir a los procedimientos abiertos o restringidos de cuantía igual o superior a la fijada en los artículos 135.1 , 177.2 y 203.2 , según el tipo de contrato de que se trate, el acreditar la constitución previa, a disposición del correspondiente órgano de contratación, de una garantía provisional equivalente al 2 por 100 del* ***presupuesto del contrato, entendiéndose por tal el establecido por la Administración como base de la licitación****,*
>
> *Mientras que el presupuesto de un proyecto es un documento técnico que forma parte de éste:*
>
> *Artículo 124.* ***Contenido de los proyectos*** *y responsabilidad derivada de su elaboración*
>
> *1. Los proyectos de obras deberán comprender, al menos:*
>
> *a) Una memoria en la que se describa el objeto de las obras, que recogerá los antecedentes y situación previa a las mismas, las necesidades a satisfacer y la justificación de la solución adoptada, detallándose los factores de todo orden a tener en cuenta.*
>
> *b) Los planos de conjunto y de detalle necesarios para que la obra quede perfectamente definida, así como los que delimiten la ocupación de terrenos y la restitución de servidumbres y demás derechos reales, en su caso, y servicios afectados por su ejecución.*
>
> *c) El pliego de prescripciones técnicas particulares donde se hará la descripción de las obras y se regulará su ejecución, con expresión de la forma en que ésta se llevará a cabo, de la medición de las unidades ejecutadas y el control de calidad y de las obligaciones de orden técnico que correspondan al contratista.*
>
> *d) Un presupuesto, integrado o no por varios parciales, con expresión de los precios unitarios y de los descompuestos, en su caso, estado de mediciones y los detalles precisos para su valoración.*

e) Un programa de desarrollo de los trabajos o plan de obra de carácter indicativo, con previsión, en su caso, del tiempo y coste.

f) Las referencias de todo tipo en que se fundamentará el replanteo de la obra.

g) Cuanta documentación venga prevista en normas de carácter legal o reglamentario.

h) El estudio de seguridad y salud o, en su caso, el estudio básico de seguridad y salud, en los términos previstos en las normas de seguridad y salud en las obras.

Lo anterior es todavía más claro en la actualmente vigente TRLCSP al distinguir entre precio del contrato, presupuesto de licitación y valor estimado

Únicamente en caso de existencia de un único proyecto básico objeto del expediente de contratación coinciden presupuesto base de licitación y presupuesto del proyecto, pero no porque el presupuesto del proyecto opere como base o límite presupuestario y de las ofertas técnicas en concurrencia competitiva- licitación-

En el supuesto de admisión de variantes, al suponer la determinación de soluciones técnicas distintas de la básica fijada por la Administración, **en ningún caso pueden coincidir presupuesto del proyecto variante y presupuesto del proyecto base, ya que distintas son mediciones, unidades de obra y con ello precios unitarios y descompuestos...**

Pero es que además en este caso- en la variante- el presupuesto técnico del proyecto no opera como base de la licitación, dado que no forma parte de los elementos sobre los que los distintos licitadores deben formular sus ofertas, sino que, por el contrario, está garantizado por el secreto de las proposiciones. En otras palabras, es la expresión económica de la solución técnica que integra la oferta técnica de un licitador, no la oferta o proposición económica-

Al no ser elemento público de la licitación no puede ser presupuesto base de licitación ya que sobre él no recaen las ofertas de los competidores. Es un documento técnico de una oferta concreta y no altera el presupuesto base de licitación fijado en el pliego

¿Cuál es la relación entre ambos? Sencillamente que quien lo presenta deberá realizar en su oferta económica una baja que permita que su proposición, como exige el pliego, no supere el presupuesto base de licitación; de no hacerlo así será excluido.

Es más, el porcentaje de baja a efectos jurídico administrativos se realiza respecto del presupuesto base de licitación – para cálculo de bajas temerarias, puntuación de la oferta-.

Únicamente en los casos en que el presupuesto del proyecto de la variante deba actuar igualmente como presupuesta base de la licitación el mismo no podrá ser superior a éste en cuanto máximo presupuestario al que debe sujetarse las ofertas. Y ello únicamente acontecerá en los casos en que existan fases previas de negociación entre los concurrentes para seleccionar la propuesta técnica que, realizada por uno de ellos, deba ser base de la licitación. Y esos casos son, como se sabe, los procedimientos negociado y de diálogo competitivo, nunca en los procedimientos abiertos o restringidos

En conclusión:

1.- El presupuesto de la variante es un documento técnico que forma parte de la propuesta técnica de quien la formula, sin que en ningún caso pueda identificarse con presupuesto base de licitación ni con proposición económica

2.- En el pliego no se establecía en ningún caso que tal documento técnico fuera de cuantía igual o inferior al presupuesto base de licitación

3.-La oferta económica- que se traduce legalmente en un importe económico cierto- fue inferior al presupuesto base de licitación sin que existiera pues infracción alguna del pliego, las normas nacionales o comunitarias de contratación o los principios de igualdad, transparencia y objetividad

Todo ello conduce a la absoluta corrección de la adjudicación; es más, lo que hubiera sido contrario a las normas de contratación pública es que no se hubiera adjudicado a la oferta más ventajosa económicamente

C) La crítica a la valoración realizada de la "cualificación del Jefe de Obra y de su perfil profesional" y del "equipo de técnicos ofertado".

La cuestión se enuncia como una suerte de crítica a la valoración llevada a cabo cuando en realidad, lo que se pone de manifiesto no es eso, sino el hecho de que determinados listados de personal presente en la obra, llevados a cabo en cinco concretos días a lo largo de la ejecución de los trabajos pusieron de manifiesto la presencia en la misma de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, si bien con menor experiencia de la comprometida en la oferta.

En dos de los supuestos se detectó la presencia de Ingenieros Técnicos donde la oferta había comprometido Ingenieros Superiores, mientras que en los restantes siete casos, lo que se pone de manifiesto es la presencia de personas de la titulación profesional exigida, si bien con diferencias en materia de antigüedad.

En virtud de lo indicado, lo que refleja el informe en nada afecta a la licitud del proceso de adjudicación, dado que no se afirma que el equipo ofertado por la adjudicataria no hubiera sido valorado acertadamente, o que determinadas manifestaciones de la oferta se hubieren revelado como inciertas o falsas, sino que en el posterior proceso de ejecución de la obra, el personal técnico presente físicamente en el lugar, no se correspondía con las características del comprometido.

Nos encontramos por lo tanto, no ante un problema vinculado a la adjudicación del contrato, sino a su ejecución, con las consecuencias que de ello se deducen y que afectan obviamente al ámbito de responsabilidad del contratista.

Únicamente en el caso de que tales posibles incumplimientos concretos y puntuales del pliego se hubieren configurado expresamente como causas de resolución o supuesto incumplimiento de obligaciones esenciales los mismos hubieran podido llevar aparejadas consecuencias sobre el contrato en forma de posible resolución o la exigencia de daños y perjuicios- arts. 111 y 149 TRLCAP -sin que conste que los mismos hayan afectado de forma alguna al resultado de la prestación, esto es, a la ejecución de la obra, por lo que reproche alguno puede formularse a la AP.

En todo caso, el TRIBUNAL DE CUENTAS EUROPEO en el Informe de Constataciones preliminares del de Fiscalización en el contexto de la declaración de fiabilidad correspondiente al ejercicio 2008 (DAS 2008) FONDO DE COHESIÓN en España indicaba en relación al Puerto Exterior en Punta Langosteira y en relación a la Directiva 93/38/CEE:

> *El Pliego de cláusulas administrativas (anexo I del contrato) establece en el punto 8 los criterios de evaluación y los aspectos más importantes a tener en cuenta en la evaluación técnica de las ofertas. En el anexo 3 del Pliego se establecen igualmente ciertas subdivisiones a efectos de la Memoria constructiva (pág. 32/64), basadas en la cualificación del personal o equipo técnico, como por ejemplo, cualificación y perfil profesional del Jefe de Obra, que no pueden ser consideradas por el Tribunal como*

criterios de evaluación objetivos y con la debida transparencia que requiere el procedimiento de contratación.

En las alegaciones al informe de constataciones preliminares, que se reproduce a continuación, la APAC justificó que en el caso de que no se hubiesen tenido en cuenta estos criterios la adjudicación no habría sufrido alteración

Alegación que se formula:

No incidencia en la adjudicación por la inclusión de una subdivisión residual en la puntuación de la memoria descriptiva, que no afecta a la evaluación de criterios objetivos en la adjudicación.

El Pliego de Bases que sirvió para la licitación y adjudicación de las obras del proyecto de NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA fue aprobado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de A Coruña con fecha 23 de febrero de 2004, previo informe de la Abogacía del Estado.

Este Pliego se adapta al modelo que por Resolución de la Secretaria de Estado de Infraestructuras de 31 de octubre de 2000, previo informe de la Abogacía del Estado, se estableció para los contratos de obras, por el procedimiento abierto, forma de adjudicación concurso, como el caso que nos ocupa.

Es claro por tanto que dicho Pliego respetaba escrupulosamente la legalidad nacional vigente en ese momento.

Tal como señala el informe del Tribunal de Cuentas Europeo, este Pliego del Concurso establecía en el apartado 8 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares como criterios de adjudicación los siguientes:

I.- CALIDAD TÉCNICA DE LA PROPUESTA, con una ponderación del 70%.

II.- OFERTA ECONÓMICA PARA LA PROPUESTA, con una ponderación del 30%.
Asimismo, indicaba:

Para valorar la Calidad Técnica de la Propuesta, se analizarán y puntuarán los aspectos más importantes de la misma. Dichos aspectos, por orden decreciente de importancia y ponderación, son los siguientes:
Memoria Constructiva. Factor de ponderación =3,5
Programa de Trabajo y Control de Producción. Factor de ponderación = 3,5
Programa de Actuaciones Medioambientales. Factor de ponderación = 2
Memoria de Seguridad y Salud. Factor de ponderación = 1,2
Plazo de Ejecución. Factor de ponderación = 1

Señalando el Anejo nº 3, del referido Pliego, como se debería realizar la valoración de cada uno de los apartados señalados anteriormente, en base a distintos criterios, que el caso de la Memoria constructiva, eran 10 aspectos con distinta ponderaciones.

Los aspectos cuya objetividad pone en duda el TCE eran los siguientes:

X9		*La cualificación del Jefe de Obra y de su perfil profesional ¿son adecuados en relación con el tipo de obra a construir?*
X10		*El equipo de técnicos propuesto ¿es suficiente y conforme a la labor a desarrollar durante la ejecución de la obra? ¿La disponibilidad propuesta es adecuada?*

(*) Estos aspectos son copia textual de los indicados en el modelo de Pliego aprobado por el Ministerio de Fomento el 31 de octubre de 2000.

Cuya ponderación se fija en 2 sobre 25 (8%) para el X9 y en 1 sobre 25 (4 %) para el X10

Es decir que el TCE cuestiona unos aspectos que representan el 12 % de la valoración de la Memoria Técnica, que a su vez representa el 28,57 % de la Valoración Técnica, siendo esta el 70 % del total de la valoración de cada oferta. Por lo que podemos concluir que los criterios cuestionados por el TCE afectarían en un 2,39 % a la puntuación final de cada oferta.

Podemos a continuación analizar el proceso de adjudicación, para determinar, si en el caso de que se hubiesen excluido estos dos aspectos el resultado de la licitación hubiese sido otro:

La valoración de la Memoria Técnica realizada para las distintas ofertas fue la siguiente:

ASPECTOS COMPONENTES DE LA VALORACIÓN						NECSO-FCC-FERROVIAL/AGROMÁN		DRAGADOS-DRACE-SATO-COPASA		SACYR-SOMAGUE-PUENTES	
aspecto			atributos	factor de ponderación	descripción del atributo	BASE	VARIANTE	BASE	VARIANTE	BASE	VARIANTE
I_1	MEMORIA CONSTRUCTIVA	factor de ponderación 3,5	X_1	3	¿Es correcta la concepción global de la Obra y coherente con los medios previstos en la propuesta de la proposición y coherente con el Programa de trabajos?	7,858	7,858	8,639	8,639	7,991	7,991
			X_2	4	¿Están correctamente descritas, analizadas y justificados los procesos constructivos de las principales partes de la obra: Dique de Abrigo y Muelle de Cajones?	8,638	8,638	8,911	8,911	8,733	8,733
			X_3	5	equipos para dique de abrigo	8,000	8,000	9,500	9,500	8,250	8,250
			X_4	2	equipos para fabricación de cajones	10,000	10,000	10,000	10,000	9,000	9,000
			X_5	2	puerto auxiliar / parque de bloques / zonas de acopio de cantera	8,131	8,131	8,981	8,981	8,206	8,206
			X_6	1	subcontrataciones	9,000	9,000	9,000	9,000	8,500	8,500
			X_7	2	compromiso de adscripciones a la obra: maquinaria e instalaciones / personal estratégico / medios propios y alquilados	8,781	8,781	8,656	8,656	8,406	8,406
			X_8	3	programa de control de producción/ organigrama	8,111	8,111	8,944	8,944	8,944	8,944
			X_9	2	jefe de obra / perfil profesional	9,000	9,000	9,000	9,000	8,000	8,000
			X_{10}	1	equipo de técnicos / cualificación y disponibilidad	9,375	9,375	9,500	9,500	8,875	8,875
			valoración total del aspecto I_1:			8,506	8,506	9,107	9,107	8,464	8,464
			$V_1 = \frac{3X_1 + 4X_2 + 5X_3 + 2X_4 + 2X_5 + X_6 + 2X_7 + 3X_8 + 2X_9 + X_{10}}{25} =$								

Con lo que la valoración técnica resultante fue:

LICITACIÓN Y ADJUDICACIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA VALORACIÓN TÉCNICA DE LAS OFERTAS								
ASPECTOS DE VALORACIÓN TÉCNICA		PUNTUACIÓN						
		NECSO / FCC/ FERROVIAL		DRAGADOS / DRACE / SATO / COPASA		SACYR / SOMAGUE / PUENTES y CALZADAS	
		BASE	VARIANTE	BASE	VARIANTE	BASE	VARIANTE
I_1	MEMORIA CONSTRUCTIVA	8,506	8,506	9,107	9,107	8,464	8,464
I_2	PROGRAMA DE TRABAJO	8,537	8,537	8,870	8,870	9,012	9,012
I_3	PROGRAMA DE ACTUACIONES MEDIOAMBIENTALES	9,222	9,222	8,455	8,455	8,573	8,573
I_4	MEMORIA DE SEGURIDAD Y SALUD	7,640	7,640	8,140	8,140	7,760	7,760
I_5	PLAZO DE EJECUCIÓN PROPUESTO PARA LA OBRA	10,000	10,000	9,167	9,375	9,375	9,375
K	COEFICIENTE DE PONDERACIÓN PARA SOLUCIÓN VARIANTE (0.95<=k<=1.05)	-	1,0	-	1,0	-	1,0
VALORACIÓN DE LA CALIDAD TÉCNICA TOTAL V=K·(3.5·V1+ 3.5·V2+ 2·V3+ 1.2·V4+ V5)		97,263	97,263	98,765	98,973	96,999	96,999
PUNTUACIÓN TÉCNICA FINAL		98,272	98,272	99,790	100,000	98,006	98,006

Una vez abiertas las ofertas económicas el resultado final del concurso fue el siguiente:

LICITADOR	OFERTA PROYECTO	Of_i (€)	PUNTUACIÓN ECONÓMICA	PUNTUACIÓN TÉCNICA	PUNTUACIÓN GLOBAL
NECSO/FCC/FERROVIAL (BASE)	BASE	471.883.583,01	90,551	98,272	95,956
NECSO/FCC/FERROVIAL (VARIANTE)	VARIANTE	486.245.695,48	87,701	98,272	95,101
DRAGADOS/DRACE/SATO/COPASA (BASE)	BASE	444.469.585,88	95,991	99,790	98,650
DRAGADOS/DRACE/SATO/COPASA (VARIANT	VARIANTE	429.200.392,63	99,021	100,000	99,706
SACYR/SOMAGUE/PUENTES Y CALZADAS (B	BASE	424.265.501,86	100,000	98,006	98,604
SACYR/SOMAGUE/PUENTES Y CALZADAS (V	VARIANTE	431.826.820,90	98,500	98,006	98,154
PARÁMETRO		n	LICITADOR MÁXIMA PUNTUACIÓN		
VALOR		6	DRAGADOS/DRACE/SATO/COPASA (VARIANTE)		

Si se hubiesen excluidos los criterios X9 y X10 en la valoración de la Memoria Técnica el resultado hubiese sido:

ASPECTOS COMPONENTES DE LA VALORACIÓN						NECSO-FCC-FERROVIAL/AGROMÁN		DRAGADOS-DRACE-SATO-COPASA		SACYR-SOMAGUE-PUENTES	
aspecto			atributos	factor de ponderación	descripción del atributo	BASE	VARIANTE	BASE	VARIANTE	BASE	VARIANTE
I_1	MEMORIA CONSTRUCTIVA	factor de ponderación 3.5	X_1	3	¿Es correcta la concepción global de la Obra y coherente con los medios previstos en la propuesta de la proposición y coherente con el Programa de trabajos?	7,858	7,858	8,639	8,639	7,991	7,991
			X_2	4	¿Están correctamente descritas, analizadas y justificados los procesos constructivos de las principales partes de la obra: Dique de Abrigo y Muelle de Cajones?	8,638	8,638	8,911	8,911	8,733	8,733
			X_3	5	equipos para dique de abrigo	8,000	8,000	9,500	9,500	8,250	8,250
			X_4	2	equipos para fabricación de cajones	10,000	10,000	10,000	10,000	9,000	9,000
			X_5	2	puerto auxiliar / parque de bloques / zonas de acopio de cantera	8,131	8,131	8,981	8,981	8,206	8,206
			X_6	1	subcontrataciones	9,000	9,000	9,000	9,000	8,500	8,500
			X_7	2	compromiso de adscripciones a la obra: maquinaria e instalaciones / personal estratégico / medios propios y alquilados	8,781	8,781	8,656	8,656	8,406	8,406
			X_8	3	programa de control de producción/ organigrama	8,111	8,111	8,944	8,944	8,944	8,944
			X_9	2	jefe de obra / perfil profesional						
			X_{10}	1	equipo de técnicos / cualificación y disponibilidad						
			valoración total del aspecto I_1:			8,056	8,056	8,703	8,703	8,118	8,118
			$V_1 = \frac{3X_1+4X_2+5X_3+2X_4+2X_5+X_6+2X_7+3X_8}{23} =$								

Con lo que la valoración técnica total hubiese resultado:

LICITACIÓN Y ADJUDICACIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA VALORACIÓN TÉCNICA DE LAS OFERTAS							
ASPECTOS DE VALORACIÓN TÉCNICA		PUNTUACIÓN					
		NECSO / FCC/ FERROVIAL		DRAGADOS / DRACE / SATO / COPASA		SACYR / SOMAGUE / PUENTES y CALZADAS	
		BASE	VARIANTE	BASE	VARIANTE	BASE	VARIANTE
I_1	MEMORIA CONSTRUCTIVA	8,056	8,056	8,703	8,703	8,118	8,118
I_2	PROGRAMA DE TRABAJO	8,537	8,537	8,870	8,870	9,012	9,012
I_3	PROGRAMA DE ACTUACIONES MEDIOAMBIENTALES	9,222	9,222	8,455	8,455	8,573	8,573
I_4	MEMORIA DE SEGURIDAD Y SALUD	7,640	7,640	8,140	8,140	7,760	7,760
I_5	PLAZO DE EJECUCIÓN PROPUESTO PARA LA OBRA	10,000	10,000	9,167	9,375	9,375	9,375
K	COEFICIENTE DE PONDERACIÓN PARA SOLUCIÓN VARIANTE (0.95<=k<=1.05)	-	1,0	-	1,0	-	1,0
VALORACIÓN DE LA CALIDAD TÉCNICA TOTAL V=K·(3.5·V1+ 3.5·V2+ 2·V3+ 1.2·V4+ V5)		95,686	95,686	97,352	97,560	95,790	95,790
PUNTUACIÓN TÉCNICA FINAL		98,079	98,079	99,786	100,000	98,186	98,186

Y el resultado final del concurso hubiese sido:

LICITADOR	OFERTA PROYECTO	Of_i (€)	PUNTUACIÓN ECONÓMICA	PUNTUACIÓN TÉCNICA	PUNTUACIÓN GLOBAL
NECSO/FCC/FERROVIAL (BASE)	BASE	471.883.583,01	90,551	98,079	95,821
NECSO/FCC/FERROVIAL (VARIANTE)	VARIANTE	486.245.695,48	87,701	98,079	94,966
DRAGADOS/DRACE/SATO/COPASA (BASE)	BASE	444.469.585,88	95,991	99,786	98,647
DRAGADOS/DRACE/SATO/COPASA (VARIAN	VARIANTE	429.200.392,63	99,021	100,000	99,706
SACYR/SOMAGUE/PUENTES Y CALZADAS (B	BASE	424.265.501,86	100,000	98,186	98,730
SACYR/SOMAGUE/PUENTES Y CALZADAS (V	VARIANTE	431.826.820,90	98,500	98,186	98,280
PARÁMETRO		n	LICITADOR MÁXIMA PUNTUACIÓN		
VALOR		6	DRAGADOS/DRACE/SATO/COPASA (VARIANTE)		

Comprobándose que no habría habido cambio de adjudicatario.

Finalmente el alto Tribunal Europeo remite escrito al Excmo., Sr. Presidente del Tribunal de Cuentas de España el 10 de agosto de 2009 en el que lacónicamente expresa en referencia a la constatación preliminar: "*El Tribunal retira la observación*" (Anexo 2)

D) La crítica referida a la extinción de las pólizas de seguro del contratista antes de la fecha hasta la que debían encontrarse en vigor y la falta de aportación de pólizas autónomas que cubrieran el seguro de transportes, destinado a cubrir pérdidas de cualquier propiedad que formase parte del suministro mientras se encontrase en tránsito.

Las "deficiencias en las pólizas de seguro" traen causa de la vinculación a las condiciones de adjudicación del contrato, y es que el plazo inicial de ejecución fue prorrogado, de ahí el vencimiento de las pólizas originarias tuviera lugar antes de la finalización de los trabajos.

En todo caso, se cumplió adecuadamente con la exigencia en la aportación de las pólizas por parte del adjudicatario, si bien es cierto que, en función de la ampliación de las fechas de ejecución del contrato, tenía que haberse requerido al contratista la extensión de las mismas.

En todo caso, de la referida vigencia de las pólizas no se ha deducido perjuicio ni menoscabo alguno a los intereses públicos, no teniendo la APAC ninguna reclamación registrada contra el contratista, que no haya sido debidamente atendida por razones vinculadas a la vigencia de las pólizas de seguro ni por otra parte la APAC ha sido objeto de ninguna reclamación de terceros como consecuencia de la extinción de tales pólizas.

En materia de transporte, debe hacerse constar que todos los transportistas, han dispuesto de sus correspondientes seguros sobre la mercancía transportada durante el tránsito, sin que esta APAC tenga constancia o ese TdC haga referencia alguna a menoscabo para los intereses públicos como consecuencia de la pretendida falta de cobertura de determinados seguros sobre la actividad de transporte.

Es cierto que en este punto y el anterior, el informe pone de manifiesto elementos que pueden revelar algún grado de debilidad de los controles en fase de ejecución de contrato, en particular en los dos extremos indicados de antigüedad de personal y de control de las pólizas de seguro, pero sin perjuicio de tomar razón de los mismos en términos de mejora de controles y procesos, lo cierto es que en ninguno de los casos, se ha derivado de ninguna de esas circunstancias menoscabo o perjuicio patrimonial alguno a los intereses públicos.

E) El proyecto modificado de 2009.

En primer lugar procede poner de manifiesto algunos elementos relevantes en este punto:

1. El propio Anteproyecto reconoce que el modificado surge de elementos accidentales graves que tienen lugar en el año 2006. Es decir, no se trata de circunstancias

previsibles, ni que hubieran podido ser tomadas en consideración en el momento de aprobación del proyecto.

2. Consta que el modificado:

    a. Deriva en gran medida de las modificaciones impuestas por la Inspección de Trabajo tras tener lugar dos accidentes graves en febrero de 2006.

    b. Fue informado favorablemente por la Inspección General del Ministerio de Fomento en fecha 23 de junio de 2009.

    c. Fue informado favorablemente por el ente público Puertos del Estado en fecha 18 de febrero de 2010.

    d. Fue informado favorablemente por la Abogacía del Estado en fecha 19 de febrero de 2010.

    e. Recibió la aprobación técnica el 23 de febrero de 2010.

    f. Recibió la aprobación económica el 25 de febrero de 2010.

    g. El 12 de marzo de 2010, se suscribió el correspondiente contrato con la UTE encargada de la ejecución de las obras.

El informe no realiza tacha alguna ni a la oportunidad, ni a las causas del modificado, extendiéndose en los siguientes reparos:

- **Existencia de unidades de obra certificadas en el proyecto inicial y en el proyecto modificado**, como consecuencia de no haberse paralizado la obra desde febrero de 2006.

  De acuerdo con la normativa aplicable y, en particular, con el TRLCAP, la tramitación del modificado, no implicaba necesariamente la paralización de la ejecución del proyecto inicial, tal y como se deduce a contrario sensu de lo que disponía el Artículo 146 del TRLCAP.

  Una cosa es que pudiera producirse esa simultaneidad entre ejecución del contrato y tramitación del modificado y otra distinta que haya podido haber duplicidades en el pago de unos mismos conceptos o que se hubieran podido certificar unidades de obra correspondientes a un proyecto antes de su aprobación, extremos estos, que no han tenido lugar.

En efecto, del literal de la consideración del TdC podría colegirse por el término empleado "unidades" que la APAC certificó "unidades del obra" del modificado previamente a la aprobación de este y a la aprobación de los correspondientes "precios contradictorios". Es por tanto necesario aclarar que tal supuesto no sucedió en forma alguna.

El 23 de junio 2009, como se ha indicado en el apartado anterior, la Inspección General del MF emitió dictamen e informó favorablemente la propuesta de redacción de la Modificación nº 1 del contrato de obras, pero indicó que *los actuaciones incluidas en la propuesta de modificación estaban en plena ejecución, por lo que procedía la paralización de las actuaciones por no sujetarse al proyecto vigente. No obstante, manifestó que al tratarse de una alteración en el número de unidades realmente ejecutadas sobre las previstas en las mediciones del proyecto, cuyo importe era inferior al 10% del presupuesto de adjudicación del contrato, podía considerarse, de acuerdo con el artículo 160 del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (RGLCAP) que las actuaciones incluidas en la propuesta de modificación no habían sido iniciadas.*

Conviene para una mejor compresión transcribir literalmente las conclusiones del Informe de la Inspección General del Ministerio de Fomento aludido:

> *"5. CONSIDERACIONES SOBRE LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN.*
>
> *El Inspector General que suscribe ha visitado las obras para mejor conocimiento de la propuesta, acompañado de la Dirección facultativa, personal de la unidad de Asistencia a la Dirección, así como representantes de la empresa adjudicataria.*
>
> *A lo largo del informe y especialmente en su punto cuatro se han desarrollado la descripción y justificación de las modificaciones propuestas, así como sus importes.*
>
> *Las motivaciones últimas han sido la mejora y optimización del proyecto en su globalidad, desde el punto de vista técnico como consecuencia de los resultados de los estudios y ensayos en modelo físico que se han continuado realizando una vez iniciada la obra.*
>
> *Por otro lado las estrictas normas de seguridad impuestas tras el dictamen de la Inspección de Trabajo, así como la reducción de los días de trabajo por causas meteorológicas han condicionado los programas de trabajo y en consecuencia el resultado de rendimientos.*
>
> *Por último la deficiencia de calidad de los materiales de la cantera ha condicionado de igual manera la presente propuesta de modificación.*

Estas condiciones descritas, unidas al tipo de obra y a las magnitudes de las unidades de obra han confluido en la importancia económica de la propuesta y siempre cabría cuestionarse, desde un punto de vista puramente técnico, si no haber realizado, previamente al inicio de la obra y en fase de proyecto, más ensayos modelizados y haber conocido mejor la cantera.

***De cualquier forma, la propuesta, a nuestro entender mejora técnicamente el proyecto vigente por lo que nuestra opinión es favorable**.*

Respecto de los nuevos precios necesarios para acometer las actuaciones propuestas deberán ser avalados por el Servicio de Supervisión competente.

6. ESTADO ACTUAL DE LAS OBRAS.

6.1. Según el proyecto vigente.

Tras visita realizada a la obra el día 26 de mayo de 2009, el Inspector General que suscribe, ha podido constatar que las obras del contrato principal se encuentran en plena actividad y avanzando a buen ritmo.

El estado de la obra por capítulos, reflejados en la última relación valorada de abril de 2009, es el siguiente:

CAPÍTULO	IMPORTE	% DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS
C01 1.- DRAGADO	- €	0,00%
C02 2.- EXPLANADAS	12.212.811,17 €	73,00%
C03 3.- DIQUE DE ABRIGO	146.804.226,27 €	48,66%
C04 4.- CONTRADIQUE	- €	0,00%
C05 5.- CIERRE EXPLANADAS	3.082.094,54 €	50,30%
C06 6.- MUELLE TRANSVERSAL	2.354.035,30 €	11,06%
C07 7.- MARTILLO	- €	0,00%
C08 8.- ACCESOS	459.799,77 €	22,93%
C09 9.- DE CANTERA	77.898,29 €	10,24%
C1O 10,- ESTUDIO DE SEGURIDAD Y SALUD	779.422,49 €	75,40%

TOTAL EJECUCIÓN MATERIAL	*165.770.287,84 €*	*45,19%*
TOTAL	*193.970.262,56 €*	

6.2. Según la propuesta de modificación.

***Las obras afectadas por las modificaciones no han sido iniciadas**, salvo que, por razones de emergencia derivadas de seguridad y avaladas por los correspondientes ensayos de modelo físico, ha sido necesario arrancar la ejecución del dique de abrigo con los cambios en las secciones tipo descritos. El dique ha alcanzado el PK 1+700 en el avance por vía terrestre del todo uno.*

*Al tratarse estos reajustes de medición de una alteración en el número de unidades realmente ejecutadas sobre las previstas en las mediciones del proyecto, cuyo importe es inferior al 10% del presupuesto de adjudicación del contrato, puede considerarse, de **acuerdo con el artículo 160 del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, que las actuaciones incluidas en la propuesta de modificación no han sido iniciadas.***

7. CONCLUSIONES

PRIMERA.- Por todo lo anteriormente expuesto, se informa favorablemente la propuesta de redacción de la Modificación n° I del CONTRATO DE OBRAS "NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA" con la consideración de que los precios nuevos necesarios, sean avalados por el Servicio de Supervisión competente

SEGUNDA.- Las actuaciones incluidas en la propuesta de modificación están en plena ejecución, según se indica en el cuerpo de este informe.

Procede, por tanto, la paralización de dichas actuaciones por no sujetarse al proyecto vigente, tramitando, en su caso y en su momento, conforme a lo previsto en la legislación presupuestaria, el expediente relativo al gasto adicional ocasionado por tales actuaciones."

En el Informe de la Inspección General del Ministerio de Fomento, tras la visita efectuada a la obra el 26 de mayo de 2009, se constata:

- Que se informa favorablemente la propuesta de modificación al mejorar esta técnicamente el proyecto primitivo en base a estudios y ensayos realizados después del comienzo de la obra, por la necesidad de la aplicación de medidas de seguridad adicionales y por la mala calidad de cantera prevista en el proyecto original.
- Que revisada la relación valorada de abril de 2009 la obra se encuentra ejecutada en un 45,19 %.

- Que las obras afectadas por la modifican no han sido iniciadas.
- Que si ha sido necesario por razones de emergencia, derivadas de la seguridad, arrancar la ejecución del dique de abrigo.
- Pero que ello se ha realizado únicamente mediante la certificación del número de unidades realmente ejecutadas sobre las previstas en las mediciones del proyecto, cuyo importe es inferior al 10% del presupuesto de adjudicación del contrato, puede considerarse, de acuerdo con el artículo 160 del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, que las actuaciones incluidas en la propuesta de modificación no han sido iniciadas.

- Para concluir:
    - Que se informa favorablemente la propuesta de redacción de la Modificación.

    - Que las actuaciones incluidas en la propuesta de modificación están en plena ejecución, según se indica en el cuerpo de este informe.

      Procede, por tanto, la paralización de dichas actuaciones por no sujetarse al proyecto vigente, tramitando, en su caso y en su momento, conforme a lo previsto en la legislación presupuestaria, el expediente relativo al gasto adicional ocasionado por tales actuaciones.

Este último párrafo que es el que suscita controversia en el INFORME del TdC debe entenderse, tal y como se indica, ligado a lo indicado en el cuerpo del Informe de la Inspección:

Las actuaciones comenzadas en el momento del Informe se han hecho por razones de seguridad y amparadas por el Art. 160 del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas y otras actuaciones no podrán efectuarse hasta la tramitación del correspondiente expediente relativo al gasto adicional ocasionado por tales actuaciones.

En estas condiciones, señaladas por la Inspección General, continuo la ejecución de la obra hasta la aprobación del correspondiente expediente, sin embargo, el Proyecto de Informe del TdC continúa indicando:

> *El 18 de febrero de 2010, PE informó favorablemente el proyecto modificado, y al día siguiente fue informado por la Abogacía del Estado, el día 23 se produjo la aprobación técnica y el día 25 del mismo mes recayó la aprobación económica por la APAC por importe de 111.215 miles de euros (IVA incluido). El día 12 de marzo de 2010 se formalizó la modificación del contrato con la UTE "obras".*

En las verificaciones realizadas durante la fiscalización, se ha comprobado que en las relaciones valoradas figuran unidades como ejecutadas con cargo al proyecto inicial que, posteriormente, se imputaron al modificado, ya que desde que se produjo el accidente en febrero de 2006, la obra siguió avanzando durante la tramitación del modificado que culminó cuatro años más tarde. Así en la certificación n° 61(de marzo de 2010) comienza la ejecución del modificado nº1. A partir de ésta las relaciones valoradas recogen las mediciones de las unidades de obra con mayor detalle desglosadas en dos columnas, la primera registra las mediciones correspondientes al proyecto original y en la otra la medición del adicional modificado. La medición que en la relación valorada de la certificación nº 61 se imputa al proyecto original a varias unidades de obra, es inferior a la registrada en la relación valorada que acompaña a la certificación nº 60, lo que evidencia el avance de la obra correspondiente al proyecto modificado previo a su aprobación.

Como ya se ha señalado, y queda reflejado en el Informe de la Inspección General del Ministerio de Fomento, previamente a la aprobación del proyecto modificado aparecen en las relaciones valoradas las mediciones realmente ejecutadas de las unidades de obra del proyecto original, así podría hacerse en aplicación del Artículo 160 del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas *"Variaciones sobre las unidades de obras ejecutadas"* que transcribimos a continuación:

1. Sólo podrán introducirse variaciones sin previa aprobación cuando consistan en la alteración en el número de unidades realmente ejecutadas sobre las previstas en las mediciones del proyecto, siempre que no representen un incremento del gasto superior al 10 por 100 del precio primitivo del contrato, Impuesto sobre el Valor Añadido excluido.

2. Las variaciones mencionadas en el apartado anterior, respetando en todo caso el límite previsto en el mismo, se irán incorporando a las relaciones valoradas mensuales y deberán ser recogidas y abonadas en las certificaciones mensuales, conforme a lo prescrito en el artículo 145 de la Ley, o con cargo al crédito adicional del 10 por 100 a que alude la disposición adicional decimocuarta de la Ley, en la certificación final a que se refiere el artículo 147.1 de la Ley, una vez cumplidos los trámites señalados en el artículo 166 de este Reglamento. No obstante, cuando con posterioridad a las mismas hubiere necesidad de introducir en el proyecto modificaciones de las previstas en el artículo 146 de la Ley, habrán de ser recogidas tales variaciones en la propuesta a elaborar, sin necesidad de esperar para hacerlo a la certificación final citada.

Al literal de este artículo es al que se adoptó en todo momento la ejecución de la obra. Antes de la aprobación del modificado los excesos de medición de las unidades del Proyecto original se incorporaron a las relaciones valoradas (Competencia del director de las obras, tal y como ratifica el Informe 27/12, de 14 de diciembre de 2012, de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa "Límites de la capacidad otorgada a los directores de obra para introducir variaciones en el número de unidades de obra."). Estos excesos de medición se incorporan al Proyecto modificado, tal y como también recoge la parte final del referido Artículo 106.

Puede llamar la atención al TdC que a partir de la aprobación del proyecto modificado "las relaciones valoradas recogen las mediciones de las unidades de obra con mayor detalle desglosadas en dos columnas, la primera registra las mediciones correspondientes al proyecto original y en la otra la medición del adicional modificado". Ello que contractualmente no tendría sentido hacerlo, pues a partir de la aprobación del Proyecto Modificado este pasa a sustituir al original, se hace en el caso de la obra que nos ocupa a efectos de clarificar la cofinanciación solicitada ante las autoridades europeas. A partir de la certificación nº 61, a mayores de la relación valorada general, similar a las que acompañan a las certificaciones anteriores, se incluye una relación valorada en la que se separa la parte de obra para la que se solicita cofinanciación de la que no, y en ésta, y por criterio de prudencia, se incluye en la parte de Proyecto modificado no sólo las nuevas unidades de obra incorporadas con sus correspondientes precios contradictorios, sino también los excesos de medición de las unidades originales. Con una total transparencia en cada una de la certificaciones es preciso llegar al detalle de Proyecto original Fase I, Proyecto original Fase II, Adicional modificado Fase I, Adicional modificado Fase II, Revisión precios Proyecto original Fase I, Revisión precios Proyecto original Fase II, Revisión de precios Adicional modificado Fase I y Revisión de precios Adicional modificado Fase II, para de este modo tener la total trazabilidad de la obra a efectos de financiación de Fondos Europeos.

Es esclarecedor a este respecto, respecto de la diligencia tenida en la redacción del modificado, en el que se incorporaron, además de las unidades nuevas, las variaciones consistentes en el número de unidades realmente ejecutadas sobre las previstas en las mediciones del proyecto, hizo posible que la liquidación final de obra únicamente asciendes al 0,88 % del presupuesto de adjudicación (3.250.026 €)

Continúa indicando la Conclusión Octava del anteproyecto de Informe señalando:

Desde que se produjo el accidente en febrero de 2006, la obra siguió avanzando durante la tramitación del modificado que culminó cuatro años más tarde.

Creemos que queda suficientemente aclarado en los párrafos anteriores en qué condiciones continuo la ejecución de la obra durante la tramitación del modificado que comenzó en 2009 hasta su aprobación definitiva en marzo de 2010. Únicamente señalar a título meramente informativo que una paralización de la obra hubiera

supuesto con total seguridad la ruina total de la obra ejecutada hasta ese momento, baste para ello recordar los graves daños sufridos en las partes provisionales o no totalmente terminadas durante el periodo de ejecución de las obras.

Las conclusiones que podemos obtener en este punto son las siguientes:

- La actuación objeto de este comentario del TdC fue objeto de informe favorable de la Inspección General del Ministerio de Fomento, de Puertos del Estado y de la Abogacía del Estado, que se adjuntan.

- Bajo la vigencia del TR-LCAP la tramitación del modificado no implicaba necesariamente la paralización de las obras del contrato principal.

- Pese a lo anterior, el informe del Ministerio de Fomento bajo un principio general de recomendación de paralización de las actuaciones del proyecto, por encontrarse el modificado en tramitación, admitió que las mismas siguieran ejecutándose por las razones siguientes:

    - Porque se trata de obras ejecutadas por razones de seguridad

    - Porque aquéllas no suponían alteración del número de unidades realmente ejecutadas sobre las previstas en las mediciones del proyecto que supusieran un incremento de gasto superior al 10 por 100 del precio primitivo del contrato, excluido el I.V.A.

- En ningún caso se certificaron unidades de obra del proyecto modificado previamente a su aprobación. Antes de la aprobación del modificado únicamente los excesos de medición de las unidades del Proyecto original se incorporaron a las relaciones valoradas (Competencia del director de las obras, tal y como ratifica el Informe 27/12, de 14 de diciembre de 2012, de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa "Límites de la capacidad otorgada a los directores de obra para introducir variaciones en el número de unidades de obra."). Estos excesos de medición se incorporan al Proyecto modificado, tal y como también recoge la parte final del referido Artículo 106.

- A partir de la aprobación del proyecto modificado las relaciones valoradas recogen las mediciones de las unidades de obra con mayor detalle desglosadas en dos columnas, la primera registra las mediciones correspondientes al proyecto original y en la otra la medición del adicional modificado. Esto se hace a efectos de clarificar la cofinanciación solicitada ante las autoridades europeas.

Se adjuntan como Anexo 3, en referencia al presente apartado:

- *Informe favorable de la Inspección General del Ministerio de Fomento en fecha 23 de junio de 2009.*
- *Informe favorable del ente público Puertos del Estado de fecha 18 de febrero de 2010.*
- *Informe favorable de la Abogacía del Estado de fecha 19 de febrero de 2010.*

Pretendidas Deficiencias de índole formal,

- **El TdC afirma que las obras de las Fases I y II finalizan con un sobrecoste del 48%.**

En primer lugar, procede señalar que en ese concepto de "sobrecoste" el TdC está incluyendo tres epígrafes distintos: Revisión de Precios, Modificado y Liquidación. La suma de los tres representa efectivamente el 48,11 % del presupuesto de adjudicación (178.009.302,31 €). Sin embargo caben las siguientes matizaciones:

- La Revisión de Precios, que representó el 21,31 % (78.858.753,33 €) sobre el presupuesto de adjudicación, es consecuencia inequívoca de del cumplimiento de la regulación a la que la APAC está sometida y cuya observancia es, sin ningún género de duda, uno de los ejes que mueve su forma de actuar.

  El Pliego de Bases para la licitación y adjudicación de las obras de construcción de las Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira, y que forma parte del contrato establecía en su Apartado 10 del Capítulo II:

  1.- *Resultará de aplicación al correspondiente contrato las cláusulas de revisión de precios, siempre que se incluya expresamente en el Cuadro de Características que encabeza el Pliego de Bases.*

  2.- *Asimismo, para que el contratista tenga derecho a la revisión, es condición imprescindible el cumplimiento estricto del plazo total y los parciales de ejecución de las obras, desarrollando la obra fielmente al ritmo previsto.*

  Las prórrogas otorgadas por causas no imputables al contratista no privarán del derecho a revisión.

  3.- *En lo no previsto en este apartado se estará a lo dispuesto en la Normativa Estatal reguladora de la revisión de precios.*

  Asimismo el Cuadro de Características que encabeza el citado Pliego indica:

  10.- Revisión de Precios

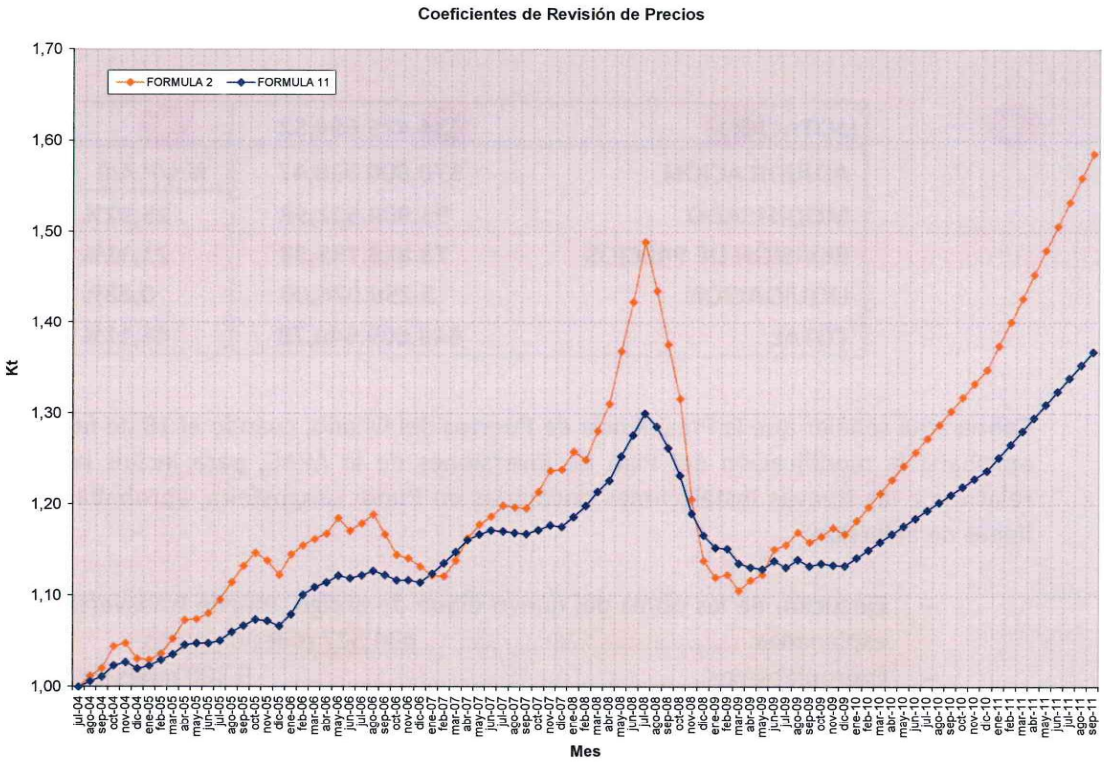
  Fórmula nº 2: Explanación con explosivos. Movimientos de tierra mecanizados. Escolleras Naturales. Rellenos consolidados. Dragados

Fórmula nº 11: Obras de gran volumen de hormigón (Resto de Uds.)

En consecuencia, al citado contrato resultaba de aplicación de oficio la Revisión de Precios, tal y como establece la normativa reguladora de la misma. No se puede atribuir a la APAC responsabilidad alguna en este denominado "sobrecoste".

En este sentido, y como conoce ese TdC, los precios en los contratos con el sector público están sujetos a una serie de revisiones cuya fórmula (Kt), para el caso que nos ocupa, depende de la evolución del precio de determinadas variables (cemento, mano de obra, acero y energía) sobre las que la APAC no tiene ningún poder de influencia.

Tampoco se puede achacar a la APAC falta de previsión en la cuantificación de este efecto, baste para ello ver la evolución de los coeficientes a lo largo del plazo de la obra, coincidente con la crisis económica.



- La totalidad del importe del modificado que es un proyecto debidamente aprobado como tal y que ha superado todos los controles técnicos, económicos y administrativos que resultan exigibles, sin que el incisivo informe de dicho órgano, haga referencia alguna en términos de censura a los motivos de dicha modificación, representó el 25,92 % (95.900.522,98 €) sobre el presupuesto de adjudicación

  Un modificado debidamente aprobado como tal, no puede ser calificado como un sobrecoste, concepto que tiene relación con un incremento de coste sobre una cantidad o un coste inicialmente establecido. En el caso de un modificado, lo que

se ha hecho es previa la tramitación oportuna y con los pronunciamientos e informes exigibles, que determinan el pertinente control sobre sus causas y contenido, aprobar un nuevo umbral de coste, por lo que tenemos que criticar los términos de la genérica afirmación que lleva a cabo el TdC en este punto. De hecho la aprobación del modificado determina la aparición de un nuevo precio del contrato, por lo que el mismo técnicamente no puede ser calificado de sobrecoste y, sobre todo, no se puede llevar a cabo esa calificación sin impugnar –cosa que el informe no hace- las razones que dieron lugar a la aprobación del modificado.

- Por último, una vez aprobado el modificado en febrero de 2010 quedaban por ejecutar obras por valor de 206.124.939,07 €, pues bien esas obras se ejecutaron dando lugar a un saldo de liquidación a favor del contratista del 0,88 % (3.250.026,00 €) del presupuesto de adjudicación.

En realidad bajo ese 48% al que se hace referencia, concurren los elementos siguientes:

LICITACIÓN	**434.425.664,52**	
ADJUDICACIÓN	**370.000.338,47**	*% s/P.Adj*
MODIFICADO	**95.900.522,98**	**25,92%**
REVISIÓN DE PRECIOS	**78.858.753,33**	**21,31%**
LIQUIDACIÓN	**3.250.026,00**	**0,88%**
TOTAL	**548.009.640,78**	**48,11%**

Cabría aquí señalar que la Presidencia de Puertos del Estado, cuando el 18 de febrero de 2004 aprobaba la modificación del Plan de inversiones de la APAC, para incluir las Actuaciones relativas a las Nuevas Instalaciones portuarias en Punta Langosteira, aprobaba las siguientes líneas de inversión:

- Ejecución de las obras del nuevo dique de abrigo, muelle transversal y relleno de explanadas..... 434.527 miles de euros
- Expropiaciones..... 6.300 miles de euros
- IVA no subvencionable..... 44.828 miles de euros
- Actuaciones complementarias ..... 100.000 miles de euros
- Revisión de Precios..... 24.809 miles de euros
- Obras menores..... 20.000 miles de euros
- TOTAL..... 630.364 miles de euros

Seleccionando únicamente la suma de las partidas subrayadas, por ser las que se consideraban ligadas directamente a la ejecución de la obra, vemos que ascendían a la cantidad de 504.164 miles de euros y que siete años más tarde las obras se concluyeron con un incremento sobre esa cifra de 43.846 miles de euros, por lo que podríamos perfectamente hablar de una desviación del 8,7 %.

Fase III

A).-Las causas del proyecto objeto de la denominada Fase III. El Anteproyecto de informe hace referencia a la causa de esta nueva actuación, como consecuencia de un desplazamiento de arenas hacia el interior del nuevo puerto, amenazando la toma de agua de una central térmica.

Esta actuación ya estaba prevista en el Proyecto Básico que se sometió tramite de Evaluación Ambiental que concluyó con la publicación de la RESOLUCIÓN de 23 de febrero de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto «Nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira», de la Autoridad Portuaria de A Coruña, de la que extractamos:

Descripción del proyecto

El puerto de A Coruña presenta una importante carencia de espacio portuario debido al crecimiento de su actividad que, unido a las características de peligrosidad e incidencia ambiental de sus principales tráficos, ha llevado a la necesidad de ampliar sus instalaciones en el exterior de la ciudad. Así pues, la construcción de nuevas instalaciones portuarias alejadas de la ciudad de A Coruña tiene por objeto resolver la siguiente problemática:

Aumentar el actual espacio portuario, claramente insuficiente.

Alejar de la ciudad los tráficos portuarios de mayor incidencia ambiental.

Eliminar el actual poliducto que recorre parte de la ciudad de A Coruña.

Tras un análisis de alternativas (que se resume en el Anexo III), tanto de ubicación del puerto como de diferentes configuraciones en planta, se ha elegido la que sitúa las nuevas instalaciones en la zona de Punta Langosteira.

Desde que el proyecto se sometió a información pública se han realizado, y continúan realizándose, ensayos en modelo físico encaminados a optimizar el diseño de las nuevas infraestructuras. Como consecuencia de estos ensayos, las dimensiones de los diques han sufrido algunas modificaciones con respecto a las que figuraban en el proyecto básico. Desde el punto de vista ambiental estas modificaciones carecen de relevancia; en esencia se trata de rellenar menos superficie, ya que el arranque del dique se desplaza más hacia el suroeste, permaneciendo el morro en la misma posición.

El proyecto constructivo consiste, básicamente, en las siguientes actuaciones:

Dique de abrigo

El dique de abrigo, formado por tres alineaciones, tiene su arranque en el extremo oriental de punta Langosteira.

La primera alineación tiene una longitud de 1487 metros, siendo su orientación sensiblemente este-oeste. Se resuelve con secciones tipo A y B, que se describen a continuación, la sección A se utiliza en los primeros 657 metros desde el arranque.

La segunda alineación forma un ángulo de 28,41o con la anterior, girando hacia tierra en sentido suroeste, y tiene una longitud de 785,74 metros. Se resuelve con secciones tipo B y C.

La última alineación tiene una orientación aproximada nordeste —suroeste, girando 15,64º con respecto a la anterior, siendo su longitud hasta el centro del morro de 1.081,7 metros. Se resuelve con secciones tipo C y la sección del morro.

……..

Contradique:

El contradique arranca en el extremo este de la playa de Alba y está formado por dos alineaciones. La primera alineación tiene una longitud de 962,22 metros, siendo su dirección sensiblemente ESE—ONO; se resuelve con las secciones tipo denominadas A1, B1 y C1, que serán descritas seguidamente.

La segunda alineación forma un ángulo de 145,72º con la anterior, girando hacia el norte, tiene una longitud de 352,48 metros y se resuelve con la sección tipo D1 y la sección especial por el morro, que se describen a continuación:

……..

B).-Posición final de Puertos del Estado y de la APAC en relación con la necesidad y procedencia de las obras de la Fase III. El Anteproyecto, hace referencia a la existencia de diferencias de criterio entre la APAC y Puertos del Estado, acerca de la pertinencia y necesidad de estas obras. Sin embargo, las obras del Contradique (Denominada finalmente "Dique Oeste y relleno de explanada portuaria") fueron aprobadas, como no podría ser de otro modo, por Puertos del Estado en el seno de los Planes de Empresa anuales, figurando en los mismos desde el Plan de Inversiones 2010-2014.

C).- Razones de la adjudicación a una UTE constituida por las mismas empresas que habían formado parte de las Fases I y II.

En primer lugar, hay que indicar que dicha aseveración no es del todo correcta. Como es natural, la UTE encargada de la construcción de la primera y segunda fase, UTE Langosteira, se crea por un grupo determinado de empresas con dicho fin. Una vez rematadas dichas obras, la UTE pierde su virtualidad. En segundo lugar, la UTE adjudicataria de las obras de la tercera fase, se crea con dicho fin. En tercer lugar, ambas UTES no estaban formadas por las mismas empresas. La primera estaba formada por DRAGADOS, SATO, DRACE y COPASA. La segunda formada por DRAGADOS, OHL, DRACE y ARIAS HERMANOS.

Aprobada la ejecución de las obras de la calificada como Fase III, la APAC tenía que promover el correspondiente procedimiento de contratación en concurrencia, como así se hizo.

El hecho de haber llevado a cabo las actuaciones propias de las denominadas como Fases I y II no podía ser una ventaja competitiva para las empresas integradas en la UTE que realizó tales actuaciones, habiéndose velado en dicho procedimiento por el cumplimiento de los principios de igualdad, objetividad y trasparencia.

Ciertamente no llegamos a entender el reproche que parece formularse en el anteproyecto, toda vez que la obligación de la AP era precisamente promover concurrencia sin que pudiera limitarla por causas legalmente no previstas.

De esta manera, únicamente en caso de que una de las empresas de la UTE hubiera participado en la determinación de las especificaciones técnicas del proyecto podría plantearse un posible examen de las ventajas competitivas que de tal hecho pudiera derivarse, pero no

siendo así no existe legalmente posibilidad de limitar la competencia, en contra de los principios que rigen en sede de contratación pública, cuyas normas limitativas deben ser siempre interpretadas de forma restrictiva; como establece la Junta Consultiva

Informe 38/12, de 7 de mayo de 2013. "Posible ventaja en la adjudicación a constructor por agente urbanizador".

*En este sentido, se entiende que, en principio, la participación de una empresa en la elaboración de las especificaciones técnicas o en los documentos preparatorios del contrato puede otorgar a la misma un conocimiento más preciso de las características del mismo y previo al resto de posibles licitadores, que sólo conocerían las mismas en el momento de abrirse el procedimiento de licitación. Ello puede dar una ventaja competitiva a esta empresa frente al resto de empresas licitadoras y, por otro lado puede condicionar la propia elaboración inicial de las especificaciones técnicas y documentos. Ahora bien, la aplicación de las cautelas precisas debe hacerse conforme al principio de proporcionalidad, que constituye un principio general del Derecho comunitario, de forma que estas medidas no deben exceder de lo necesario para alcanzar este objetivo. En este sentido, la sentencia Fabricom, antes citada, de acuerdo con este principio, declara que no es conforme con el Derecho comunitario la prohibición de presentar una solicitud de participación o formular una oferta para un contrato público de obras, de suministro o de servicios a una persona que se haya encargado de la investigación, la experimentación, el estudio o el desarrollo de tales obras, suministro o servicios, sin que se conceda a esa persona la posibilidad de demostrar que, en las circunstancias del caso concreto, la experiencia adquirida por ella no ha podido falsear la competencia. Por ello el TRLCSP, en su artículo 56.1 no establece la exclusión sin más de estas empresas, sino que condiciona la exclusión del procedimiento a que "dicha participación pueda provocar restricciones a la libre concurrencia o suponer un trato privilegiado con respecto al resto de las empresas licitadoras". Es decir, la mera participación de una empresa en la elaboración de las especificaciones técnicas o de los documentos preparatorios del contrato no determina por sí misma y de forma automática la exclusión de la misma del procedimiento, sino que ha de acreditarse que dicha participación puede provocar restricciones a la libre concurrencia o suponer un trato privilegiado con respecto al resto de las empresas licitadoras, circunstancia que deberá ser adecuadamente motivada en la resolución de exclusión. Para ello, ha de concederse previamente a esa empresa la posibilidad de ofrecer explicaciones sobre ello, justificando que la experiencia adquirida no supondrá una ruptura de la competencia en ese procedimiento de contratación. 7 Expuesto el régimen de aplicación a las empresas que directamente han participado en la elaboración de las especificaciones técnicas o de los documentos preparatorios, cabe analizar la posibilidad de extender su aplicación a las empresas vinculadas a la empresa participante, que constituye la cuestión objeto de consulta. Sobre este particular, además de las consideraciones anteriores debe tenerse en cuenta lo siguiente: 1.El supuesto supone la exclusión de un licitador de un procedimiento de licitación, lo cual, por su carácter limitativo de derechos de los particulares, **debe interpretarse de forma restrictiva, sin posibilidad de extensión a supuestos no previstos expresamente en la norma***

II.2.2 Contratos de asistencia técnica.

Contrato de asistencia técnica para el control de las obras.

- **Presencia del representante de Puertos del Estado en el momento de apertura de las ofertas y en la propuesta de adjudicación por la mesa de contratación.**

  Es cierto lo que indica el informe del TdC en el sentido de que no consta la firma del representante de Puertos del Estado en ambos documentos.

  Evidentemente se trata de una inobservancia de orden formal que no implica que el ente público permaneciera al margen del procedimiento de licitación, dado que tomó parte en el acuerdo de adjudicación a través de su presencia en el Consejo de Administración de la APAC, sin que formulara observación alguna a las actas citadas

- **Falta de firma de los dos representantes de Puertos del Estado en el informe de la Comisión de Valoración.**

  Es cierto lo que indica el informe del TdC en el sentido de que no consta la firma del representante de Puertos del Estado en ambos documentos.

  Evidentemente se trata de una inobservancia de orden formal que no implica que el ente público permaneciera al margen del procedimiento de licitación, dado que tomó parte en el acuerdo de adjudicación a través de su presencia en el Consejo de Administración de la APAC., pudiendo- y debiendo- examinar íntegramente todos los documentos que integraban el expediente de contratación sin que nos solamente formulara observación alguna, sino votando a favor de la adjudicación, lo que ,de acuerdo con las normas internas de Puertos del Estado , suponía la previa puesta en conocimiento de tal punto del orden del día por parte del vocal por tal entidad designado en el consejo de administración de fecha 7 de abril de 2005, con instrucción del sentido del voto. Se adjunta el acta como Anexo 4.

- **Valoración no equitativa del Coordinador de Control de Obra de la adjudicataria.**

  Tenemos que señalar que sorprende una vez más el juicio de valor que el TdC introduce en este punto.

  La valoración se llevó a cabo por medio de una comisión técnica cualificada e imparcial, que de hecho más que analizar la antigüedad tenía que valorar la cualificación técnica derivada de la cantidad y calidad de los proyectos presentados como antecedentes de cada uno de los profesionales ofertados, su complejidad, etc.

  Es relativamente fácil establecer *a posteriori* dudas sobre una valoración meditada que cuenta con suficientes elementos de razonabilidad y que además procede –como decimos- de un órgano cualificado e imparcial.

  Como exponemos a continuación y pese a la dificultad evidente de estar analizándose una adjudicación que tuvo lugar hace trece años, la valoración no es ni arbitraria, ni irracional, ni generadora de dudas, siendo evidente que para analizar la cualificación para el desempeño de unas labores de la complejidad de las requeridas, tenía que analizarse la propia calidad y complejidad de los proyectos en los que se había tomado parte.

De hecho puntuar matemáticamente en función de años de experiencia redundaría en la crítica que hace el TdC en otros pasajes a la aplicación de criterios de selección vs valoración.

La exigencia para el puesto de *Coordinador del Control de Obra* era como señala el TdC de un mínimo de 5 años, pero eso no quiere decir que la puntuación fuese una regla proporcional al número de años de experiencia, sino que también cuenta la calidad de la misma. El Informe de la Comisión Técnica indica para el caso de la UTE adjudicataria:

- *Coordinador del Control de obra: D. Juan Mª Paramio (6 años de experiencia). ICCP (1999). Pertenece a la empresa TYPSA desde febrero de 2005, anteriormente trabajó en el Departamento de Obra Marítima de la empresa IBERINSA durante 5 años, participando en la redacción de numerosos proyectos de Obras Marítimas.*

Y el candidato propuesto por otro licitador:

***Coordinador del Control de obra**: Dª. Mª Luisa Magallanes Fernández (10 años de experiencia).*

ICCP (1994). Se presenta como colaborada en esta UTE, perteneciendo a la actualidad a la empresa EGENOR, anteriormente perteneció a la empresa IBERINSA durante 8 años, estando 6 de los ellos en el Departamento de Obras Marítimas, participando en la redacción de numerosos proyectos de Obras Marítimas. Presenta experiencia en dos D.O. para el Gobierno de Cantabria.

Es decir, no pertenecía ni siquiera a la plantilla de la empresa que la presentaba. Este hecho en sí mismo pudo suponer la diferencia de puntuaciones.

- **Sobre la pretendida vinculación del gerente de la UTE asistencia técnica a la UTE adjudicataria, en función de su trayectoria profesional previa, en términos que cuestionaban su independencia.**

El hecho de que el gerente de la UTE "asistencia técnica" hubiera prestado, en el pasado, servicios a una de las empresas de la UTE "obras", en nada afecta a la "independencia" de dicho facultativo, porque de hecho no existe incompatibilidad legal alguna al respecto. Por tanto, no concurre el supuesto de hecho del artículo 197.2 de la entonces vigente LCAP, pues el contrato de asistencia fue adjudicado a una persona jurídica distinta de la adjudicataria del contrato de obra.

La calificación sobre dependencia o independencia no puede descansar en juicios de valor, sino que ha de atenerse a lo dispuesto en la Ley. El Artículo 197.2 del TRLCAP determina que no puede tratarse de la misma empresa o de una empresa en cualquiera de las situaciones descritas en el Artículo 134 que se refiere esencialmente a determinados elementos de control desde el punto de vista mercantil tales como mayoría del capital social, mayoría de los derechos de voto, control del consejo, etc., lo que no es el caso.

De hecho, si la APAC hubiera adoptado cualquier medida perjudicial contra la UTE asistencia técnica en el proceso de licitación, por el hecho de que un profesional hubiese prestado servicios en la empresa constructora con anterioridad, hubiera

incurrido en una flagrante vulneración del ordenamiento jurídico, dado que no hay ningún precepto legal que le autorizase a ello.

Cuestión distinta es que se tratase de sociedades vinculadas, que se detectase una estrategia ilícita de coordinación en procedimientos en concurrencia para coordinar labores de ejecución de obra con labores de asistencia técnica, etc., supuestos en los cuales se estaría ante situaciones gravemente ilícitas, pero no acreditándose dichos extremos, no puede realizarse un juicio de valor de esa trascendencia afirmando la falta de independencia de la asistencia técnica por el hecho de que uno de sus profesionales –por relevante que sea su posición- hubiera trabajado en la constructora.

Y todo ello de acuerdo con la jurisprudencia comunitaria y la propia doctrina del Informe de la Junta Consultiva citado.

- **Reparos opuestos por la Unión Europea al procedimiento de licitación por la aplicación de criterios y subcriterios de valoración.**

Sin perjuicio del estricto respeto por la labor de los órganos fiscalizadores que han llevado a cabo un detallado estudio de estos contratos que, en el caso de la Comisión Europea, dieron lugar a la aplicación de descertificaciones debidamente ejecutadas, sin ninguna propuesta de actuación adicional, debemos señalar al respecto lo siguiente:

La APAC ha aplicado en todo momento la Ley 48/98 y las Normas de Contratación de Puertos del Estado y en aquello en lo que era expresamente invocado, el TR-LCAP.

Los reparos opuestos se han basado, o bien en la aplicación de Directivas que sólo fueron traspuestas en nuestro ordenamiento en las dos leyes de 2007, o bien en la progresiva elaboración de la doctrina en materia de contratación –muy especialmente en la delimitación entre criterios de selección y valoración que, con ser un problema común a las administraciones en el ámbito de la unión Europea, no cabe duda que se ha ido matizando progresivamente, de modo que los informes han venido a hacer una suerte de revisión retroactiva de criterios que han sido cada vez más revisados y elaborados con posterioridad.

No se ha producido ni un apartamiento de la norma, ni una vulneración de las reglas de procedimiento en cuanto concurrencia, publicidad, igualdad, etc., sino pura y simplemente una aplicación –a juicio de la Comisión errónea- de las disposiciones reguladoras de los criterios de valoración en el procedimiento. De ahí que las conclusiones que el Anteproyecto toma del informe de la Comisión, en nuestra respetuosa opinión deban ser matizadas a tenor de estas consideraciones.

Siguiendo con el contenido de nuestras alegaciones, tenemos que señalar en este punto, lo siguiente:

  - Los contratos de asistencia técnica a los que se refiere este apartado, han sido analizados por la Comisión Europea y por la Intervención General de la Administración del Estado.

- La queja en relación con el procedimiento de licitación llevó a la descertificación de 497.966,28 EUR ya ejecutada, sin ninguna otra propuesta adicional de actuación. Que por otro lado no supuso minoración alguna de la subvención finalmente recibida, como se justifica en otros apartados de este informe.

- Por lo demás hay que poner las críticas efectuadas en su día por la Comisión Europea en su contexto en el sentido siguiente:

  - Las técnicas de contratación pública en el seno de la UE se encuentran en permanente proceso de revisión y mejora, y estamos haciendo referencia a contratos celebrados hace diez años.

  - Dichos contratos fueron revisados en base a criterios –no de muestreo- sino todos y cada uno de ellos y en ningún caso se detectó la existencia de actuaciones ilegítimas en contravención de los principios de igualdad y objetividad.

  - Es cierto que se realizó una crítica a la aplicación del principio de trasparencia cuya incorporación a nuestro ordenamiento ha sido muy posterior a esa fecha, si bien por considerarse que había una insuficiente separación de criterios de selección y adjudicación. Sin que ello constituya desde luego una excusa a la debida separación entre elementos de admisibilidad al procedimiento en concurrencia y de valoración, lo cierto es que la Guía Práctica sobre Contratación Pública de la Unión Europea de 2015, todavía considera como el error más frecuente de las entidades públicas en el seno de la Unión, el referido a la insuficiente separación de criterios de selección y valoración[1].

La Comisión Europea en la Auditoría realizada en 2011 indica:

Constatación nº 3 - Los procedimientos de contratación pública correspondientes a tres contratos de asistencia técnica ***carecían de transparencia en lo que se refiere a la evaluación de las ofertas presentadas****. Además, los auditores comprobaron que los* ***criterios de selección y de adjudicación no estaban correctamente separados****. Por último, en un caso, el Comité de evaluación se sirvió de* ***precios medios*** *para evaluar la parte económica de la oferta presentada.*

Los auditores comprobaron el 100% de los expedientes de licitación para asistencia técnica y ***trabajos de construcción****.*

El examen de los expedientes en los locales de la Autoridad Portuaria puso de manifiesto ***deficiencias*** *en los procedimientos de licitación en el contexto de tres contratos de asistencia técnica.*

……

[1] https://www.poctefa.eu/wp-content/uploads/2016/11/11.-Guia-de-contratatacion-publica_ES.pdf

Por otro lado, en el caso del tercer contrato de Asistencia técnica P-0741.48.D.Ol por valor de 5.094.180 EUR (IVA incluido) el Comité de evaluación utilizó ***precios medios*** *para evaluar la parte económica de las licitaciones. Además, el procedimiento de adjudicación adolecía de las mismas deficiencias observadas en relación con los contratos de asistencia técnica P-0741.65.E.Ot y P-074J.49.E.Ol (****falta de transparencia en los criterios de adjudicación y experiencia publicados****). Esta constatación ya la había detectado en 2009 la IGAE, que pidió una descertificación en función del importe declarado en el momento en que efectuó su auditoría. Habida cuenta de que dicha recomendación se ignoró hasta julio de 2011, el importe declarado, y la correspondiente corrección financiera han de sido actualizados, por lo que la Comisión propone una corrección financiera del 10 % del importe, que ascendería a* ***509 418,0 EUR*** *(5.094.180 x 10%) del contrato de asistencia técnica P-0741.48.D.01), siempre que se haya declarado la totalidad del importe del Contrato.*

Por tanto, se pide al Estado miembro que confirme este supuesto.

Efectivamente la APAC alegó sobre este tema al informe del IGAE de 2009 indicando:

CUARTA. -DISCREPANCIAS EN RELACIÓN A LAS IRREGULARIDADESDETECTADAS EN LOS PROYECTOS P-0741.48.D.01, P-0741.65.E.Ol y P- 741.49.E.Ol

Considera la Intervención en el punto 2 del apartado V.2 de sus conclusiones (pág. 28 y ss) que en los expedientes de contratación correspondientes a los proyectos números P-0741.48.D.Ol, P-741.49.E.Ol y P-0741.65.E.Ol se han transgredido los artículos 15 a 19 y 86 del Texto Refundido de la ley de Contratos de las Administraciones Públicas y además, en el expediente P-741.49.E.01 los articulas 47 y 48 de la Directiva 2004/18/CE, y en los expedientes P-0741.48.D.O1, P-0741.65.E.O1 los artículos 55 y 57 de la Directiva 2004/17/CE, ya que se han utilizado Improcedentemente determinados criterios de adjudicación.

Ha de llamarse la atención sobre el hecho de que los artículos 15 a19 del R.O. legislativo 2/2000 por el que se aprobaba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas no resultarán de aplicación a esos expedientes, en base a lo ya expuesto en la alegación previa, puesto que dos de ellos, el 741.65.E.01 y el 741.48.0.01 estaban incluidos en el ámbito objetivo de aplicación de la entonces vigente ley 48/1998, conocida como ley de sectores excluidos, y al 741.49.E.01 le resultaba de aplicación las Normas Genera les de Contratación de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias.

Las Directivas 2004/17/CE y 2004/18/CE no han sido transpuestas a nuestro ordenamiento jurídico hasta la publicación de las leyes 30/2007 y 31/2007, esto es el 31 de octubre de 2007, y todos esos contratos se suscribieron con anterioridad estando vigente la Ley 48/1998, de 30 de Diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones.

En cuanto al contrato del proyecto P-0741.48.D.01 "Asistencia Técnica para el Control y Ejecución de las Obras de las Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira", adjudicado a UTE LANGOSTEIRA SUPERVISIÓN, ya fue objeto de análisis por el Órgano Intermedio (Puertos del Estado) en el control ex ante realizado el 16 de octubre de

2007 en el que examinada esa cuestión no se propuso su descertificación por considerar que aún eliminando los criterios de adjudicación considerados incorrectos el adjudicatario hubiera resultado el mismo.

En todo caso, tanto de los informes del IGAE de 28 de marzo de 2009 como de la Comisión Europea de 5 de octubre de 2011 únicamente se deduce en relación al expediente P-741.48 la necesidad de realizar una descertificación, sin proponer ninguna otra actuación o recomendación en relación al mismo.

La descertificación propuesta por la Comisión Europea se llevó a cabo, finalmente 497.966,28 EUR (4.979.662.82 x 10%) Presupuesto de adjudicación sin IVA.

Esta descertificación, ni otras que han supuesto la necesidad de corrección por parte de la APAC, y en otros la misma APAC se había adelantado a los criterios susceptibles de aplicación por parte de los órganos de control, no afectó a que el total de la cuantía de la ayuda de 257.539.720 € fijada en la Decisión de la Comisión en cuanto al fondo de cohesión programa operativo 2000-2006, una vez justificados gastos elegibles, originasen la percepción del 100% de la ayuda aprobada, tal y como queda expuesto y justificado en la alegación a la conclusión séptima del Anteproyecto de informe del TEC.

- **Modificación de contrato por el 19% del presupuesto de adjudicación para integrar en la Asistencia Técnica, la Dirección Facultativa de las obras, hasta entonces desempeñada por personal de la APAC. De febrero de 2007 a enero de 2008 las certificaciones las firma un técnico subcontratado por la UTE, volviendo a partir de la segunda de esas fechas, a ser realizadas por personal de la APAC.**

A la hora de explicar los puntos que el TdC menciona en este apartado que tienden a transmitir la percepción de confusión entre objetos contractuales y roles en el seno de la asistencia técnica a los trabajos, tendremos que comenzar por hacer referencia al objeto del Contrato principal:

A) **Objeto del contrato de asistencia técnica.** -El objeto del contrato es la prestación de servicios de consultoría y asistencia a la Autoridad Portuaria de A Coruña; concretamente a la **Dirección Técnica de las obras**.

Los servicios que se contratan comprenden todos aquellos que corresponden a la Asistencia Técnica y control de la ejecución de las obras y más concretamente, aunque sin limitarse a ella:

- *Control de la ejecución de las obras.*
- *Supervisión y vigilancia de la ejecución a pie de obra.*
- *Coordinación de Seguridad y Salud.*

Adicionalmente se incluyen en este Contrato de Asistencia Técnica las labores de Coordinación con equipos contratados por la Autoridad Portuaria de A Coruña para llevar a cabo las labores de:

- *Dirección Técnica de las Obras.*

- *Control Geométrico (Topográfico y Batimétrico).*

- *Control de Calidad de los materiales y de las unidades de obra.*

- *Supervisión y Control del Programa de Vigilancia Ambiental.*

- *Control y seguimiento arqueológico.*

Queda claro ya en este apartado que no se incluye dentro de los trabajos contratados la *Dirección Técnica de la obra* y que estos se centran en el control y vigilancia de ejecución y de seguridad y salud a pie de obra.

Continúa el Pliego en su art. 6 indicando que existirá un Director Técnico de la AATT nombrado por la APAC y que actuará como Ingeniero Director del Contrato.

> *El Ingeniero Director del Contrato desempeñará funciones directoras e inspectoras, de coordinación, técnicas, administrativas y económicas, estableciendo los criterios y líneas generales de la actuación del Consultor, a fin de que los trabajos sirvan de la mejor forma a los intereses y objetivos perseguidos por la Dirección Técnica de las obras.*

En el Artículo 8 se pormenoriza con todo detalle en qué consistirán los trabajos de la AATT, que resumimos a continuación:

> *8. DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS A DESARROLLAR POR EL CONSULTOR.*
>
> *Los trabajos a desarrollar por el Consultor Adjudicatario del Contrato de la presente Asistencia Técnica, serán, aunque sin limitarse a ello todos los que seguidamente se relacionan:*
>
> - *Dirección del equipo de seguimiento y control de la ejecución de las obras.*
> - *Supervisión y vigilancia a pie de obra de la ejecución de las obras.*
> - *Seguimiento y control de la programación de las obras y avance de la ejecución de las mismas.*
> - *Desarrollo de las funciones, tareas y responsabilidades que corresponden a la Coordinación de la Seguridad y la Salud.*
>
> *Asimismo, será responsable de efectuar las tareas de coordinación indicadas en la cláusula 2 del presente pliego y de modo particular con los equipos contratados por la Autoridad Portuaria para llevar a cabo las tareas de:*
>
> - *Control Geométrico (Topográfico y Batimétrico).*
>
> - *Control de Calidad de los materiales y de las unidades de obra.*
>
> *A título indicativo se describe seguidamente y de forma somera las tareas que, por parte de la Autoridad Portuaria de A Coruña, se consideran oportunas;*

pero será el Consultor quien en el contenido de su oferta proponga cuantas estime necesarias para garantizar al máximo la calidad, y plazo de ejecución de las obras.

8.1 Tareas previas al inicio de ejecución de las obras.

.....

- *Aprobación del Plan de Seguridad y Salud.*

.....

- *Establecimiento y montaje de las instalaciones necesarias – Oficina del Consultor a pie de obra.*

.....

- *Propuesta de los sistemas de coordinación con los equipos designados por la Autoridad Portuaria de A Coruña para realizar las actividades de:*

- *Control geométrico de las obras.*

    - *Topografía.*
    - *Batimetría.*

- *Control de la calidad de materiales y unidades de obra.*

- *Supervisión y control del programa de vigilancia medioambiental.*

- *Control y seguimiento arqueológico.*

- *Propuesta para el establecimiento y desarrollo de los procedimientos de coordinación de la información a la Dirección Técnica de las Obras.*

8.2 Tareas de seguimiento y control de la ejecución de las obras.

Las tareas de seguimiento y control de la ejecución de las obras estarán divididas básicamente en los bloques siguientes:

- *Accesos terrestres.*

- *Explotación de canteras.*

- *Parques de prefabricación de bloques de hormigón.*

- *Ejecución de diques de abrigo.*

- *Prefabricación de cajones.*

- *Ejecución de muelles, morro vertical del dique de abrigo y martillo.*

- *Ejecución de rellenos y explanadas.*

- *Ejecución de contradique.*

Para cada una de ellas, el Consultor deberá proceder al seguimiento y control de:

- *Equipos materiales, maquinaria e instalaciones del Contratista.*

- *Homologación de los procesos de prefabricación.*

- *Procesos constructivos.*

- *Comprobaciones previas a la ejecución de las diferentes unidades de obra.*

- *Seguimiento, control y vigilancia a pie de obra de la ejecución de la construcción.*

- *Seguimiento del control de calidad de materiales y unidades de obra ejecutadas.*

- *Seguimiento del control geométrico de las obras (replanteos previos y comprobaciones después de la construcción).*

- *Análisis crítico de la programación diaria, semanal y mensual de ejecución de las obras previstas por el Contratista.*

- *Apoyo a la Dirección Técnica de las Obras para efectuar las tareas de control cuantitativo de las obras ejecutadas.*

- *Control de Plazos de Ejecución de las Obras.*

- *Etc.*

…….

8.3. Documentación a formular en el curso de las obras.

…….

8.3. Documentación a establecer en la fase de terminación.

Nuevamente en este apartado se pone de manifiesto que los trabajos a contratar se circunscriben al control y vigilancia de ejecución y de seguridad y salud a pie de obra y siempre bajo la Dependencia del Director Técnico de las Obras (Director de la A.T.).

Continúa el Art. 10 del Pliego, corroborando lo mismo:

Otras relaciones entre Consultor y Autoridad Portuaria.

Además de las relaciones que se deriven estrictamente de los trabajos técnicos enumerados en la Cláusula 8°, a desarrollar por el Consultor y que son parte esencial del Contrato, se concretan aquí los siguientes:

- *El Consultor deberá poder informar a la Dirección del Contrato a su requerimiento sobre las actuaciones del Contratista y marcha de la ejecución en aquellas unidades de obra objeto de control, para lo que llevará partes diarios y resúmenes periódicos de control, en los que se expresen la identificación y localización de dichas unidades ejecutadas, así como la entidad y la intensidad del control que se realiza en ellos.*

- *El Consultor deberá establecer servicios de inventario y archivo muy completos y detallados, que contendrán todos los resultados de las inspecciones realizadas por lotes o partes de obra, que tendrá permanentemente a la disposición de la Dirección del Contrato.*

- *Será continuo su contacto con la Autoridad Portuaria de A Coruña, a través del Ingeniero Director de la Obra o de las personas por él designadas, a las que mantendrá siempre informadas de cuantas incidencias surjan y de las que recabará siempre las instrucciones oportunas*

El Consultor no podrá dar órdenes directas al Contratista más que por delegación expresa de la Dirección Técnica de las Obras, de cuyo contenido dará parte en el momento, por escrito, al Ingeniero Director de la misma, para su conocimiento y efectos.

B) Medidas adoptadas por la APAC ante la complejidad de la obra y tramitación de un modificado con objeto distinto al inicial, aunque directamente relacionado con el mismo.-

La Autoridad Portuaria de A Coruña ante la complejidad y singularidad de ésta obra, no solo comparable a ninguna otra realizada en el Puerto de A Coruña, sino a muy pocas dentro de todo el sistema portuario español, tuvo que diseñar una estructura "ad hoc" capaz de ejercer las competencias, tanto legales, económicas y técnicas, que de acuerdo a la normativa vigente de Contratación Pública le correspondían, tanto como "Órgano de Contratación", "Propiedad" y "Dirección Facultativa de las obras".

La estructura creada al inicio de las obras, aunque válida para las fases iniciales de la misma, debió ser reforzada de cara a abordar las fases vitales, como era la ejecución de dique principal. Los accidentes mortales ocurridos y sentir de parte de la comunidad científica sobre la inviabilidad de la ejecución del dique proyectado fueron causas suficientes para que se decidiese completar y reforzar la estructura dedicada a la Dirección de la obra. Estos condicionantes no pudieron ser previstos durante la tramitación del expediente inicial para la contratación de dicha Asistencia Técnica.

Las nuevas necesidades detectadas pasaban por el requisito de que existiera una figura de sobrada experiencia, con dedicación exclusiva a la obra y localizado a pie de la misma, con capacidad decisoria sobre el Contratista y que tuviera contacto directo con

el Departamento de la APC sobre el que recaiga la responsabilidad de la gestión de la obra.

Estas nuevas necesidades estaban directamente vinculadas a los trabajos inicialmente contratados, -Control y Vigilancia de la obra- pero no estaban recogidas en el contrato inicial, como se señaló anteriormente al describir éste.

Las funciones recogidas en el Modificado para la figura entonces denominada "Director de la Obras" fueron:

Las funciones del Director de Obra relativas a la dirección, control y vigilancia de las obras, que principalmente afectan a sus relaciones con el Contratista, serán principalmente:

- *Exigir al Contratista, directamente o a través del personal a sus órdenes, el cumplimiento de las condiciones contractuales.*

- *Garantizar la ejecución de las obras, con estricta sujeción al proyecto aprobado y a las modificaciones debidamente autorizadas, y el cumplimiento del programa de trabajos.*

- *Definir aquellas condiciones técnicas que este Pliego de Prescripciones deja a su decisión.*

- *Resolver todas las cuestiones técnicas que surjan en cuanto a interpretación de planos, condiciones de materiales y de ejecución de unidades de obra, siempre que no se modifiquen las condiciones del Contrato.*

- *Estudiar las incidencias o problemas planteados en las obras que impidan el normal cumplimiento del Contrato, o aconsejen su modificación, tramitando, en su caso, las propuestas correspondientes.*

- *Proponer las actuaciones procedentes para obtener, de los organismos oficiales y de los particulares, los permisos y autorizaciones necesarios para la ejecución de las obras y ocupación de los bienes afectados por ellas, y resolver los problemas planteados por los servicios y servidumbres relacionados con las mismas.*

- *Asumir personalmente y bajo su responsabilidad, en casos de urgencia o gravedad, la dirección inmediata de determinadas operaciones o trabajos en curso; para lo cual el Contratista deberá poner a su disposición el personal y material de la obra.*

- *Realizar mensualmente la medición de las unidades de obra ejecutadas durante el periodo de tiempo anterior, tomando como base estas mediciones y los precios contratados, redactará mensualmente la correspondiente relación valorada a origen y expedirá la correspondiente certificación.*

- *Participar en las actas de replanteo, recepciones provisional y definitiva y redactar la liquidación de las obras, conforme a las normas legales establecidas.*

Es decir, sí se incluyen claramente nuevas funciones no recogidas con anterioridad pero ligadas directamente al contrato inicial.

C) **Conformidad a lo dispuesto en la LCAP.** Todo lo expuesto en este punto, es conforme con lo dispuesto en el entonces vigente art. 101.1 del Real Decreto Legislativo 2/2000 Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas

Artículo 101. Modificaciones de los contratos.

1. Una vez perfeccionado el contrato, el órgano de contratación sólo podrá introducir modificaciones por razón de interés público en los elementos que lo integran, siempre que sean debidas a necesidades nuevas o causas imprevistas, justificándolo debidamente en el expediente.

D) Completa tramitación del expediente del modificado en conformidad con las normas de contratación de Puertos del Estado.- La tramitación de la modificación siguió todos los pasos reglamentarios establecidos en las entonces vigentes Normas Generales de Contratación de Puertos del estado y de las Autoridades Portuarias:

REGLA 35: Proyectos Modificados o precios contradictorios

1. No existirán Proyectos Modificados o expedientes de precios contradictorios en las contrataciones inferiores a 25 millones de pesetas.

2. En las superiores a 25 millones de pesetas, la tramitación será idéntica a la requerida para el Proyecto o Pliego de Bases inicial, desde su necesidad hasta su aprobación económica.

3. Deberá, asimismo, formalizarse un nuevo contrato, previa constitución de una fianza complementaria.

En virtud de lo que acabamos de indicar, el expediente de contratación se sometió a los trámites siguientes:

El 29 de enero de 2007 se aprobó la Justificación de la necesidad.

Ese mismo día se comunicó a Puertos del Estado que se había iniciado la tramitación.

El 1 de febrero de 2007 se aprobó técnicamente el Modificado

El 7 de febrero de 2007 el Consejo de Administración de la APAC aprobó económicamente el Modificado y resolvió su adjudicación. Se adjunta el acta como Anexo 5.

El 9 de febrero de 2007 se comunicó a la UTE la adjudicación

El 23 de febrero de 2007 se firmó el correspondiente contrato, previa la presentación de las correspondientes garantías

El 27 de marzo de 2007 la UTE SUPERVISIÓN propuso a D. Enrique García Ferro como Director de las obras.

El 1 de abril de 2007 el Subdirector General de Infraestructuras con el visto bueno del Director del Puerto nombró a D. Enrique García Ferro Director de las obras.

Aclarada la legalidad de la tramitación del Modificado, una segunda cuestión planteada en el Anteproyecto de Informe del TCE es la propia definición de la figura de "Director de obra".

E) Se produce un error en la utilización del término de director de obra para una persona dependiente de la contratista y cuyos servicios formaban parte de los que habían sido objeto de contratación con dicha UTE.

El TdC toma nota de ese error, como pone de manifiesto en el Anteproyecto pero más allá de la cuestión terminológica y desafortunada, lo cierto es lo siguiente:

- La APAC no hizo dejación de sus funciones a lo largo de la vida del contrato.
- Los servicios del contrato inicial y del modificado fueron distintos.
- La necesidad de una persona dotada de suficiente cualificación, no derivaba de la pretensión de proceder a una contratación encubierta de una persona física, sino a la gravedad de los accidentes padecidos y la necesidad de disponer de una capacidad de reacción rápida ante nuevas vicisitudes por parte de alguien dotado de la suficiente cualificación.

F) o se abonaron a la UTE trabajos no realizados o prestaciones distintas de las ejecutadas.

El TdC parece inferir que desde abril de 2007 hasta diciembre de 2007, D. Enrique García Ferro, en que firmaba como "Director de las obras" y desde esa fecha hasta diciembre de 2011 en que firmaba como "Director de Ejecución" desempeñaba otras. Para luego concluir que se abonó a la UTE SUPERVISIÓN durante todo el periodo un importe mensual por unas funciones cuando en realidad realizaba otras.

Hemos de señalar, que con independencia de la quizás poco afortunada definición de "Director de obra" en el Modificado, lo que si estaban claras las funciones y dedicaciones que debía desempeñar, que nunca cambiaron durante la vigencia del contrato, las cuales justificaban el abono de la partida prevista en el Modificado.

La APAC mantuvo, en todo momento las competencias sobre la Dirección de los trabajos a través de personal técnico propio, tal y como se definen de Cláusula 4 del *Pliego de cláusulas administrativas generales para la contratación de obras del Estado* la figura de la Dirección de la obra:

> *El "Facultativo de la Administración Director de la obra" (en lo sucesivo "Director") es la persona, con titulación adecuada y suficiente, directamente responsable de la comprobación y vigilancia de la correcta realización de la obra contratada.*

Para el desempeño de su función podrá contar con colaboradores a sus órdenes, que desarrollarán su labor en función de las atribuciones derivadas de sus títulos profesionales o de sus conocimientos específicos y que integrarán la "Dirección de la obra" (en lo sucesivo "Dirección").

Este texto, aún vigente aunque datado en 1970, ya deja claro el concepto de "Dirección de obra" como una estructura que puede ser mucho más compleja que la individual del "Director". Máxime cuando estamos hablando de una obra de la complejidad técnica y económica como esta, con punta de más de mil trabajadores.

Este concepto de "Dirección de la obra" en sentido amplio también es recogido en el Real Decreto 1627/1997, de 24 de octubre, por el que se establecen *disposiciones mínimas de seguridad y de salud en las obras de construcción*, en el que se define:

Coordinador en materia de seguridad y de salud durante la ejecución de la obra: el técnico competente integrado en la dirección facultativa, designado por el promotor para llevar a cabo las tareas que se mencionan en el artículo 9.

Dirección facultativa: el técnico o técnicos competentes designados por el promotor, encargados de la dirección y del control de la ejecución de la obra.

La LEY 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación, recalca como dos integrantes diferentes de la "Dirección facultativa" las figuras de:

D) El Director de obra.

"El Director de obra es el agente que, desarrollando parte de la dirección facultativa, dirige el desarrollo de la obra en los aspectos técnicos, estéticos, urbanísticos y medioambientales, de conformidad con el proyecto que la define, la licencia de edificación y demás autorizaciones preceptivas y las condiciones del contrato, con el objeto de asegurar su adecuación al fin propuesto".

E) El Director de la ejecución de la obra.

"El Director de la ejecución de la obra es el agente que, formando parte de la dirección facultativa, asume la función técnica de dirigir la ejecución material de la obra y de controlar cualitativa y cuantitativamente la construcción y la calidad de lo edificado".

Por último la vigente TRLCSP va más allá y define en su Art.52 la figura del Responsable del contrato como distinta de la directora Facultativo:

1. Los órganos de contratación podrán designar un responsable del contrato al que corresponderá supervisar su ejecución y adoptar las decisiones y dictar las instrucciones necesarias con el fin de asegurar la correcta realización de la prestación pactada, dentro del ámbito de facultades que aquéllos le atribuyan. El responsable del contrato podrá ser una persona física o jurídica, vinculada al ente, organismo o entidad contratante o ajena a él.

2. En los contratos de obras, las facultades del responsable del contrato se entenderán sin perjuicio de las que corresponden al Director Facultativo conforme con lo dispuesto en el Capítulo I del Título II del Libro IV.

Y en el Art. 230 *Ejecución de las obras y responsabilidad del contratista* se establece que:

1. Las obras se ejecutarán con estricta sujeción a las estipulaciones contenidas en el pliego de cláusulas administrativas particulares y al proyecto que sirve de base al contrato y conforme a las instrucciones que en interpretación técnica de éste dieren al contratista el Director facultativo de las obras, y en su caso, el responsable del contrato, en los ámbitos de su respectiva competencia.

Análogamente las vigentes *Normas y reglas generales de los procedimientos de contratación de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias* establecen:

Regla 5. Responsable del Contrato

El Director de la Autoridad Portuaria o el Director de Puertos del Estado designarán un responsable del contrato al que corresponderá supervisar su ejecución y adoptar las decisiones y dictar las instrucciones necesarias con el fin de asegurar la correcta realización de la prestación pactada. El responsable del contrato podrá ser una persona física o jurídica, vinculada al organismo contratante o ajena a él.

En los contratos de obras, las facultades del responsable del contrato se entenderán sin perjuicio de las que corresponden al director facultativo de conformidad con lo previsto en la Regla 31.

Regla 31. Director facultativo

El órgano de contratación designará un director facultativo encargado de dirigir al contratista las instrucciones que, en interpretación técnica del proyecto, resulten procedentes para la debida ejecución del contrato. Asimismo podrá asumir las funciones propias del responsable del contrato si no se hubiese designado uno al efecto.

Pues bien, la APAC ostentó en todo momento las funciones "Dirección", valiéndose para ello de una completa estructura de "Dirección de obra" dada la complejidad de la obra. Esto queda claro en el Artículo 5 del Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares del contrato inicial de la Asistencia Técnica, fijando para el "Ingeniero Director del Contrato" las siguientes competencias:

DIRECCIÓN DE LOS TRABAJOS DE ASISTENCIA TÉCNICA.

La Autoridad Portuaria de Coruña, designará al Director Técnico de Asistencia Técnica, en adelante Ingeniero Director del Contrato.

El Ingeniero Director del Contrato desempeñará funciones directoras e inspectoras, de coordinación, técnicas, administrativas y económicas, estableciendo los criterios y líneas generales de la actuación del Consultor, a fin de que los trabajos sirvan de la mejor forma a los intereses y objetivos perseguidos por la Dirección Técnica de las obras.

En particular el Ingeniero Director del Contrato determinará:

- *Los plazos de ejecución de los diversos trabajos comprendidos en el Contrato que no estén definidos ya en este Pliego, así como las fechas para la ejecución de trabajos que deban ser realizados en días determinados, e incluso las horas de realización cuando sea necesario.*

- *Los criterios y metodología para la ejecución de los trabajos, después de estudiadas las propuestas que en este sentido haga el Consultor, pero sin tener que atenerse necesariamente a ellas.*

- *Las prioridades de actuación en cada momento del personal integrante de la Asistencia Técnica.*

- *La distribución de los medios, tanto humanos como materiales, necesarios para llevar a cabo la correcta prestación de los servicios contratados.*

- *Cualquiera otra cuestión que sea consecuencia de su labor de Dirección y que, a su juicio, sea necesaria para el cumplimiento de sus fines.*

La Autoridad Portuaria de A Coruña, sus representantes, el Ingeniero Director del Contrato ó sus Delegados, tendrán, en todo momento, libre acceso a las oficinas e instalaciones del Consultor, para inspecciones y dirigir la marcha de los trabajos ó para recoger datos sobre el cumplimiento del Contrato.

Ya sea bajo la dependencia establecida en el propio Antecedente Segundo del propio contrato del Modificado:

> "es preciso contar con un Director de obra, dependiente de la Subdirección General de Infraestructuras, con dedicación exclusiva a la obra".

Concluimos que en todo momento existió una "Dirección de obra", compuesta por distintos técnicos, dirigida jerárquicamente en todo momento por técnicos de la propia APAC, que esta estructura fue necesario reforzarla, mediante la integración en la misma de un técnico con dedicación exclusiva a pie de obra, con capacidad decisoria frente al Contratista y Asistencias Técnicas, y que con independencia de la denominación del mismo como "Director de obra" o "Director de ejecución" sus funciones y obligaciones estaban contractualmente definidas y en función de su cumplimiento se procedió a la certificación y abono correspondiente.

G) Resumen de los distintos sujetos intervinientes, roles y dependencia de los mismos durante la ejecución de las obras.

En definitiva, los elementos que se han puesto de manifiesto anteriormente, pueden ser resumidos a modo de conclusión de esta exposición en los términos que señalamos a continuación:

- El objeto esencial del contrato **inicial** de Asistencia Técnica es la prestación de servicios a la Autoridad Portuaria en la Dirección de la Obra.

- Las funciones a desarrollar en dicho contrato inicial están recogidas en el anterior *apartado A) Objeto del contrato de asistencia técnica*.

- Con la aprobación del Modificado, se le asignan al adjudicatario, nuevas funciones, recogidas en el anterior apartado B. Como se puede comprobar, son nuevas funciones, no contempladas en el contrato original.

De esta forma, a partir de la Aprobación y contratación del Modificado, la estructura de Dirección de Obra es la siguiente:

1. Director de la Obra (potestad pública) con las funciones que a este respecto corresponden a la administración contratante. Es el Facultativo de la Administración.

2. Un Director de Ejecución, a pie de obra, bajo dependencia del Director de Obra facultativo de la Administración con las funciones señaladas en el apartado B.

3. Una asistencia a la Dirección de Obra, (facultativo de la Administración y director de Ejecución), dedicada al control y vigilancia de ejecución y de seguridad y salud a pie de obra de acuerdo con lo previsto en el contrato.

Por todo ello, lo que se produce con el modificado es una ampliación de las funciones contratadas en concepto de Dirección Técnica de Obras, fruto de los acontecimientos acecidos a lo largo del proceso de construcción.

- **Contrato complementario adjudicado por el Presidente de la APAC en fecha 3 de abril de 2009. El TdC considera que el objeto del contrato de asistencia técnica ya integraba esos trabajos de coordinación de flujos.**

Sobre la existencia de un contrato complementario, fundamentado en la necesidad de incluir unos trabajos de coordinación y gestión de flujos entre todos los entes implicados en la ejecución de las obras. Pues bien, no consta que los trabajos complementarios figurasen específicamente referenciados en el proyecto ni en el contrato, antes bien, se encuentran motivados tales servicios adicionales en el expediente contractual.

El 17 de febrero de 2009 el Presidente de la APAC aprobó el informe justificativo de la necesidad del complementario a la AATT (Gestión Integral de las obras), en el mismo se indica:

> *Dada la envergadura de la obra de Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira se considera necesario incluir unos trabajos de coordinación y gestión de flujos entre todos los entes implicados en la ejecución de las referidas obras y apoyo a la Dirección de obra.*
>
> *Dada la especialización de los trabajos y la falta de medios materiales y técnicos suficientes en la Subdirección General de Infraestructuras para desarrollar con dedicación plena los trabajos recogidos en el presente documento, se considera necesaria la externalización de los trabajos.*
>
> *En orden a una mejor coordinación entre todos los agentes implicados se considera que estos trabajos deben integrarse entre los que ya viene desarrollando la Asistencia Técnica de Control de Ejecución, de cara a una economía de medios y una mejor sinergia de funciones, mediante la adjudicación de un contrato complementario.*

Los trabajos objeto del presente Complementario comprenderán la Gestión Integral, que de manera resumida consistirá en una coordinación de las distintas empresas que actúan en la obra y representará a la Autoridad Portuaria de A Coruña ante particulares y organismos externos, tanto en cuanto a trámites, permisos, afecciones de obra, expropiaciones, etc., como en cualquier otro ámbito que señale la Dirección de Obra.

A continuación, la APAC redactó el Documento de Complementario nº1, aprobado técnicamente el 2 de abril de 2009 y en el que figura la firma de aceptación por parte del adjudicatario del contrato principal. En el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares correspondiente se fijan con detalle los trabajos incluidos en el nuevo contrato:

DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS A DESARROLLAR POR EL CONSULTOR

Los servicios que se contratan comprenden todos aquellos que corresponden a la Asistencia Técnica para la Gestión Integral de las obras y más concretamente, aunque sin limitarse a ella.

CONTROL DOCUMENTAL Y GESTIÓN DE OBRA

El Consultor será el responsable de todo el control documental de la obra así como de la gestión de toda la información interna de la misma. Dentro de estas funciones será el encargado de transmitir a la Dirección de las Obras resúmenes de todos los informes mensuales que entreguen las distintas Asistencias Técnicas.

Será el encargado de levantar actas de todas las reuniones que se produzcan, a requerimiento de la Dirección de las Obras, siendo el responsable del control y seguimiento de las mismas.

Tendrá la obligación de favorecer la transmisión horizontal de información entre las distintas Asistencias Técnicas y el Contratista, con especial coordinación con la Asistencia Técnica de Control y Vigilancia. Realizará el control documental de los Informes elaborados por las distintas Asistencias Técnicas y gestionará el envío de los mismos.

Realizará un control dinámico y seguimiento de la metodología de trabajo y equipos que conforman las distintas Asistencias Técnicas y de los plazos para la ejecución de los diversos trabajos comprendidos en el sus respectivos contratos.

Asimismo será el responsable de canalizar todas las comunicaciones que se efectúen con otros organismos afectados por la ejecución de las obras. Siendo el responsable del archivo de toda la documentación técnica y administrativa generada en la obra.

Dado que la Asistencia Técnica de Gestión Integral será la responsable de controlar documentalmente toda la obra, dispondrá de la información suficiente y de los medios adecuados para poder realizar la memoria anual de los trabajos. Aparte de estas labores, se tendrá que suministrar de forma

continuada al Departamento de Informática de la Autoridad Portuaria de A Coruña los datos necesarios para el mantenimiento y actualización de la página web.

El Licitador deberá disponer de un software específico para la Gestión Integral de Obras., que disponga de un acceso vía internet para que la Dirección de las Obras consulte en cualquier momento la documentación.

Como representación de la oficina administrativa de la Dirección de las Obra en Punta Langosteira, realizará la gestión administrativa de la documentación ordinaria de obra: Facturas, trámites administrativos, permisos, avales.

Trasladará a la Dirección de las Obras un resumen mensual de los informes realizados por las distintas Asistencias Técnicas.

Coordinará la elaboración y realizará la maquetación de informes habituales o específicos solicitados por la Dirección de las Obra.

Realizará el seguimiento y archivo de las noticias de prensa y del Archivo fotográfico de la obra, así como presentaciones en Power Point de seguimiento de la obra

GESTIÓN ANTE TERCEROS

Mantendrá una Oficina de información a terceros afectados por la obra y expropiados, y realizará la supervisión proceso expropiatorio, en coordinación con la Asistencia Técnica específica.

Secretaría reuniones que determine la Dirección de obra. Control y seguimiento documental de la documentación generada por las mismas

Preparación reuniones con organismos públicos o privados relacionadas con las obras, apoyo técnico y administrativo para la preparación documentación de las mismas. Control documental de las comunicaciones generadas.

SISTEMA DE INFORMACIÓN A LA DIRECCIÓN DE LAS OBRAS

Será el responsable del sistema que mantenga permanentemente informado a la Dirección de las obras sobre:

- *Reuniones de puesta en marcha de unidades nuevas de obra.*
- *Contactos y reuniones con el Contratista, con el Gabinete de Asesores Técnicos, con la A.T. de Control y Vigilancia (y resto de Asistencias Técnicas si fuese necesario) para el estudio de los problemas que en la obra se presenten.*
- *Informes periódicos realizados por las Asistencias Técnicas sobre el control de ejecución, geométrico, medioambiental, de seguridad y salud y de ensayos y mediciones.*
- *Informes inmediatos y continuos a la Autoridad Portuaria de A Coruña en cualquier momento, sobre anomalías que se observen.*
- *Informes sobre propuestas de modificaciones realizadas por las Asistencias Técnicas y el Gabinete de Asesores Técnicos.*

COORDINACIÓN Y GESTIÓN DE LAS VISITAS A LA OBRA

Dentro de las labores asignadas a esta Asistencia Técnica se incluyen la gestión y coordinación de las visitas ahora. Dada la naturaleza y singularidad de la

obra el flujo de agentes externos que visitan la obra es elevado, es por tanto necesario una coordinación efectiva y real entre todas las Asistencias Técnicas y el Contratista, siempre supervisado la Dirección de las Obras.

Para estos trabajos se seguirán las líneas marcadas por el Departamento de Relaciones Externas de la Autoridad Portuaria, en particular con las visitas de los distintos medios de comunicación, así como el suministro de información necesaria para la elaboración de cuantos comunicados y notas se emitan desde la Autoridad Portuaria referentes a la obra.

Para una mejor explicación de la obra por parte de la Dirección de las Obras se elaborarán y actualizarán los paneles explicativos de las mismas, prestando para ello especial atención a las diferentes soluciones técnicas que se contemplan durante la ejecución de las obras.

MODIFICACIONES EN LAS OBRAS.

Será el responsable de la coordinación, control dinámico, tramitación y gestión de los trabajos a realizar por el Gabinete Técnico de redacción de modificaciones del Proyecto que rija la ejecución de las obras, así como de los proyectos complementarios que pudieran ser necesarios.

TRABAJOS TRAS LA FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS.

Se encargará de:

- *Coordinación, control dinámico, tramitación y gestión del informe fin de obra a elaborar por las Asistencias Técnicas.*
- *Coordinación, control dinámico, tramitación y gestión del informe de conservación a elaborar por las Asistencias Técnicas.*
- *Coordinación, control dinámico, tramitación y gestión de la documentación precisa para la recepción final de las obras a elaborar por las Asistencias Técnicas.*
- *Coordinación, control dinámico, tramitación y gestión de los trabajos a elaborar por la A.T. de Control y Vigilancia y la A.T. de Control Geométrico acerca de la ejecución de la toma de datos, mediciones, valoraciones, planos y todo lo necesario para la liquidación de las obras.*
- *Coordinación, control dinámico, tramitación y gestión de los trabajos a elaborar por la A.T. de Control y Vigilancia y el Gabinete Técnico acerca de la redacción del Proyecto de liquidación de las obras, así como de la elaboración de los planos "as built".*

Se indica por el TdC que el objeto de este contrato ya estaba comprendido en el inicial contrato de Asistencia Técnica, si bien basta proceder a la lectura de ese objeto contractual (Cláusula 8 del PPT ya reproducida en apartado anterior de estas alegaciones) para constatar la diferencia entre uno y otro.

Por lo demás, queda suficientemente aclarado que los trabajos incluidos en el contrato inicial, centrados en el control de ejecución y seguridad y salud a pie de obra, no son los mismos que los incluidos en el contrato complementario, centrado en lo que se denomina *Project management* o Gestión de las obras, centrados en temas de organización y administrativos. Es cierto que existían ciertas sinergias entre ambos contratos y por ello se justificó la figura complementario la su contratación.

Una vez más tenemos que apelar a las singulares características de las obras que hicieron necesario disponer de una singular y compleja estructura para su gestión y control por parte de la APAC. El propio de Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares del Complementario deja claro en el Art. VII la Organización funcional de la obra por parte de la APAC y donde se integrará la Asistencia contratada mediante el Complementario:

"Existen numerosos agentes en la organización de las obras:

- *Director de las obras, máximo responsable de las obras.*

- *Asistencia Técnica de Control y Vigilancia, asistencia de la que el Consultor dependerá funcionalmente y entre cuyas funciones se encuentran:*

  - *Control de la ejecución de las obras.*
  - *Supervisión y vigilancia de la ejecución a pie de obra. Estructuración de los trabajos para facilitar la medición, control y seguimiento de las obras*
  - *Coordinación de Seguridad y Salud.*
  - *Elaboración del informe mensual sobre el control.*
  - *Coordinación y supervisión de los trabajos desarrollados por las asistencias técnicas de Control Geométrico y Batimétrico, (mediciones y relaciones valoradas), y de Control de Materiales (ensayos de laboratorio), en la ejecución del plan de control geométrico, cualitativo y cuantitativo de cada unidad de orden material, así como con la Asistencia Técnica de Control Medioambiental y Control Arqueológico.*

- *Asistencia Técnica a la Dirección de las Obras, y entre cuyas funciones se encuentran:*

  - *Supervisión de los procesos constructivos propuestos por el contratista.*
  - *Evaluación técnica y económica de las posibles modificaciones propuestas por el contratista, valorando la idoneidad de las mismas y proponiendo su aceptación o rechazo.*
  - *Resolución de las dudas técnicas que pudieran surgir durante la ejecución de las obras.*

Orgánicamente, la Asistencia Técnica para Gestión Integral dependerá de la Dirección de obra y funcionalmente de la Asistencia Técnica de Control y Vigilancia.

Vemos que la "coordinación" que figura en el contrato es operacional y tiene como objetivo que el liderar los distintos equipos de distintas empresas para disponer de un mejor Control y seguimiento de la obra, mientras la "coordinación" que figura en el

contrato complementario es más funcional y tiene como objetivo la mejora gestión y funcionamiento de la propia estructura de Dirección de obra.

Señala el TEC que: *"De hecho, según consta en el contrato la adjudicatario se comprometió a ejecutar el objeto con estricta sujeción a los PCAP y de Prescripciones Técnicas, que ya figuraban como anexos en el contrato inicial del 5 de mayo de 2005"*. El Contrato no tiene seguramente la redacción más acertada, pero no es menos cierto que el PCAP de marzo de 2009 del complementario figura la firma del Contratista, en muestra de aceptación de las nuevas condiciones.

Se señala en anteproyecto de informe que:

- **No se daba el supuesto previsto en el Artículo 59,f) de la Ley 31/2007 para realizar esa contratación sin concurrencia. Las circunstancias no eran imprevistas, al estar incluidas en los pliegos.**

El art. 210.d) del TRLCAP permitía la adjudicación por los trámites del procedimiento negociado sin publicidad de "los estudios, servicios o trabajos complementarios que no figuren en el proyecto, ni en el contrato, pero que resulte necesario ejecutar como consecuencia de circunstancias imprevistas y su ejecución se confíe al contratista principal de acuerdo con los precios que rigen para el contrato inicial o, en su caso, fuesen fijados contradictoriamente", y así está motivado en el expediente contractual.

En consecuencia, tanto el modificado como el complementario se ajustaron a la normativa vigente en aquel momento.

De hecho, los principios a los que responde el Artículo 210.d) TRLCAP son los mismos que se deducen del Artículo 59,F) de la Ley 31/2007 y el reproche que contiene el Anteproyecto de informe del TDC se refiere exclusivamente a la nota de la imprevisibilidad, dado que no cuestiona el resto de elementos y procedimientos aplicados en esta contratación.

En los párrafos anteriores ha quedado sufrientemente argumentado y aclarado:

- Los servicios incluidos en el complementario (básicamente gestión, organización y administración de obra) no estaban incluidos en el contrato inicial (Vigilancia de ejecución y Seguridad y Salud a pie de obra)
- Estas necesidades surgieron dada la envergadura y complejidad de la obra.
- La integración de los servicios incluidos en el complementario en la AA.TT. de Control y Vigilancia produjo sinergias y economía de medios en la ya compleja estructura de Dirección de obra.

Continúa el Anteproyecto de Informe del TEC indicando:

- **32 certificaciones por trabajos que estaban incluidos en el contrato principal.**

Las Unidades y Conceptos que se incluyeron en las relaciones valoradas fueron las contempladas en el Presupuesto incluido en el Complementario aprobado, evidentemente similares en la mayoría de los contratos de asistencias, *oficinas e instalaciones, vehículos y personal técnico.*

- **Se abonó todo el coste del contrato antes de la fecha prevista para su terminación.**

Queda claro en el PPTP la forma de valoración y abono en función de los trabajos realmente desarrollados:

> *XII. VALORACIÓN DE LOS TRABAJOS.*
> *La valoración de los trabajos se efectuará según el sistema de Precios Unitarios. Los precios que rigen en el Contrato son los que, ofertados por Adjudicatario a la lista que se acompaña en el presente pliego, se integren en letra y cifra al Contrato en el momento de la adjudicación del mismo.*
> *En estos precios se consideran incluidos los gastos que se deriven de la realización de los trabajos descritos en este Pliego, de la emisión de los informes que procedan, de la utilización de las dotaciones necesarias, y en general, de todas las actividades y relaciones entre las partes contempladas en el Contrato del Servicio de Asistencia objeto del presente Pliego de Prescripciones, así como el impuesto sobre el valor añadido.*
> *XIII. ABONOS AL ADJUDICATARIO.*
> *Todas las unidades se abonarán según el tiempo de servicio prestado medido en meses. Si el tiempo fue inferior a un mes, se abonará la parte proporcional correspondientes a los días naturales de actividad (incluidos festivos) considerando meses de treinta (30) días. La valoración será la misma independientemente de que el servicio se preste de día o de noche.*
> *Será requisito indispensable para el abono que la Dirección de las Obras haya recibido los informes periódicos y demás documentación exigible al presente pliego.*
> *En caso de aumentos de plazo de ejecución de obra autorizados, si la Autoridad Portuaria de A Coruña lo considera conveniente, el contrato podrá ser modificado para recoger el aumento de plazo y en consecuencia la variación de presupuesto por aumento de las unidades correspondientes, sin que ello conlleve variación de los precios unitarios contractuales.*
> *En caso de suspensión de la obra, la Autoridad Portuaria podrá determinar la reducción de los medios equipos a disponer por el consultor, abonando únicamente el resultado de la aplicación de los precios unitarios que regirán*

este contrato a la medición de las unidades de medios equipos realmente utilizados.

En la Memoria del Complementario figura:

6. PLAZO DE EJECUCIÓN

Los trabajos se iniciarán el 1 de abril de 2009.

Se considera necesario extender las labores de Gestión Integral hasta unos tres meses después del cierre de la obra; esto es, con los plazos contractuales los trabajos finalizaría el 31 de diciembre de 2011; esto es, el plazo estimado es de 33 meses.

En el complementario se establecías unas previsiones para poder fijar un plazo y en consecuencia un presupuesto.

Los trabajos se iniciaron finalmente en mayo de 2009.

La previsión de finalización de los trabajos el 31 de diciembre de 2011 se cumplió.

La obra acabó finalmente el 28 de diciembre de 2011.

- **Se adjudicó con una baja del 26%, si bien, se aprobó un adicional del 19% y un complementario del 10%.**

Procede dar por reproducidas en este punto las explicaciones facilitadas, tanto en relación con la aprobación del modificado como del contrato complementario.

<u>Contratos de asistencia técnica al mismo adjudicatario.</u>

- **13 contratos entre 1997 y 2005 al mismo contratista.** Debemos hacer constar que el proyecto se aprueba en el año 2004, por lo que no tiene sentido que el TdC introduzca referencias a contratos celebrados a partir de ocho años antes de esa fecha.

- Si con esta referencia se quiere plantear alguna duda acerca de la necesidad de tales contratos, de la conveniencia de los mismos para el interés público o incluso, de la pretendida existencia de un trato de favor para un determinado contratista, creemos con todo respeto, que así debería indicarse, sin embargo la actividad en materia de contratación de la APAC ha sido repetidamente supervisada sin ninguna observación al respecto y, de hecho, tampoco plantea nada en ese sentido el TdC.

- Se está haciendo referencia a contratos respecto de los que ni siquiera existe el deber de conservar documentación que además, si es que se pretende obtener de ello alguna conclusión en términos de censura a la política de la APAC en materia de contratación, deberían analizarse en el contexto del conjunto de la actividad de la entidad en materia de contratación.

- Mención aparte de que esta forma de proceder resulta más que discutible en términos de seguridad jurídica, procede señalar respecto a los 13 contratos entre 1997 y 2005, o

lo que es igual, celebrados hace **20 años**, y como mínimo más de dos lustros, la Autoridad Portuaria actuó conforme a las prescripciones de las Normas Generales de Contratación de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias, aprobadas por el Consejo Rector de Puertos del Estado el 3 de mayo de 1993. Por tanto, la actuación se halla plenamente ajustada a derecho y, además, todos los contratos fueron fiscalizados.

- En todo caso, entrando en el análisis pormenorizado de las manifestaciones del TdC y dando contestación a las mismas procede manifestar lo siguiente:

Todos los contratos mencionados en este punto se adjudicaron de acuerdo con el procedimiento legalmente exigible:

Como reconoce el TdC en los contratos que por su cuantía requerían la utilización del Concurso como forma de adjudicación, está fue la utilizada:

REFERENCIA PROYECTO	REFERENCIA ECONÓMICO FINANCIERA	DENOMINACIÓN CONTRATO	PROCEDIMIENTO ADJUDICACIÓN	ADJUDICATARIO	PRECIO FINAL (IVA EXC)
689	1997/I/027/02	ASISTENCIA TÉCNICA PARA EL ANÁLISIS Y VIABILIDAD DE LAS ALTERNATIVAS PARA LA AMPLIACIÓN DE LAS INSTALACIONES DEL PUERTO DE LA CORUÑA	**CONCURSO**	**ALATEC, S.A., CONSULTRANS, S.A. Y PROINTEC, S.A. EN UTE**	**233.906,40**
741	1999/I/016/15	ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REDACCIÓN DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA (A CORUÑA)	**CONCURSO**	**ALATEC HASKONING,S.A.**	**862.843,03**
		TOTAL			**1.096.749,42**

Con respecto a los 7 contratos citados en el INFORME y que se adjudicaron directamente, ninguno de ellos sobrepaso el límite de 150.253,03 € establecido en el Texto Refundido de las normas generales de contratación de "Puertos del Estado" y de las "Autoridades Portuarias" (vigentes hasta el 19 de abril de 2007) que establecía, concretamente en su Regla 18:

> *Procedimientos de adjudicación*
>
> *La adjudicación de los contratos podrá llevarse a cabo por procedimiento abierto, restringido o negociado, con sujeción a los siguientes criterios:*
>
> *1. Los contratos de cuantía inferior a 25 millones de pesetas podrán adjudicarse directamente, salvo cuando se considere conveniente utilizar otro procedimiento.*

Asimismo, la Regla 19 *Petición de ofertas, únicamente exigía inexcusablemente la petición de 3 ofertas en los contratos de presupuesto superior a* 150.253,03 €

1. No será obligatoria la petición de ofertas en los contratos de cuantía inferior a 2,5 millones de pesetas. En caso de estimarse oportuna, se hará por el Departamento correspondiente.

2. En los contratos de cuantía comprendida entre los 2,5 y los 25 millones, se deberá consultar, cuando sea posible, al menos a 3 empresas.

3. En los comprendidos entre 25 y 100 millones de pesetas, será el Presidente de la Autoridad Portuaria o de Puertos del Estado el que realice la petición, consultando a un mínimo de 3 empresas

- **Cronología y justificación de los contratos celebrados con ALATEC en el periodo 1999-2005**

PROYECTO	REFERENCIA ECONÓMICO FINANCIERA	DENOMINACIÓN CONTRATO	PROCEDIMIENTO ADJUDICACIÓN	ADJUDICATARIO	PRECIO FINAL (IVA EXC)
689	1997/I/027/02	ASISTENCIA TÉCNICA PARA EL ANÁLISIS Y VIABILIDAD DE LAS ALTERNATIVAS PARA LA AMPLIACIÓN DE LAS INSTALACIONES DEL PUERTO DE LA CORUÑA	CONCURSO	ALATEC, S.A., CONSULTRANS, S.A. Y PROINTEC, S.A. EN UTE	233.906,40

Es el contrato inicial de la APAC para los trabajos preliminares sobre la factibilidad de una ampliación exterior del puerto. Se licitan por concurso público resultando adjudicados a una UTE entre cuyos miembros está la empresa ALATEC, puntera en ingeniería portuaria a nivel nacional.

PROYECTO	REFERENCIA ECONÓMICO FINANCIERA	DENOMINACIÓN CONTRATO	PROCEDIMIENTO ADJUDICACIÓN	ADJUDICATARIO	PRECIO FINAL (IVA EXC)
741	1999/I/016/15	ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REDACCIÓN DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA (A CORUÑA)	CONCURSO	ALATEC HASKONING,S.A.	862.843,03

Concluido el Estudio de viabilidad la APAC decide concretar la actuación sacando a licitación mediante concurso la redacción del Proyecto Constructivo, resultando ser el adjudicatario la empresa ALATEC HASKONING. Este Proyecto es el que sirve para la tramitación ambiental que culmina con la DIA publicada en el BOE de 14 de febrero de 2001.

REFERENCIA PROYECTO	REFERENCIA ECONÓMICO FINANCIERA	DENOMINACIÓN CONTRATO	PROCEDIMIENTO ADJUDICACIÓN	PRECIO ADJUDICACIÓN IVA (Exc)
782	2000/I/055/05	OPTIMIZACIÓN EN CANAL 2D DE LA SECCIÓN PRINCIPAL DEL DIQUE EN PUNTA LANGOSTEIRA Y REDACCIÓN DEL PLAN DIRECTOR DEL NUEVO PUERTO	ADJUDICACIÓN DIRECTA	91.654,35

Se trata de trabajos complementarios de los que se estaban realizando para la redacción del proyecto y que son adjudicados directamente de acuerdo a la normativa entonces vigente (Regla 19.2 Normas Contratación)

Durante el año 2001 y 2002 la APAC no contrata ningún trabajo a la referida empresa.

El 13 de noviembre de 2002, el petrolero Prestige se hundió frente a la costa gallega cargado con 77.000 toneladas de fuelóleo, causando una de las catástrofes medioambientales más grandes de la historia de la navegación.

Según algunas fuentes es considerado el tercer accidente más costoso de la historia (12.000 millones de dólares), el doble de la explosión del Challenger, pero por detrás de la desintegración del Columbia y el accidente nuclear Chernobyl.

El 23 de enero de 2003 se celebra un Consejo de Ministros en A Coruña que aprueba el Plan Galicia y que decide la creación de una comisión, bajo la dirección de Ministro de Fomento, para estudiar la viabilidad del Puerto Exterior.

Son continuas en este año las reuniones entre Puertos del Estado y la APAC para analizar los distintos aspectos que la operación conllevaba. En primer lugar la APAC tiene el encargo de optimizar, tanto técnica como económicamente la solución desarrollada por la APAC en 2001. Para ello contrata mediante una adjudicación directa (Regla 19,2 de las Normas de Contratación) a ALATEC para llevar a cabo este cometido:

REFERENCIA PROYECTO	REFERENCIA ECONÓMICO FINANCIERA	DENOMINACIÓN CONTRATO	PROCEDIMIENTO ADJUDICACIÓN	PRECIO ADJUDICACIÓN IVA (Exc)
741.22.E.01	2003/I/010	ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REALIZACIÓN DE LOS TRABAJOS COMPLEMENTARIOS NECESARIOS PARA LA OPTIMIZACIÓN DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO DEL NUEVO PUERTO EXTERIOR DE A CORUÑA	ADJUDICACIÓN DIRECTA	111.700,00

Por otra parte Puertos del Estado plantea una alternativa distinta, consistente en realizar el dique a menores profundidades con el consiguiente ahorro económico, aunque resultase un puerto con menores prestaciones. La APAC es la encargada de analizar esta solución y para ello contrata mediante una adjudicación directa, (Regla 19,2 de las Normas de Contratación) a ALATEC para llevar a cabo este cometido:

REFERENCIA PROYECTO	REFERENCIA ECONÓMICO FINANCIERA	DENOMINACIÓN CONTRATO	PROCEDIMIENTO ADJUDICACIÓN	PRECIO ADJUDICACIÓN IVA (Exc)
741.25.E.01	2003/I/060	ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REALIZACIÓN DE TRABAJOS NECESARIOS PARA LA COMPARACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS DEL NUEVO PUERTO EXTERIOR DE A CORUÑA	ADJUDICACIÓN DIRECTA	51.330,00

El 30 de octubre de 2003 la COMISIÓN TÉCNICA bajo la Presidencia del Conselleiro de Política Territorial y Obras Públicas de la Xunta de Galicia, encargada por el Ministerio de Fomento de realizar un análisis de los estudios de viabilidad técnico-económica para la ampliación del puerto de A Coruña finaliza sus trabajos, concluyendo que la alternativa considerada como más ventajosa resulta ser la denominada alternativa nº 1.

En consecuencia, la APAC encarga a ALATEC la redacción definitiva del proyecto que permita la licitación de las obras en tiempo y forma. Para ello emplea la Regla 19.2 de las Normas de Contratación:

REFERENCIA PROYECTO	REFERENCIA ECONÓMICO FINANCIERA	DENOMINACIÓN CONTRATO	PROCEDIMIENTO ADJUDICACIÓN	PRECIO ADJUDICACIÓN IVA (Exc)
741.26.E.01	2003/I/074	ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REDACCIÓN DEL PROYECTO DE LICITACIÓN DE LAS NUEVAS INSTALACIOENS PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA	ADJUDICACIÓN DIRECTA	129.000,00

También en 2003, se licitaron los trabajos para la Modificación del PUEP del Puerto de A Coruña, se adjudicaron directamente previa solicitud de tres ofertas, dado que por la índole de los trabajos era posible hacerlo.

REFERENCIA PROYECTO	REFERENCIA ECONÓMICO FINANCIERA	DENOMINACIÓN CONTRATO	PRECIO LICITACIÓN	PROCEDIMIENTO ADJUDICACIÓN	ADJUDICATARIO	OTROS LICITANTES
741.27.E.01	2003/I/077	REDACCIÓN DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE A CORUÑA	65.000,00	ADJUDICACIÓN DIRECTA	ALATEC	GETINSA SAETEC

2 de febrero de 2004 la Comisión creada por el Gobierno de la Nación, bajo la presidencia del Ministro de Fomento, para el estudio de la viabilidad técnica y económico-financiera de la construcción del Puerto Exterior de A Coruña concluye sus trabajos valorando positivamente la viabilidad de la actuación planteada. El Sr. Ministro de Fomento, hizo pública la intención de licitar las obras ese mismo mes de febrero.

Para ultimar la licitación en tan breve plazo la APAC contrata a ALATEC la redacción del Pliego de bases de la misma y para atender a las consultas que se pudieran presentar durante el periodo de licitación, mediante una adjudicación directa:

REFERENCIA PROYECTO	REFERENCIA ECONÓMICO FINANCIERA	DENOMINACIÓN CONTRATO	PROCEDIMIENTO ADJUDICACIÓN	PRECIO ADJUDICACIÓN IVA (Exc)
741.28.E.01	2004/I/014	ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REDACCIÓN DEL PLIEGO DE BASES PARA LA LICITACIÓN DE LAS OBRAS DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA. ASISTENCIA TÉCNICA A LA AUTORIDAD PORTUARIA DE A CORUÑA DURANTE EL PROCESO DE LICITACIÓN	ADJUDICACIÓN DIRECTA	29.956,91

También se consideró preciso realizar trabajos batimétricos exigidos por la DIA en fase previa al inicio de las obras. La adjudicación fue directa previa la solicitud de tres ofertas, dado que por la naturaleza de los trabajos si era factible hacerlo:

REFERENCIA PROYECTO	REFERENCIA ECONÓMICO FINANCIERA	DENOMINACIÓN CONTRATO	PRECIO LICITACIÓN	PROCEDIMIENTO ADJUDICACIÓN	ADJUDICATARIO	OTROS LICITANTES
741.36.E.01	2004/I/054	REALIZACIÓN DE UNA CAMPAÑA DE MEDIDA DE PARÁMETROS DE CONTROL DE LA CALIDAD DEL AGUA Y BATIMETRÍA INICIAL DE LAS PLAYAS PRÓXIMAS A PUNTA LANGOSTEIRA	30.172,41	ADJUDICACIÓN DIRECTA	ALAES XXI	ESGREMAR (29.000 €) ECOPROGES no presenta)

Finalmente el Consejo de Administración de la APAC celebrado el 23 de febrero de 2004 aprueba la licitación de la obra.

Dada la complejidad que se preveía en los trabajos de la Comisión Técnica encargada de la valoración de las ofertas que se presentasen, la APAC considera oportuno dotar de asesores a la referida Comisión, para ello adjudica directamente a ALATEC:

REFERENCIA PROYECTO	REFERENCIA ECONÓMICO FINANCIERA	DENOMINACIÓN CONTRATO	PROCEDIMIENTO ADJUDICACIÓN	PRECIO ADJUDICACIÓN IVA (Exc)
741.37.E.01	2004/I/057	ASISTENCIA TÉCNICA EN EL ANÁLISIS DE LAS OFERTAS TÉCNICAS PRESENTADAS POR LOS LICITADORES EN EL CONCURSO DE LAS OBRAS DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA	ADJUDICACIÓN DIRECTA	57.243,20

Independientemente de la licitación de la obra, la APAC estaba trabajando en la viabilidad económica de la actuación, para era considerado fundamental conseguir la financiación a través del FONDO DE COHESIÓN. En la preparación del correspondiente expediente se vio necesario contar con un específico estudio económico financiero no al uso que tuviese en cuenta la reducción de riesgos que el nuevo puerto supondría. Para su realización adjudicó directamente a ALATEC

REFERENCIA PROYECTO	REFERENCIA ECONÓMICO FINANCIERA	DENOMINACIÓN CONTRATO	PROCEDIMIENTO ADJUDICACIÓN	PRECIO ADJUDICACIÓN IVA (Exc)
741.45.E.01	2004/I/088	ASISTENCIA TÉCNICA PARA EL ESTUDIO DE EVALUACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA INCLUYENDO LA REDUCCIÓN DE RIESGOS DERIVADA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO EXTERIOR DE A CORUÑA EN PUNTA LANGOSTEIRA	ADJUDICACIÓN DIRECTA	16.000,00

Por último otros dos contratos se licitaron según lo previsto en las Normas de Contratación, previa solicitud de ofertas dada la especificación de los mismos

REFERENCIA PROYECTO	REFERENCIA ECONÓMICO FINANCIERA	DENOMINACIÓN CONTRATO	PRECIO LICITACIÓN	PROCEDIMIENTO ADJUDICACIÓN	ADJUDICATARIO	OTROS LICITANTES
888.01.E.05	2004/I/091	ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REDACCIÓN DEL PLAN DIRECTOR DEL PUERTO DE A CORUÑA	103.498,28	ADJUDICACIÓN DIRECTA	ALATEC	SAETEC (117.995,00) AXEL LOGIS (116.947,00)
741.54.E.01	2005/I/052	ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REDACCIÓN DEL REGLAMENTO DE EXPLOTACIÓN DEL NUEVO PUERTO EXTERIOR EN PUNTA LANGOSTEIRA	288.793,10	CONCURSO RESTRINGIDO	ALATEC	PROINTEC (284.482,76 €) INTECSA (286.206,90 €)

Como conclusión podemos señalar:

- Todos los contratos se han celebrado de acuerdo con el procedimiento legalmente aplicable a la fecha de su celebración.
- Los trabajos de mayor importe o los que por su menor especificación lo permitía se han realizado mediante concurso público o consulta a varias empresas.
- Los trabajos se han encomendado en la medida en que ha surgido la necesidad. Dada la envergadura de la actuación era difícil prever todos los trabajos que sería necesario desarrollar.
- Todos los trabajos tienen su correspondiente justificación en cuanto a la documentación de los informes elaborados en ejecución de los mismos.

Aspectos concretos señalados en el Anteproyecto de Informe del TdC

Además en 4 expedientes (782, 741.22, 741.28 Y 741.45) no se formalizó el contrato obligatorio, conforme las Reglas 13 1.b. y 25 de las Normas Generales de Contratación de PE y de las AP, para importes superiores a 15 miles de euros.

Las referidas Normas del año 93, permitían el empleo de la Adjudicación directa hasta el importe 150.253,03 € y para estos expedientes la formalización de un documento de contrato se interpretó como potestativa en su momento dada la propia redacción de la regla 13.

A continuación indica el TdC:

El contrato 741.28 "Asistencia Técnica para la Redacción del Pliego de Bases para a la licitación de las obras del Proyecto constructivo de las Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira" se adjudicó el 26 de febrero de 2004 con posterioridad a la aprobación del Pliego de Bases que constituía la prestación del contrato, que se produjo tres días antes de la adjudicación, por lo que se había ejecutado el objeto del contrato antes de la adjudicación.

Según consta en el expediente con fecha 5 de febrero de 2004 el Presidente de la APAC aprueba la justificación de la necesidad y la programación de la "A.T. para la redacción del pliego de Bases para la licitación de las obras de la Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira y A.T. la Autoridad Portuaria de A Coruña durante el proceso de licitación". En el mismo se propone solicitar una única oferta a ALATEC, por razones de especialización, urgencia y confidencialidad, y se propone un plazo de 15 días para la primera de las AT y otro de seis meses para la segunda.

En todo caso los trabajos se realizaron y el abono de los mismos no se realizó hasta el perfeccionamiento de la adjudicación y la realización de los trabajos (se adjuntan facturas de fecha 30 de junio y 30 de septiembre de 2004, como Anexo 6 al presente apartado).

Continúa indicando el TdC que no consta en el *contrato 689 "Asistencia Técnica para la Redacción del Proyecto constructivo de las Nuevas instalaciones Portuarias en Punta Langosteira",* acreditación de la solvencia económica de la adjudicataria, así como que la adjudicación quedó pendiente de la acreditación de su personalidad y capacidad para contratar.

Señalar que el contrato 689 Asistencia técnica para el análisis y viabilidad de las alternativas para la ampliación de las instalaciones del Puerto de A Coruña, fue adjudicado a la UTE compuesta por tres empresas: ALATEC, CONSULTRANS y PROINTEC.

Debe señalarse que a lo largo de la ejecución del contrato no se planteó ningún problema vinculado a la capacidad, personalidad jurídica y solvencia económica de las tres empresas integrantes de la UTE, habiendo sido calificada la documentación por una mesa de contratación dotada de la composición establecida por la normativa reguladora de la actuación de la entidad en matera contractual y con suficiente cualificación. (Se adjunta copia del acta de la mesa de contratación como anexo 7 al presente apartado).

Continúa el Anteproyecto haciendo referencia a la contratación de la misma compañía por parte de la UTE constructora.

Señalar que la referida contratación no contradijo lo dispuesto en el Artículo 52.3 de TRLCAP que indicaba:

> *3. En los contratos sometidos a esta Ley no podrán concurrir a las licitaciones empresas que hubieran participado en la elaboración de las especificaciones técnicas relativas a dichos contratos siempre que dicha participación pueda provocar restricciones a la libre concurrencia o suponer un trato privilegiado con respecto al resto de las empresas licitadoras.*

ALATEC participó en la redacción del Proyecto y del Pliego de Bases de la obra, pero no concurrió a la licitación de las referidas obras sino a un contrato de Asistencia Técnica a la Dirección de obra.

Por lo demás, el objeto de los trabajos encomendados por la UTE constructora y el contrato de Asistencia Técnica, no se solapaban. De hecho, como se indica en otro apartado de estas alegaciones el contrato de la *"Asistencia Técnica al control de la ejecución de las Obras"* se centraba en las siguientes labores:

> *Los servicios que se contratan comprenden todos aquellos que corresponden a la Asistencia Técnica y control de la ejecución de las obras y más concretamente, aunque sin limitarse a ella:*
>
> - *Control de la ejecución de las obras.*
> - *Supervisión y vigilancia de la ejecución a pie de obra.*
> - *Coordinación de Seguridad y Salud.*
>
> *Adicionalmente se incluyen en este Contrato de Asistencia Técnica las labores de Coordinación con equipos contratados por la Autoridad Portuaria de A Coruña para llevar a cabo las labores de:*
>
> - *Dirección Técnica de las Obras.*
> - *Control Geométrico (Topográfico y Batimétrico).*
> - *Control de Calidad de los materiales y de las unidades de obra.*
> - *Supervisión y Control del Programa de Vigilancia Ambiental.*
> - *Control y seguimiento arqueológico.*

Ya el pliego preveía un contrato diferente para la Dirección Técnica de las Obras. Era la coordinación con los contratados para esa dirección técnica, no la dirección técnica en sí misma, lo que se encontraba incluido por el pliego en el objeto del contrato, pudiendo derivarse de esta matización las referencias erróneas que lleva a cabo el TdC en el sentido de que pretendidamente se encontrase incluido.

Como resumen de los contratos realizados por al APAC con ALTEC en el periodo de se adjunta el siguiente cuadro:

CONCURSO	REFERENCIA ECONÓMICO FINANCIERA	DENOMINACIÓN CONTRATO	PROCEDIMIENTO ADJUDICACIÓN	ADJUDICATARIO	PRECIO FINAL (IVA EXC)
689	1997/I/027/02	ASISTENCIA TÉCNICA PARA EL ANÁLISIS Y VIABILIDAD DE LAS ALTERNATIVAS PARA LA AMPLIACIÓN DE LAS INSTALACIONES DEL PUERTO DE LA CORUÑA	CONCURSO	ALATEC, S.A., CONSULTRANS, S.A. Y PROINTEC, S.A. EN UTE	233.906,40
741	1999/I/016/15	ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REDACCIÓN DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA (A CORUÑA)	CONCURSO	ALATEC HASKONING,S.A.	862.843,03
		SUBTOTAL CONCURSO			**1.096.749,42**
741.54.E.01	2005/I/052	ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REDACCIÓN DEL REGLAMENTO DE EXPLOTACIÓN DEL NUEVO PUERTO EXTERIOR EN PUNTA LANGOSTEIRA	CONCURSO RESTRINGIDO	ALATEC	270.000,00
		SUBTOTAL RESTRINGIDO			**270.000,00**
741.27.E.01	2003/I/077	REDACCIÓN DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE A CORUÑA	ADJUDICACIÓN DIRECTA	ALATEC	64.214,66
741.36.E.01	2004/I/054	REALIZACIÓN DE UNA CAMPAÑA DE MEDIDA DE PARÁMETROS DE CONTROL DE LA CALIDAD DEL AGUA Y BATIMETRÍA INICIAL DE LAS PLAYAS PRÓXIMAS A PUNTA LANGOSTEIRA	ADJUDICACIÓN DIRECTA	ALAES XXI	24.568,97
888.01.E.05	2004/I/091	ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REDACCIÓN DEL PLAN DIRECTOR DEL PUERTO DE A CORUÑA	ADJUDICACIÓN DIRECTA	ALATEC	97.369,83
		SUBTOTAL ADJUDICACIÓN DIRECTA (tres ofertas)			**186.153,46**
782	2000/I/055/05	OPTIMIZACIÓN EN CANAL 2D DE LA SECCIÓN PRINCIPAL DEL DIQUE EN PUNTA LANGOSTEIRA Y REDACCIÓN DEL PLAN DIRECTOR DEL NUEVO PUERTO	ADJUDICACIÓN DIRECTA	ALATEC HASKONING,S.A.	91.654,35
741.22.E.01	2003/I/010	ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REALIZACIÓN DE LOS TRABAJOS COMPLEMENTARIOS NECESARIOS PARA LA OPTIMIZACIÓN DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO DEL NUEVO PUERTO EXTERIOR DE A CORUÑA	ADJUDICACIÓN DIRECTA	ALATEC	111.700,00
741.25.E.01	2003/I/060	ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REALIZACIÓN DE TRABAJOS NECESARIOS PARA LA COMPARACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS DEL NUEVO PUERTO EXTERIOR DE A CORUÑA	ADJUDICACIÓN DIRECTA	ALATEC	51.330,00
741.26.E.01	2003/I/074	ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REDACCIÓN DEL PROYECTO DE LICITACIÓN DE LAS NUEVAS INSTALACIOENS PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA	ADJUDICACIÓN DIRECTA	ALATEC	129.000,00
741.28.E.01	2004/I/014	ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA REDACCIÓN DEL PLIEGO DE BASES PARA LA LICITACIÓN DE LAS OBRAS DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA. ASISTENCIA TÉCNICA A LA AUTORIDAD PORTUARIA DE A CORUÑA DURANTE EL PROCESO DE LICITACIÓN	ADJUDICACIÓN DIRECTA	ALATEC	29.956,91
741.37.E.01	2004/I/057	ASISTENCIA TÉCNICA EN EL ANÁLISIS DE LAS OFERTAS TÉCNICAS PRESENTADAS POR LOS LICITADORES EN EL CONCURSO DE LAS OBRAS DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA	ADJUDICACIÓN DIRECTA	ALATEC	57.243,20
741.45.E.01	2004/I/088	ASISTENCIA TÉCNICA PARA EL ESTUDIO DE EVALUACIÓN ECONÓMICA FINANCIERA INCLUYENDO LA REDUCCIÓN DE RIESGOS DERIVADA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO EXTERIOR DE A CORUÑA EN PUNTA LANGOSTEIRA	ADJUDICACIÓN DIRECTA	ALATEC	16.000,00
		SUBTOTAL ADJUDICACIÓN DIRECTA (una oferta)			**486.884,46**
		TOTAL			**2.039.787,34**

Contratos con un catedrático de la Universidad de Aalborg (Dinamarca):

Debemos realizar las siguientes precisiones para poner en contexto las manifestaciones del TdC en este punto:

- Se está haciendo referencia a un período de diez años.

- Con contrataciones que de partida tienen objetos absolutamente diferenciados:

    - Las que se llevan a cabo entre 1999 y 2002 vienen determinadas por trabajos de ingeniería para buscar la mejor alternativa de cara a la aprobación del proyecto de las obras del Puerto Exterior y, entre otras cosas, permiten poner de manifiesto que –antes de la aprobación- la APAC realizó los correspondientes esfuerzos para seleccionar la mejor alternativa técnica.

    - Las que se llevan a cabo en 2006, 2007 y 2009 vienen determinadas por trabajos que se hace preciso encargar, bien a este experto, bien a su universidad durante la ejecución de la obra.

- En segundo lugar, se están mezclando contrataciones con el Profesor Hans Burcharth personalmente o con empresa de su titularidad que fueron 7 y por un importe total de 235.328,16 € (IVA excluido) con contrataciones con la Universidad de Aalborg por un importe total de 194.390,02 € (IVA excluido).

- Los contratos con Burcharth tuvieron por objeto la realización de estudios a cargo de dicho profesional, mientras que los contratos con la Universidad de Aalborg se refirieron al empleo de las instalaciones de la referida Universidad para la realización de ensayos en modelo físico.

- Finalmente otro contrato fue con el Danish Hidrauilic Institute (Institución sin relación alguna ni con el Profesor Hans Burchart ni con la Universidad de Aalborg) por un importe de 150.030,51 €. Se adjunta listado detallado, no coincidiendo el importe final con el Cuadro nº 5 del Proyecto de informe del TCE, pues en éste ciertas partidas aparecen con IVA y otras no, asimismo se han ajustado los importes a las cantidades realmente abonadas (ajusten cambios coronas danesas/euros o abonos inferiores a las cantidades contratadas en función trabajos realmente realizados).

- No es ni siquiera razonable plantear una hipótesis de fraccionamiento de contratos con un período de cuatro años entre 2002 y 2006 en el que no se lleva a cabo ninguna contratación, con escenarios absolutamente diferenciados, como son la existencia de trabajos en una fase previa a la aprobación de un proyecto y trabajos que han de ser

encomendados en ejecución, y todo ello respecto de un profesional de primer nivel técnico y ante una obra de extraordinaria complejidad. Si lo que tuviéramos como pretende apuntar el TdC es una contratación única fragmentada en diez años ¿En qué situación se encontraría esta estrategia pretendidamente defraudadora de las normas y reglas de contratación entre 2002 y 2006? Evidentemente el planteamiento –dicho sea con el mayor respeto- no tiene ningún sentido.

- La pretendida estrategia de fraccionamiento, por lo demás carece de fundamento si tenemos en cuenta que hasta 2007 los umbrales de contratación negociada para contratos de las categorías 1 a 16 del Artículo 206 del TRLCAP, hubieran permitido la articulación en contratos únicos teniendo en cuenta las diferentes personas y anualidades -excluido el contrato celebrado con el Danish Hidrauilic Institute que es ajeno al catedrático mencionado o con la Universidad de Aalborg-, si es que verdaderamente hubiéramos estado ante un único objeto. Si no se pudo acudir a un único contrato no es por fraccionar su importe de cara a aludir la aplicación de los principios de publicidad y concurrencia, sino por la sencilla razón de que estamos antes distintas prestaciones, surgidas de forma sobrevenida en un proyecto muy complejo de elevada dificultad técnica.

- Pero es más, como vamos a exponer a continuación, no sólo cada una de las prestaciones contaba con autonomía propia sino que las necesidades que justifican la contratación de los servicios fueron surgiendo según se avanzaba, a lo largo de años, en los trabajos preparatorios de un proyecto de enorme complejidad como el que nos ocupa. No se puede fraccionar lo que aún no existe. De esta manera, para poder proceder a incoar un expediente de contratación es legalmente necesario que el objeto esté determinado y la necesidad de la Administración que se pretenden satisfacer definida

- Expresamente se imponía en el TRLCAP la necesidad de que el objeto de los contratos estuviera previamente determinado y de que su necesidad para los fines públicos se justificara en el expediente de contratación; rezaba el art. 13 TRLCAP:

  > **Artículo 13. Objeto de los contratos**
  > *El objeto de los contratos deberá ser determinado y su necesidad para los fines del servicio público correspondiente se justificará en el expediente de contratación.*

- Anticipar contratos con objeto no determinado y necesidades inexistentes no solamente hubiera sido contrario a las normas imperativas de contratación sino que hubiera implicado comprometer indebidamente fondos públicos con terceros. Basta acudir a los contratos, su objeto y fechas para comprobar que los mismos se llevaban a cabo según surgían las necesidades que legalmente los justificaban

- La propia Junta Consultiva ha dejado sentado de forma contundente que para que se pueda hablar de fraccionamiento ilícito es preciso, por una parte, que las prestaciones de los contratos y por tanto las necesidades que vayan a ser con ellas atendidas concurran en el momento de decidir la incoación del expediente de contratación y de otra que la separación se realice con intención fraudulenta; por todos, *Informe 12/15, de 6 de abril de 2016. "Tres cuestiones en relación con fraccionamiento del objeto del contrato y división en lotes en contratos de servicios y suministro y una cuestión relacionada con las modificaciones contractuales. (Intervención General de la Seguridad Social).".*

  Esta Junta Consultiva considera que con carácter general le corresponde al órgano de contratación decidir si para dar satisfacción a varias necesidades tramita uno o varios expedientes de contratación. Esta discrecionalidad para configurar jurídicamente la licitación y contratación de dos o más prestaciones encuentra su límite en el principio de no división fraudulenta del objeto del contrato que establece el artículo 86.2 del TRLCSP. En este sentido es reiterada la doctrina de esta Junta Consultiva (informes nº 31/12, de 7 de mayo, 1/09, de 25 de septiembre, 16/09, de 31 de marzo de 2009, 57/09, de 1 de febrero, 69/08, de 31 de marzo, entre otros) en el sentido de que esta norma tiene por objeto tratar de evitar el fraude legal tendente a la elusión de la aplicación de ciertas normas en materia de publicidad y relativas a los procedimientos de adjudicación cuya exigibilidad depende del valor estimado del contrato. No es su finalidad, según esto, obligar a agrupar en un solo contrato prestaciones distintas por el simple hecho de que compartan la misma naturaleza y puedan ejecutarse de forma conjunta, si son independientes entre sí y es perfectamente posible no solo contratarlas por separado sino incluso su explotación en forma también independiente. En realidad el citado principio de no fragmentación fraudulenta del objeto del contrato solo operará cuando pueda hablarse de "fragmentación" como tal, esto es, según reiterada doctrina de esta Junta Consultiva (informe 31/12, entre otros), cuando entre las diferentes prestaciones que pretenden contratarse (o partes de éstas) exista un vínculo operativo. Cuando este sea el caso la discrecionalidad del órgano de contratación para tramitar una pluralidad de expedientes de contratación que culminen en una pluralidad de contratos se encontrará con el límite del citado principio que consagra el artículo 86.2 del TRLCSP. Sin perjuicio de la obligación del órgano de contratación de que su decisión de tramitar uno o varios expedientes de contratación no tenga una motivación fraudulenta con arreglo a lo establecido en el artículo 86.2 del TRLCSP, es legítimo que la misma responda a razones de eficacia. En este sentido esta Junta Consultiva en su doctrina viene defendiendo de manera reiterada que "el objeto del contrato debe estar integrado por todas aquéllas prestaciones que estén vinculadas entre sí por razón de su unidad funcional impuesta por una mejor gestión de los servicios públicos. Ello, a su vez, supone que, a sensu contrario, cuando del tratamiento unitario de todas estas prestaciones se derive un beneficio para el interés público que deba decaer ante un mayor beneficio derivado de su contratación por separado o cuando ésta sea exigencia de la necesidad de dar cumplimiento a una disposición legal, la contratación por

separado de las 8 Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas distintas prestaciones no debe considerarse contraria a lo dispuesto en el artículo 74.2 de la Ley (actual artículo 86.2 del TRLCSP)" (informe 16/2009, entre otros

- Y concluye:

2. Con carácter general le corresponde al órgano de contratación decidir si para dar satisfacción a varias necesidades tramita uno o varios expedientes de contratación. Esta discrecionalidad para configurar jurídicamente la licitación y contratación de dos o más prestaciones encuentra su límite en el principio de no división fraudulenta del objeto del contrato que establece el artículo 86.2 del TRLCSP. El citado principio solo operará cuando pueda hablarse de "fragmentación" como tal, esto es, cuando entre las diferentes prestaciones (o partes de éstas) exista un vínculo operativo.

3. El objeto del contrato debe estar integrado por todas aquéllas prestaciones que estén vinculadas entre sí por razón de su unidad funcional impuesta por una mejor gestión de los servicios públicos. Ello, a su vez, supone que, a sensu contrario, cuando del tratamiento unitario de todas estas prestaciones se derive un beneficio para el interés público que deba decaer ante un mayor beneficio derivado de su contratación por separado o cuando ésta sea exigencia de la necesidad de dar cumplimiento a una disposición legal, la contratación por separado de las 13 Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas distintas prestaciones no debe considerarse contraria a lo dispuesto en el artículo 86.2 del TRLCSP.

4. Cuando el órgano de contratación decida tramitar un único expediente de contratación, a continuación deberá dilucidar si procede o no procede la división en lotes del objeto del contrato, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 86.3 del TRLCSP. En este sentido deben traerse a colación los principios de publicidad y de transparencia, y también el nuevo contexto que mediante diversas iniciativas a nivel comunitario (la Estrategia Europa 2020) y nacional (la Ley 11/2013 y la Ley 14/2013) persigue apoyar a las PYMES. Por ello esta Junta Consultiva entiende que a partir de ahora los órganos de contratación podrán justificar su decisión de dividir en lotes el objeto de un contrato con la finalidad de favorecer el acceso de las PYMEs a la contratación pública. A mayor abundamiento esta interpretación viene avalada por el nuevo enfoque que la Directiva 2014/24/UE introduce para la división en lotes (en su artículo 46). Esta entró en vigor en abril de 2014 y forma parte del "nuevo contexto" antes referido, aun cuando su plazo de transposición no expire hasta el próximo 18 de abril.

- Dado que en el caso que nos ocupa las necesidades van surgiendo según avanzan en el tiempo- en los años- los trabajos del a propia Autoridad Portuaria no sólo legal sino materialmente era imposible tramitar un solo expediente de contratación.

- A pesar de que ello pueda resultar en exceso prolijo, pero ante lo infundado de una acusación de fraccionamiento de contratos, debemos pasar a exponer las circunstancias pormenorizadas que tuvieron lugar en relación con este profesional y su Universidad.

- <u>Hechos que tienen lugar en la contratación del profesor Burcharth y de la Universidad de Aalborg.</u>

    - En el año 1999, una vez terminado el análisis de viabilidad de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, la Autoridad Portuaria fue consciente de la complejidad del reto técnico que tenía delante para la redacción del proyecto del nuevo dique:

        - No se conocía con la suficiente profundidad el clima marítimo en la ubicación de las obras aunque las primeras estimaciones indicaban que era extraordinariamente exigente. (no existieron registros de boya hasta el año 1998)

        - Daba la impresión que se estaba al borde de la técnica y el conocimiento: nunca se había construido un dique sometido a unas acciones del oleaje como las previstas en Langosteira.

    - Así las cosas, se consideró necesario contratar a una figura que pudiera asesorar en los primeros estadios de trabajo, de los que se desconocía su magnitud, y que permitiera dar fiabilidad al proyecto en curso.

    - Una vez analizadas los posibles asesores se consideró que el Profesor Hans Burcharth, ligado a la Universidad de Aalborg en Dinamarca, podía ser esa figura que diera confianza en los trabajos que se fueran a efectuar. El Profesor Hans Burcharth, figura de relevancia mundial en el campo de la ingeniería marítima y portuaria, cumplía con todas las condiciones al poseer una vasta y diversa experiencia en el campo (se adjunta el curriculum).

    - Al profesor Burcharth sólo se le contrató sobre la base de objetos concretos y necesidades reales, sin que pudiese realizarse una especie de contratación por adelantado en base a hipótesis técnicas que ni siquiera podían conocerse *a priori* en función de las dificultades que plantease el Proyecto. Es decir, sólo se le contrató cuando el estado de los trabajos requirió un pronunciamiento específico por su parte. Una única contratación para la totalidad de los trabajos hubiera supuesto contratar a un asesor para labores y necesidades que podrían surgir o no y que eran perfectamente desconocidas en 1999, siendo perfectamente inviable, dado que cada contrato respondió a concretas

necesidades sobrevenidas en el curso, bien de la definición del proyecto, bien de la ejecución de los trabajos.

- Como hemos señalado al inicio, los diversos contratos en los que participó el Profesor Hans Burcharth, los podemos dividir en dos etapas: los contratos ligados al proyecto (entre 1999 y 2002), y los ligados a la ejecución de la obra (entre 2006 y 2009).

- **A) Contratos relacionados con el proyecto:**

  - P-738.20 (1999) ASESORAMIENTO PARA EL DISEÑO ESTRUCTURAL DEL DIQUE DE PUNTA LANGOSTEIRA (9.015,18 €)

En la justificación de la necesidad de este expediente se indica "Actualmente se están desarrollando los trabajos de redacción del proyecto constructivo de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira mediante una asistencia técnica. Estando muy avanzados los trabajos de clima se observa que la nueva instalación se encuentra situada en un punto muy complejo con unos rangos de altura de ola y periodos muy altos, así como unas profundidades muy grandes. Es por ello que este departamento considera conveniente la introducción de una mejor opinión en el proceso del proyecto".

Parece sensato que una vez conocidos los primeros datos del clima absolutamente extremo existente en Punta Langosteira, cuya aplicación a las formulaciones clásicas existentes indicaban la inviabilidad de la obra, se solicitase la opinión de una máxima autoridad a nivel mundial que analizase la situación. Con este contrato, inicio de la colaboración, se solicitaba que asesorase a la APAC en cuanto a la viabilidad y tipología posible del dique. Asimismo, nos informara sobre la forma de encarar el proyecto en su conjunto.

  - P-771.2 (2000) ASESORAMIENTO PARA LA PLANIFICACIÓN DE ENSAYOS EN 2D DEL DIQUE DE PUNTA LANGOSTEIRA (9.015,18 €)

Este expediente se justifica además de lo indicado en el anterior en "Asimismo se comprueba que es necesaria la realización de ensayos en canal utilizando una metodología que permita estudiar la relación daños-altura de ola. Es por ello que este departamento considera conveniente la introducción de una mejor opinión en el proceso del proyecto"

Con este trabajo, una vez definida la posible tipología del dique, le solicitaba la asesoría y seguimiento de los ensayos 2D relativos a la definición de la sección tipo del tronco del dique.

- 771.9 (2000) ASESORAMIENTO PARA LA PLANIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE ENSAYOS DE AIGTACIÓN 3D EN EL DANISH HIDRAULIC INSTITUTE (15.025,30 €)

Se justifican "En estos momentos se están llevando a cabo los trabajos de modelo en 3D en Dinamarca (D.H.I.). Para su seguimiento se considera necesario un asesoramiento especializado."

Se corresponde con la planificación de ensayos con los que se ejecutaron en el CEDEX realizado en DHI. Se decidió la realización de estos ensayos una vez se comprobó la onda larga generada en el interior de la dársena de Langosteira y ante la necesidad de contar con ensayos de oleaje tridimensional de estabilidad de buques (En las instalaciones del CEDEX no se podían realizar por tamaño).

- 741.13.E.01(2002) ASESORAMIENTO Y REALIZACIÓN DE CÁLCULOS EN RELACIÓN AL NUEVO PUERTO EXTERIOR EN PUNTA LANGOSTEIRA (44.000,00 €)

Se justifican como "una vez incluidas las obras del nuevo puerto exterior en el plan de inversiones 2002-2006, el proyecto entra en una fase decisiva en la que es preciso concluir la optimización de la solución deseada y proceder a la redacción del proyecto constructivo definitivo. Este Departamento considera conveniente la introducción de una mejor opinión en el proceso de optimización de las obras proyectadas, que incluya la realización de los cálculos correspondientes a la estabilidad de las distintas soluciones posibles para el morro del dique de abrigo, preparación de especificaciones, seguimiento y evaluación de los ensayos en modelo reducido que se realicen, así como en el proceso de revisión final de la totalidad del proyecto"

- 741.18.E.01(2002) ESTUDIO DE LA ESTABILIDAD DEL MORRO DEL DIQUE EN TALUD. INFLUENCIA DE LOS DISTINTOS FACTORES INTERVINIENTES, APLICACIÓN PRÁCTICA A LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA (25.000,00 €)

Su justificación es "La Autoridad Portuaria de A Coruña está desarrollando el proyecto de Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira. Dicho proyecto supone, no sólo la inversión significativa, sino también un reto técnico de la ingeniería. La complejidad de su desarrollo, los importantes estudios realizados y por realizar suponen una ingente cantidad de información útil, no sólo para dicho proyecto, sino también para otras realizaciones. El puerto de A Coruña ha contado con el asesoramiento en dichos estudios del Dr. Hans Burcharth, catedrático de la Universidad de Aalborg y figura de reconocido prestigio internacional en el campo de la

ingeniería marítima y singularmente los diques. Asimismo el puerto de A Coruña está desarrollando en dicha universidad distintos ensayos a escalas tendentes a la optimización del proyecto de Punta Langosteira. Dentro de los objetivos de dicha optimización se encuentra el estudio del morro del dique en talud de cara a buscar la solución más estable posible al mínimo coste. Para dicha optimización es preciso, no sólo la realización de ensayos en modelo físico tridimensional, sino también una labor de investigación con la búsqueda de información anterior, una revisión del estado del arte actual y la utilización de otros ensayos realizados."

Además de estos contratos, en dicho período, se celebraron con la Universidad de Aalborg otros cuatro contratos relativos a la ejecución de ensayos y modelo numérico:

La forma de trabajar habitual del Laboratorio Hidráulico de la Universidad de Aalborg y que se comprobó que era la más correcta y eficiente, teniendo en cuenta que son actividades distintas, fue contratar a la Universidad para la puesta a disposición de los laboratorios y ejecución material de los ensayos y, al mismo tiempo, contratar al Profesor Hans Burcharth, para su planificación, estudio y análisis técnico.

Estos contratos fueron

- 741.07 (2001) ENSAYOS EN MODELO 3D PARA EL DISEÑO DEL MORRO DEL DIQUE EXTERIOR EN EL PUERTO DE A CORUÑA (40.531,08 €)
- 741.11.E.01(2002) ENSAYOS EN MODELO 3D PARA EL DISEÑO DEL MORRO DE CAJONES DEL DIQUE EXTERIOR EN EL PUERTO DE A CORUÑA (39.386,51 €)
- 741.12.E.01(2002) REALIZACIÓN DEL MODELO NUMÉRICO PARA EL DISEÑO INTERIOR DEL DIQUE EN EL PUERTO DE A CORUÑA (9.392,17 €)
- 741.17.E.01(2002) ESTUDIO DE LA ESTABILIDAD DEL MORRO DEL DIQUE EN TALUD. INFLUENCIA DE LOS DISTINTOS FACTORES INTERVINIENTES, APLICACIÓN PRÁCTICA A LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA(EJECUCIÓN DE ENSAYOS EN MODELO FÍSICO) (25.060,21 €)

Es preciso volver a poner de manifiesto el ingente trabajo desarrollado por la APAC en este periodo de gestación del proyecto desde el punto de vista técnico desde 1997 hasta la Comisión Técnica nombrada por el Gobierno de la Nación seleccionó en octubre de 2003 la alternativa final una vez realizado el análisis de los trabajos efectuados en los estudios de viabilidad técnico-económica, anteproyecto, proyecto básico, y otros estudios relativos a las

soluciones alternativas contempladas para el desarrollo de un "Nuevo Puerto Exterior de A Coruña".

Esta intensa labor de estudio no se limitó al profesor Burchart y a la Universidad de Aalborg, sino que tuvo su base fundamental en los trabajos encomendados al CEDEX dependiente del Ministerio de Fomento, recabándose la opinión de dicho catedrático sólo en los casos de mayor dificultad o incertidumbre desde el punto de vista técnico y científico, en los que a todas luces resultaba conveniente una opinión de primer rango y especialización en obra portuaria a nivel mundial.

Por lo demás, no hay fraccionamiento alguno entre los contratos con el catedrático Burcharth y la Universidad de Aalborg. Ello sería tanto como considerar que la Universidad fuese una especie de persona jurídica interpuesta al servicio de maniobras fraudulentas de dicho profesional, lo que se califica por si sólo en cuanto a su carencia manifiesta de fundamento. Se contrató con la Universidad todo aquello que suponía utilizar sus medios y en concreto su laboratorio para la ejecución material de los ensayos y con el referido catedrático lo que era su trabajo de planificación, dirección y estudio de los mismos.

- **B) Contratos relacionados con la obra:**

Durante el período de la obra 2006-2011, se celebraron dos contratos con el Profesor Hans Burcharth:

- 741.61.E.01(2006) ASISTENCIA TÉCNICA Y ASESORAMIENTO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS DEL PROYECTO NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA. (85.500,00 €)

Justificado como "El profesor Hans Burcharth, catedrático de la Universidad de Aalborg y figura de reconocido prestigio mundial en el campo de la ingeniería marítima y, singularmente, en el diseño de diques, participó como asesor de la Autoridad Portuaria de A Coruña en el diseño del dique del puerto exterior. Estando en este momento en ejecución las obras referidas y estando previsto el próximo año el inicio de la construcción del dique de abrigo, que ya está siendo considerado un reto técnico para la ingeniería portuaria, se considera imprescindible contar con el asesoramiento permanente del Profesor Hans Burcharth, de cara a garantizar una óptima solución a los distintos problemas técnicos que sin duda se presentarán durante la ejecución de las obras. La participación del profesor Burcharth en principio se centraría en el análisis y optimización de los sistemas constructivos propuestos por el contratista, asimismo asistiría a la dirección de obra en la definición de las especificaciones técnicas a aplicar en la fabricación y construcción de las distintas unidades de

obra. Por último en el caso de necesidad de redefinición de alguna de las partes constituyentes del dique, el profesor Burcharth, sería fundamental de cara a la elección de la mejor alternativa posible"

- 741.92.E.01(2009) ASISTENCIA TÉCNICA Y ASESORAMIENTO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS DEL PROYECTO DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA (CAMPAÑA 2009 Y 2010) (47.772,50 €)

En el año 2009, concluidas las previsiones del anterior, fue necesario dotar un nuevo contrato para el "Asesoramiento en el diseño de las partes del dique que todavía no se han construido y diseñado completamente. Esto incluye la parte exterior del rompeolas y el morro. Asesorar sobre la conformidad de los trabajos de construcción en relación con las bases de diseño adoptadas y los resultados de los distintos modelos físicos desarrollados. Supervisión de forma general de la construcción de la obra. Asistencia en relación a la documentación de la operatividad de la estructura. Asesoramiento sobre la evaluación a largo plazo de las estadísticas de oleaje y del clima marítimo de diseño"

En este periodo de obras también fue preciso contratar a la Universidad de Aalborg para la realización de un modelo físico y dos estudios en modelo numérico de cara a solventar distintas aspectos de la obra:

- 741.72.E.01(2007) ASISTENCIA TÉCNICA PARA EL ESTUDIO DE LA EVOLUCIÓN DE LA TEMPERATURA EN EL INTERIOR DE LOS BLOQUES DE 70 Y 150 T DEL DIQUE PRINCIPAL DE PUNTA LANGOSTEIRA UNIVERSIDAD DE AALBORG (8.207,00 €)
- 741.76.E.01(2007) ENSAYOS EN MODELO 3D PARA EL DISEÑO DE LA ALTERNATIVA DE MORRO EN TALUD PARA DIQUE EXTERIOR EN EL PUERTO DE A CORUÑA (43.624,75 €)
- 741.77.E.012007/I/151 ENSAYOS EN MODELO 3D PARA LA MODELIZACIÓN DEL OLEAJE EN LA ALTERNATIVA DE MORRO EN TALUD PARA DIQUE EXTERIOR EN EL PUERTO DE A CORUÑA (28.188,30 €)

En estos casos, dado que el Profesor Hans Burcharth ya estaba contratado por la Autoridad Portuaria para efectuar un asesoramiento no fue necesario, como había sucedido en la fase de proyecto, contratarlo para la planificación, estudio y análisis técnico de los ensayos efectuados.

Es necesario recordar nuevamente la complejidad de la obra llevada a cabo, así como los avatares que existieron en su realización, 5 muertes en diferentes accidentes, una rotura del dique en construcción, la redacción de un

modificado para tener en cuenta distintos aspectos, fundamentalmente de seguridad y un nuevo morro de cierre, etc.

Algunos de los INFORMES realizados por el Profesor Hans Burchart durante su colaboración con la APAC, más allá de su participación en reuniones, asesoramiento continuo, notas, etc.:

"*Deterministic design of superstructure*". November 2000

"Breakwater for the new port of La Coruna at Punta Langosteira. Probabilistic Design of Breakwater. November 2000

"Model testing of rubble mound roundhead solutions" August 2002 and Updated and expanded March 2003

"Model testing of caisson head design" September 2002 and Updated and expanded March 2003

"Numerical model testing of spur breakwater. December 2002

"Parametric study of the roundhead for the new port of La Coruna at Punta Langosteira" June 2004

"3-D model test study of a roundhead solution for the new port of La Coruña at Punto Langosteira" July 2008

"Experimental study of wave field around the outer part of a rubble mound roundhead solution for the new port of La Coruña at Punto Langosteira" July 2008

"Definition of input data for NN overtopping calculations related to damage to Langosteira Breakwater under construction, November, 2010

"CEDEX wave agitation study for Puerto de Langosteira" Febrero 2011

"Punta Langosteira Breakwater under construction. Analysis of relation between impact and structure damage during the storm 8 – 9 November, 2010. Estimation of the probability of damage by overtopping in winter 2010-2011" Marzo 2011.

<u>Supuestos concretos de objeciones que plantea el informe del TdC:</u>

- Sobre el contrato 741.13.E.O1-2002/1/029/15 "Asesoramiento y realización de cálculos en relación al nuevo puerto exterior en Punta Langosteira" por importe de 51 miles de euros.

Aunque en el caso de Contratos menores de Asistencia Técnica no se consideraba necesaria la firma de un contrato, en este caso, las condiciones de orden contractual que habrían de regular la prestación de servicios del profesor Burcharth quedaron fijadas por el acuerdo firmado por Hans Burcharth y el Director del Puerto, que consta en el expediente y que reproducimos a continuación:

"9 April2002

Agreement on the assistance of Prof.dr.techn. Hans F. Burcharth and Tecno-Port Consulting S.L. to the Port Authority of La Coruña covering the following tasks related to the project of the New Port of La Coruña: .

• General project assistance in accordance with requests from the Port Authority

• Specification and preparation of model tests related to different roundhead solutions inc1uding conceptual stability calculations.

• Evaluation of roundhead model tests.

• Conceptual stability calculations related to caisson-head solutions.

• Specification and preparation of model tests related to caisson-head tests.

• Evaluation of caisson-head model tests results including stability calculations and foundation bearing capacity estirnations.

• Specification of numerical calculations of wave loads on the spur breakwater.

• Evaluation of calculated wave loads on the spur breakwater and stability calculations (mooring and fender forces to be provided by the Port Authority or/and Alatec).

The payrnent of the assistance will be based on working hours spent within an estimated maximum frame of 44.000,00 Euro ex VAT."

Los trabajos consistieron, además del asesoramiento permanente a la APAC, en la realización de los cálculos correspondientes a la estabilidad de las distintas soluciones posibles para el morro del dique de abrigo, realizando la preparación de las especificaciones, seguimiento y evaluación de los ensayos en modelo físico que se desarrollaron en la Universidad de Aalborg, y de los que constan los correspondientes informes:

- 741.07 ENSAYOS EN MODELO 3D PARA EL DISEÑO DEL MORRO DEL DIQUE EXTERIOR EN EL PUERTO DE A CORUÑA
- 741.11.E.01 ENSAYOS EN MODELO 3D PARA EL DISEÑO DEL MORRO DE CAJONES DEL DIQUE EXTERIOR EN EL PUERTO DE A CORUÑA

➢ 741.12.E.01 REALIZACIÓN DEL MODELO NUMÉRICO PARA EL DISEÑO INTERIOR DEL DIQUE EN EL PUERTO DE A CORUÑA

- Sobre los expedientes de los contratos 741.17.E.01-2002/1/090/21 "Estudio de la estabilidad del morro del dique en talud. Influencia de los distintos factores intervinientes, aplicación práctica a las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, ejecución de ensayos" y 741.18.E.01-2002/1/091//21 "Estudio de la estabilidad del morro del dique en talud. Influencia de los distintos factores intervinientes, aplicación práctica a instalaciones portuarias en Punta Langosteira, asesoramiento"

Como ya se indicó la forma de trabajar habitual del Laboratorio Hidráulico de la Universidad de Aalborg, fue contratar a la Universidad para la puesta a disposición de los laboratorios y ejecución material de los ensayos y, al mismo tiempo, contratar al Profesor Hans Burcharth, para su planificación, estudio y análisis técnico.

El contrato 741.17.E.01 "*Estudio de la estabilidad del morro del dique en talud. Influencia de los distintos factores intervinientes, aplicación práctica a las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, ejecución de ensayos*" se adjudicó a la Universidad de Aalborg el 5 de noviembre de 2002, por acuerdo de la Presidencia de la APAC y por un importe de 25.000 €.

Figura en el expediente un documento que regula los términos de la prestación de servicios a la APAC de fecha 28 de octubre de 2002, firmado por parte de la Universidad de Aalborg por Klaus Sorensen como Departament Manager Acconting División, por Hans Burchart como Director Técnico del Proyecto y por Antonio Couceiro como Presidente de la Autoridad Portuaria. En dicho documento se especifica que los trabajos consistirán en:

> *"The Work*
>
> *Three-dimensional physical model tests of rubble mound breakwater head armoured with cubes. The tests are part of a parametric study of roundhead stability leading to engineering design guidelines.*
>
> *In the test will be used existing model armour cubes. The number of test series is up to 20 covering two geometrical configurations. The test will be coordinated with and supplementary to the already performed and planned roundhead tests for the New Port at Punto Langosteira.*
>
> *The detailed planning of the parametric tests has to await the completion of these studies. The planning and the performance of the tests will be done in cooperation with Mr. Enrique Maciñeira.*

The tests include mainly 3-D waves, but tests with regular long-crested waves might be included. Wave conditions and armour stability will be documented for all tests."

En julio de 2004 se hace entrega del Informe final de los trabajos desarrollados: "*Parametric study of the roundhead for the new port of La Coruna at Punta Langosteira*" y se emite una factura por la Universidad de Aalborg en la que figura como concepto de: "Contract October 2002. Three-dimensional psysical model test, parametric study of roundhead stability (100 %) por importe de 186.250 DKK que al cambio vigente resultan 25.060,21 € que son abonados.

El contrato 741.18.E.01-2002/1/091//21 "*Estudio de la estabilidad del morro del dique en talud. Influencia de los distintos factores intervinientes, aplicación práctica a instalaciones portuarias en Punta Langosteira, asesoramiento*", se adjudicó a TECNO-PORT el 5 de noviembre de 2002, por acuerdo de la Presidencia de la APAC y por un importe de 25.000 €. Figura en el expediente un documento de fecha 25 de octubre de 2002 en el que se fija de los trabajos del Profesor Burcharth:

"The assistance of Profdr.techn.Hans F. Burcharth relates to

- *Overall planning and specification of the research project.*
- *Continuous guidance and running evaluation of the project.*
- *Guidance to existing relevant literature.*
- *Planning and supervision of model tests.*
- *Analysis of test results.*
- *Conclusions related to engineering application of the results.*

En junio de 2004 Hans Burcharth en nombre de TECNO-PORT Consulting S.L. emite una factura (nº7) por importe de 25.000 € más IVA.

Consecuentemente queda claro que los contratos P-741.17 y P-741.18 fueron adjudicados y abonados a dos sujetos pasivos diferentes, ambos no superaron el límite establecido en las Normas de Contratación para la contratación directa y los dos contratos, aunque se proyectan sobre un mismo estudio, dieron cobertura a trabajos diferentes para conseguir el objetivo perseguido con su contratación

Como se ha puesto de manifiesto en el cuerpo de alegaciones del informe ha sido acreditada la existencia por tanto de dos facturas distintas a dos sujetos pasivos y adjudicatarios distintos tramitándose por tanto dos pagos independientes con su correspondiente acreditación, materializados en fechas distintas y cada una a un sujeto pasivo distinto, tal y como se indica en las alegaciones y matizaciones efectuadas en las presentes alegaciones en el apartado II.2.2.

- Conclusiones en relación con las observaciones realizadas respecto de la contratación de la Universidad de Aalborg y del catedrático Hans Burcharth:

- Todos los contratos se han celebrado de acuerdo con el procedimiento legalmente aplicable a la fecha de su celebración.

- No ha habido ninguna estrategia de fraccionamiento, ni por razón del tiempo, ni por razón de las personas físicas y jurídicas involucradas:

    - A la Universidad se le ha pagado el uso de sus laboratorios para la realización de ensayos.

    - Al profesor Burcharth sus trabajos de estudio, informe, planificación, supervisión y análisis de los ensayos y trabajos realizados.

- Los trabajos se han encomendado en la medida en que ha surgido la necesidad. No se puede establecer comparación alguna entre trabajos en fase de definición de la alternativa de Puerto Exterior, a trabajos en fase de ejecución.

    - En fase de proyecto, la base de los trabajos de orden técnico la asumió el CEDEX dependiente del Ministerio de Fomento, requiriéndose la asistencia de Burcharth sólo cuando la dificultad o incertidumbre técnica de determinados aspectos requirió su intervención.

    - Buena prueba de que se actuó por necesidades concretas es que tras aprobarse el proyecto en 2004 no se encomienda ningún nuevo trabajo hasta dos años después, dado que fue sólo cuando comenzaron a surgir dificultades de orden técnico en la fase de ejecución, que se volvió a requerir la asistencia de dicha autoridad de referencia a nivel mundial.

- Los contratos menores que no requerían formalización, en todo caso han estado sometidos a documentos de clara naturaleza contractual que han regido los términos y condiciones de la prestación de servicios a la APAC.

- Todos los trabajos tienen su correspondiente justificación en cuanto a la documentación de los informes elaborados en ejecución de los mismos.

- Todas las facturas se han satisfecho por prestación de servicios reales a la APAC, sin que exista supuesto alguno de duplicidad o superposición de contratos, contando cada uno de ellos con un objeto diferenciado, concreto y suficientemente definido.

Por último, respecto a lo indicado en el tercer párrafo de la página 32 del cuerpo de anteproyecto del informe, y que asimismo se manifiesta en las conclusiones del informe,

consideramos que debe de existir alguna incidencia, ya sea en la documentación aportada o bien en la interpretación de la misma, con respecto a la manifestación efectuada por el TDC en la página 32 del informe cuando se indica que ***"… los dos contratos responden a un mismo estudio y a una misma factura, que se emitió y abonó dos veces, una por cada contrato".***

El expediente 2002/I/090/21, por importe de 25.000,00 €, se adjudica y realiza con la Universidad de AALBORG, siendo su objeto **la realización de ensayos** sobre el estudio de la estabilidad del morro del dique en talud "Influencia de los distintos factores intervinientes, aplicación práctica a las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira", y es abonado mediante pago de una factura de la Universidad de AALBORG de fecha 1 de julio de 2004 por importe de 186.250 coronas danesas y cuyo pago material se efectúa el 19 de noviembre de 2004. Su contravalor en euros asciende a 25.346,69 por aplicación del tipo de cambio de divisa a 7,34810, según se acredita en el correspondiente justificante del banco de liquidación por operaciones de comercio Exterior.

(ANEXO 3 ECOFIN: FACTURA DE LA UNIVERSIDAD DE AALBORG Y ACREDITACIÓN DE PAGO)

Por otra parte, el expediente 2002/I/091/21, por importe de 25.000,00 €, se adjudica y realiza con la empresa Tecno-port, siendo su objeto **el asesoramiento** sobre el estudio de la estabilidad del morro del dique en talud "Influencia de los distintos factores intervinientes, aplicación práctica a las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira", y es abonado mediante pago de una factura de la empresa Tecno-Port de fecha 29 de junio de 2004 por importe de 25.000,00 €, IVA excluido y cuyo pago material se efectúa el 26 de agosto de 2004, según se acredita en el correspondiente justificante bancario.

(ANEXO 4 ECOFIN: COPIA FACTURA EMPRESA TECNO-PORT Y ACREDITACIÓN DE PAGO MATERIAL.)

Sobre esta cuestión se incidirá igualmente en la exposición de alegaciones y constataciones a la conclusión decimotercera del informe de forma exhaustiva.

Otros contratos de asistencia técnica o de servicios.

Contrato P741-49 para la "Excavación en el Castro de Cociñadoiro en Punta Langosteira".

- La Comisión europea propuso una descertificación por incumplimiento de Directivas Europeas 2004/17/CE y 2004/18/CE que no habían sido traspuestas hasta la publicación de las Leyes 30/2007 y 31/2007. El referido contrato se suscribió al amparo de la Ley 48/1998 y las Normas de Contratación de Puertos del Estado.

- Se solicitaron tres ofertas de acuerdo con las normas del concurso restringido que resultaban aplicables –extremo que no se discute- y lo que sucedió es que sólo una de las ofertas acabó siendo válida, dado que una de las empresas invitadas no la presentó en plazo y la otra no presentó compromiso de aval.

- En el informe de la Comisión Técnica figura: "Posteriormente se ha procedido a la apertura del sobre número 2, cuyo contenido se corresponde con la documentación técnica, que una vez estudiada se comprueba que se ajusta a lo solicitado en el ASUNTO". Es decir si la única oferta admitida se ajusta a lo solicitado no hay causa para dejar desierto el concurso.

- Es decir la oferta de la única empresa que cumplió con las condiciones del procedimiento se valoró y se consideró conforme a las bases del procedimiento de licitación, establecida esa conformidad no se entiende a qué pueda referirse el TdC a la hora de exigir criterios de valoración para no dejar desierto el procedimiento.

Contrato P-741-65 de "Asistencia Técnica para el control batimétrico de las obras de construcción de las Nuevas Instalaciones Portuarias de Punta Langosteira".

- Lo mismo que en el caso anterior. Estos contratos se regían además por la Ley 48/1998 y las Normas de Contratación y sólo supletoriamente por el TRLCAP.

- Baste recordar a este respecto que el Artículo 23.3 de la Ley 48/98 establecía unos criterios más amplios que el Artículo 86 del TRLCAP:

> *"En el concurso, la adjudicación recaerá sobre el licitador que, en su conjunto, haga la proposición más ventajosa. Este extremo se determinará de acuerdo con diversos criterios objetivos variables según el contrato en cuestión,…."*

Manifestación del Presidente de la APAP en junio de 2011 en el sentido de atender a un mayor número de prestaciones propias de asistencias técnicas con medios propios.

Ninguna conclusión desfavorable puede obtenerse de esta manifestación en relación con la trayectoria contractual de la APAC.

En primer lugar, una vez concluida con éxito la obra de "Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira", cuyas características de excepcionalidad ya han sido suficientemente justificadas en otros párrafos de estas alegaciones, era lógico que la situación deviniera en una mayor normalidad y un ajuste de las necesidades de contrataciones externas.

En todo caso, esa es una manifestación que corresponde a la política de la entidad, responsabilidad de sus órganos de gobierno y administración en coordinación con el ente público Puertos del Estado dependiente del Ministerio de Fomento y que depende de la carga de trabajo, de las disponibilidades en materia de personal, de la carga de trabajos y proyectos, de los planes de inversión de la entidad, de su plan director, etc., y realizar esa afirmación, por lo demás, perfectamente legítima no puede servir para obtener conclusiones en términos de indebida externalización de servicios con carácter previo a la misma o de inadecuada asignación de recursos públicos por vía de contratación.

II.2.4. otras inversiones adicionales

Indica el tribunal en el primer párrafo de este apartado que *"a lo largo de la ejecución de las Fases I y II, y con posterioridad a la terminación de la obra principal, la APAC ha tenido y tiene aún que acometer inversiones adicionales, en unos casos, para que el puerto exterior sea plenamente operativo y, en otros, por cuestiones directamente relacionadas con la propia ejecución de las obras, ya se deba a imprevisiones o a los efectos o daños producidos".*

Estando de acuerdo con el concepto de inversiones adicionales para conseguir la plena operatividad de las instalaciones, y tal y como se acredita y fue el objeto principal de cuantificar las necesidades totales de financiación en el momento en que se establece el crédito con el Ministerio de Fomento a través de Puertos del Estado y cuantificado en 250 millones, queremos entender que los términos que indica el tribunal sobre *"... efectos y daños producidos",* corresponde a la consideración de aquellas acciones y actuaciones que es preciso afrontar para dar cumplimiento a las exigencias establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental de la Obra, a tenor de las referencias que detalla a continuación y que se derivan del cumplimiento de la D.I.A. en diversas actuaciones y distintos ámbitos de aplicación.

Manifestar con respecto a las cifras indicadas en el cuadro nº. 6 de las páginas 36 y 37 del informe, que en los valores del plan de empresa 2013, se consigna un valor cero en el apartado correspondiente a reordenación de espacios portuarios en concesión, que desde el inicio de las previsiones de la actuación se cifraban en 100 millones de euros, y que en ese ejercicio, a la vista que el impacto económico por dicho concepto no alcanzaría dicho valor, se optó por no incluir valoración alguna, hasta no determinar el coste final, así como en su caso su materialización en las distintas anualidades programadas y en su caso a ejecutar, con las correspondientes adaptaciones derivadas de la propia evolución de la obra, fruto del cierre de negociaciones para el traslado de la terminal de Repsol a Punta Langosteira, como finalmente se puede comprobar en la cuantificación económica de dicho apartado ya en el plan de empresa 2014 y siguientes, donde el impacto económico definitivo queda establecido en 23.9 millones de euros, con una sensible rebaja en el impacto y coste total, es decir, un ahorro, suponiendo una minoración de necesidades de recursos a invertir por valor de 76.1 millones de euros.

Este hecho determina que la previsión de inversión efectuada y aprobada inicialmente en el año 2004 y que ascendía a 630.3 millones de euros, se sitúa en estos momentos en valores en el entorno de los 755 millones de euros (valor reflejado plan de empresa 2015), (cuadro 6 informe, página 37), si bien, incluyendo en dicha valoración la inversión total portuaria a acometer por la APAC para tener unas instalaciones que garantizan una plena operatividad de las mismas.

De una primera visión en el horizonte total de la inversión desde el ejercicio 2004, vemos que existe desde la previsión inicial a la situación actual, un incremento global de inversión por valor de 125 millones, esto es un incremento del 19,8% a la previsión inicial.

En este valor total, se incluye aparte de todas las inversiones asociadas a la plena operatividad, asimismo los impactos que la ejecución de las FASES I y II tuvo en materia de revisiones de precios, tal y como comentamos anteriormente, y del proyecto modificado derivado de las incidencias en materia de seguridad a adoptar como consecuencia de los accidentes laborales iniciales fundamentalmente.

Ambos conceptos han supuesto un incremento de coste efectivo por valor de 178 millones tal y como se indica en el informe en la página 21.

El importe inicial estimado en materia de revisión de precios se fijó en 25 millones de euros, lo que significa que el impacto neto de ambos conceptos sobre la previsión inicial asciende por tanto a una cifra de 153 millones de euros, aproximadamente 28 millones más que el incremento total que se deriva del último dato expresado en plan de empresa 2015 reflejado en el informe.

Quiere ello decir que dicha situación tan sólo ha sido posible por la optimización de los recursos en el ámbito de la actuación acometida en general, y considerando que estamos ante una actuación compleja, singular y con una ejecución prolongada en el tiempo.

De hecho es preciso recordar que las obras comenzaron el 11 de marzo de 2005 con un plazo de ejecución de 78 meses, por lo que su finalización estaba prevista y programada para el 11 de septiembre de 2011.

Finalmente, y después de la concesión de una prórroga cuya necesidad vino determinada por los retrasos causados como consecuencia de los temporales BECKY y QUIRIN, acaecidos respectivamente en noviembre de 2010 y febrero de 2011, las obras concluyeron el 28 de diciembre de 2011, ejecutándose con un desfase/retraso sobre el plazo previsto de tan sólo 77 días, para un período inicial de ejecución establecido en 2.372 días de ejecución, que en obras de esta singularidad, y de ejecución en medio marino, en condiciones del mar Atlántico podemos considerar de éxito total en materia de cumplimiento de plazos previstos de ejecución con desviación temporal no significativa e irrelevante en una obra de estas características.

Se produce la recepción de las obras en fecha 11 de abril de 2012.

Desde ese momento y como muy bien indica en su informe el TDC, el objetivo fundamental de la APAC es que dichas instalaciones comenzasen a funcionar en el propio ejercicio 2012.

Es preciso poner de manifiesto lo que realmente significa, desde el punto de vista de cumplimiento de trámites necesarios, el recibir una infraestructura marítima construida y los pasos necesarios para la operatividad inicial de la misma.

En ese sentido, la APAC desarrolló el objetivo operativo de gestión denominado "primer buque, primer celador en Punta Langosteira" para el inicio de operaciones en dicha dársena.

Ello conllevó tener que establecer nuevo ámbito funcional en los contratos de prestación de servicios portuarios para la totalidad de servicios que afectan a la explotación portuaria, remolque, amarre, practicaje, marpol, eTdC.

Igualmente establecer las cuestiones internas vinculadas a los horarios y turnos de trabajo del personal en dos dársenas separadas físicamente.

Los procesos iniciales de habilitación de superficies para las actividades de carga y descarga, planteándose los mismos en su planificación de forma que, se aplicasen recursos a medida de la estimación de crecimiento de necesidades operativas a satisfacer a los clientes para las operaciones a desarrollar en la nueva dársena.

Sí queremos precisar que el TDC en su informe en la página 39 menciona dos inversiones en materia viaria y ferroviaria, que en principio no se han incluido nunca desde su previsión inicial dentro del coste de la infraestructura a abordar por la APAC, puesto que en su momento se establecía como inversión directa a asumir por el Ministerio de Fomento.

Dicha cuestión consideramos que queda acreditada fehacientemente en la propia tramitación de Fondos Europeos, donde la Comisión reclama manifestación expresa sobre los accesos terrestres, sin especificar el alcance específico de los mismos, más allá de la expresión de accesos terrestres, ante las Autoridades Nacionales.

II.2.5 Accesos

Viario

Ante la primera manifestación expuesta en este apartado en el informe en su página 40, consideramos necesario manifestar que desde el primer momento la operatividad del puerto, entendiendo la misma por conexión terrestre viaria, ha quedado garantizada desde el momento inicial de la finalización de la obra principal de las fases I y II de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, al contar dicho proyecto con una conexión y vial de acceso construido formando parte del proyecto que garantiza la conexión a través del polígono industrial.

A esos efectos se adjunta como anexo plano planta de situación de la recepción de las obras.

ANEXO 5 ECOFIN: PLANO DE OBRAS FASE I Y FASE II CON ACREDITACIÓN VIAL DE ACCESO A LAS INSTALACIONES CONSTRUIDO Y FORMANDO PARTE DEL PROYECTO EJECUTADO Y CONSIDERADO DESDE EL INICIO DE LAS ACTUACIONES COMO SE INDICA EN LA DECISIÓN DE LA COMISIÓN EUROPEA POR LA QUE SE APRUEBAN LOS FONDOS DE COHESIÓN DEL PROGRAMA OPERATIVO 2000-2006

Este hecho igualmente queda acreditado en el contenido del informe a término efectuado por la APAC para justificación a la Comisión Europea, dentro del protocolo documentario establecido en materia acreditativa de percepción de fondos, así como el informe acreditativo expedido ante el BEI en cumplimiento igualmente de cuestiones formales de procedimiento acreditativo y que fue puesto a disposición del TDC y obra en su poder.

Asimismo, en el anexo I ficha informativa del proyecto nº. 2005 ES 16 C PT 001 que forma parte de la Decisión de la Comisión Europea de fecha 12-XII-2005, relativa a la concesión de una ayuda del Fondo de Cohesión para el proyecto "Nuevas Instalaciones portuarias en Punta Langosteira (La Coruña) – 1ª Fase" en España, CCI: 2005-ES-16-C-PT-001, en su punto 7, apartado 7.1 Descripción material de la 1ª fase del proyecto financiado por el Fondo de Cohesión, indica que:

"ACCESOS POR CARRETERA:

Se prevé una carretera de 7m. de calzada dotada de arcenes de 2.5 m. Tanto en la concepción del tronco, como en la ordenación de accesos, se ha tenido en cuenta la necesidad de desdoblamiento de la calzada en su caso que así se requiriera en un horizonte posterior. La longitud total de la actuación es de 1.300m."

Consideramos por tanto que no existe condicionamiento alguno en materia de operatividad derivado de problemática con acceso viario inicial previsto y ejecutado, con independencia de las actuaciones programadas por el Ministerio de Fomento y ejecutadas de un segundo vial de acceso programado en la actuación ejecutado por el Ministerio de Fomento en vial de alta capacidad y también conexión con las redes generales de transporte nacional, igualmente facilitado por el acceso ejecutado en el proyecto, siendo descrito en el informe del TDC el vial de alta capacidad ejecutado por el Ministerio de Fomento.

Ferroviario

La APAC en su momento efectúo los estudios correspondientes en tiempo y forma para dotar a las nuevas instalaciones de acceso ferroviario, si bien las circunstancias económicas existentes en el período en el que se desarrolla la actuación no hizo posible la materialización por el Ministerio de Fomento de dicho acceso ferroviario.

En el afán de poder dotar a la infraestructura de dicha conexión la APAC, como indica el TDC en su informe, ha efectuado, además de los trabajos previos, y una vez aprobada la tramitación administrativa llevada a cabo por el Ministerio de Fomento, la licitación de la redacción del proyecto constructivo con cargo a su plan de inversiones, y que será objeto de entrega tras su redacción al Ministerio de Fomento, para la tramitación que proceda, estando prevista la finalización de dichos trabajos a lo largo del segundo semestre de 2017, como ha comprobado el TDC en el trabajo de campo desarrollado y de acuerdo con las pruebas documentales aportadas.

Consideramos necesario precisar que la UE solicitó el compromiso de desarrollo de los enlaces terrestres, cuestión que fue manifestada a la UE por las Autoridades Nacionales de forma directa, ante dicho requerimiento de información y apreciación formulado por la Comisión al Reino de España de cara a dictaminar acuerdo sobre financiación europea al mencionado proyecto, como ha quedado acreditado en la documentación puesta a disposición del TDC en el desarrollo de los trabajos de campo del anteproyecto de informe emitido.

II.2.6. RESCATE DE CONCESIONES.

Consideramos probable que el TDC concluye en este apartado cuestiones que igualmente ha concluido el TDCE en su informe de cumplimiento de objetivos y que probablemente por circunstancias de no aclaración suficiente por parte de la APAC ante ambos Organismos de Control, o en su caso por deficiente explicación y acreditación por parte de los servicios de la APAC intervinientes en los trabajos de campo de ambos controles, consideramos que en la parte expositiva no se reflejan los aspectos objetivos en ambos informes de la situación concreta que ocurre en este apartado, por lo cual deseamos manifestar algunas apreciaciones y matizaciones a lo expuesto en la página 42 del informe, quedando a disposición del equipo del TDC para cualquier aclaración o matización que puedan considerar necesaria al respecto de nuestras apreciaciones.

Como indica el TDC en su informe, desde la génesis de la estimación de la inversión necesaria y, por tanto, de los recursos a incluir en el desarrollo del proyecto, se consideró la cifra de 100 millones de euros como coste necesario de la inversión a acometer para el rescate de concesiones en el puerto actual, que permitieran materializar la tanto la enajenación de activos prevista, como la de los suelos que quedarían fuera de operatividad portuaria, y a incorporar a la trama urbana, en desarrollo urbanístico a acometer por las Autoridades y Administraciones competentes en la materia, o sea Administración Local y Autonómica, y en el desarrollo de los acuerdos de los convenios suscritos, generar los recursos económicos necesarios y establecidos para acometer la inversión necesaria en las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, fijándose dichos recursos en términos económicos en al menos un tercio de los costes a incurrir en la construcción y ejecución de las mencionadas nuevas instalaciones portuarias.

Siendo eso cierto y compartiendo la parte expositiva del TDC en su informe, pasamos a la siguiente argumentación expuesta en la página 42 del informe del TDC, considerando que es preciso matizar el resto de la parte expositiva, dado que es probable que no quedase explicitada convenientemente en las reuniones, pero que intentaremos clarificar, utilizando las fuentes documentales puestas a disposición del TDC y que obran en su poder, tanto como es la información oficial derivada de los distintos planes de empresa firmados en cada ejercicio y vigentes para cada período.

En ese sentido es preciso clarificar la exposición manifestada por el TDC cuando indica que *"… pero a partir del ejercicio 2013, dada la situación financiera, la APAC decidió diferir en el tiempo el posible coste del posible rescate de dichas concesiones, y, al objeto de conseguir la viabilidad financiera de estas operaciones, cambió la naturaleza de estos costes y los consideró gasto corriente a cubrir con los resultados de explotación".*

Dicha apreciación formulada y manifestada por el TDC no refleja la realidad y consideraciones así como el tratamiento de los hechos e intentaremos clarificar dicha cuestión poniéndonos a disposición del TDC a los efectos necesarios para esclarecer esta cuestión.

Como bien indica el TDC en el informe, en el contenido del cuadro 6 confeccionado, el valor inicial estimado desde la génesis del proyecto para este concepto se fijó en 100 millones de euros, cuestión e impacto económico que se mantiene hasta el plan de empresa del ejercicio 2011.

Como indica más adelante en este apartado el TDC, si bien dicha cantidad no fue incluida en la cuantificación económica del plan de empresa 2012, pero como hemos indicado en apartados anteriores de las presentes alegaciones y aclaraciones y matizaciones, dicho hecho obedece a una cuestión específica, concreta y consensuada con Puertos del Estado, como se acredita por la aprobación del plan de empresa de 2012. Dicha cuestión no es otra que el hecho de que en ese momento procesal se estaba debatiendo con los posibles concesionarios susceptibles de posible indemnización por rescate de concesiones, la valoración de las mismas.

Examinados los términos y períodos concesionales de las concesiones y terceros afectados, la parte y aspecto más significativas desde el punto de vista cuantitativo es la que corresponde a la concesión de la terminal de Repsol en el Puerto Interior. Dada la situación y el momento procesal de las negociaciones y del análisis de los aspectos normativos determinados por la entrada en vigor del texto refundido de la Ley de Puertos aprobada y vigente en dicho momento, las estimaciones económicas, diferían significativamente del entorno de los 100 millones inicialmente estimados, cuestión que motivó, para la aprobación del plan de empresa, desvincular del plan de inversión la cuantificación de dicha línea de inversión y posponer posibles cuantificaciones para el siguiente plan de empresa, que dadas las estimaciones y variables existentes en el momento de elaboración y plan de empresa del año 2012, semejaban que la cifra a considerar podría ser en su caso inferior, en las condiciones óptimas o escasamente superior, en las condiciones de escenarios más desfavorables, que en cualquier caso se trataba de una estimación sujeta a un alto grado de incertidumbre.

En ese sentido, y barajando escenarios de máxima prudencia, por la incertidumbre indicada, derivada de múltiples variables que gravitaban en sí, en el siguiente plan de empresa formulado se estimó dicho apartado para el total de posibles concesionarios afectados con tratamiento homogéneo en una cantidad máxima de 110 millones de euros, como indica el TDC en su informe, en un escenario del año 2018, y todo ello pese a seguir considerando la posibilidad y existencia de variables que podrían determinar un coste sensiblemente inferior. No obstante era preciso abordar planes financieros de la máxima fiabilidad de cara a someter a la viabilidad financiera de la APAC a los correspondientes test de stress en las condiciones

económico-financieras más desfavorables que pudieran determinar los escenarios futuros en dicho ámbito.

El reflejo de las cifras de 23.959 miles de euros que se incluye en los planes de empresa de los ejercicios 2014 y 2015 en este apartado no reflejan en absoluto un cambio de criterio, ni mucho menos que se pasase a considerar o diferir un coste de esta naturaleza en el tiempo y nunca con consideración de gasto corriente a cubrir con los resultados de explotación, En este sentido una cuestión de esta naturaleza no sería admitida por Puertos del Estado y en ningún caso llegó a plantearse por la APAC ningún cambio de criterio distinto del inicialmente considerado y expuesto.

Dicho valor lo único que refleja es que se consiguiera despejar definitivamente las variables inciertas que gravitaban sobre dicho concepto de inversión al determinarse la valoración que correspondería a Repsol, que aplicando mismo criterio objetivo al resto de posibles concesionarios que se encontrasen en las mismas circunstancias, del análisis de los pliegos concesionales, así como del período temporal restante de vida de las concesiones, determinaron un valor cierto máximo cifrado en 23.959 miles de euros por este concepto, y siempre con la consideración de inversión, toda vez que eran gastos activables en los que la APAC tenía que incurrir obligatoriamente para poner cuanto antes los terrenos a disposición de las Administraciones con competencia urbanística, Administración Autonómica y Administración Local, y cumplir con su compromiso de puesta a disposición ante las mismas y posibilitar la generación de recursos a su favor, para afrontar parte del coste y endeudamiento incurrido en el cumplimiento de su parte de compromiso de ejecutar las nuevas instalaciones portuarias, quedando al debe de las restantes administraciones cumplir con las estipulaciones de los convenios urbanísticos suscritos y generar los recursos económicos para afrontar al menos un tercio del coste total incurrido en la financiación de la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira.

Ese es el motivo por el cual se reduce la inversión inicial estimada a esta cifra real máxima de inversión de 23.959 miles de euros, sin que en ningún momento se haya producido ningún cambio de criterio, sino tan sólo, y no menos importante, que se despejaran las incertidumbres que gravitaban sobre este concepto, y que suponían realmente un serio escollo de viabilidad financiera. No olvidemos que en algún momento de todo el período hasta la materialización del acuerdo con Repsol llegaron a barajarse valores en el entorno de los 225 millones de euros por este concepto, como ha quedado probado documentalmente en medios de comunicación públicos de fácil contraste, lo cual es prueba a su vez de haber realizado una gestión en defensa de los intereses públicos tremendamente exitosa

Por ello, coincidimos con el TDC en que la previsión de inversión necesaria cifrada en un momento en 844 millones de euros, una vez despejada esta importante incógnita e incertidumbre económica que gravitaba sobre la APAC, quedó fijada en 753.320 miles de euros en el plan de empresa 2015, o sea en el entorno de 755 millones, aproximadamente, como hemos expuesto en apartados anteriores del presente escrito de aleaciones y clarificaciones al anteproyecto de informe del TDC.

Por tanto, reiteramos que el coste de este apartado se estimó en el momento inicial de la génesis del proyecto en 100 millones de euros, y que en un momento llegó a estimarse su impacto en un importe máximo de 110 millones, (en escenarios de análisis económico de máxima prudencia), si bien finalmente se concretó en un máximo de 23,9 millones, debido a las exitosas gestiones desarrolladas, con el consiguiente ahorro de recursos públicos que debe ser puesto en valor, a todos los niveles de control de la actuación.

Indicamos en el párrafo anterior el concepto y término de establecimiento de concretarse dicho valor, en un máximo de coste de 23,9 millones, porque dicha cifra se encuentra sujeta a determinación de calendario de materialización de la inversión precisa y a acometer por Repsol para su implantación en la nueva concesión aprobada en Punta Langosteira cuya cuantificación estimada está sujeta a las posibles desviaciones temporales, en base a los cálculos económicos aprobados, de forma que podemos llegar a cifras finales inferiores a dicho máximo económico contemplado.

ANEXO 6 ECOFIN: COPIA DEL ACUERDO DE AMPLIACIÓN DE LA CONCESIÓN DE REPSOL DONDE CONSTA EXPRESAMENTE EL COMPROMISO DE REPSOL DE TRAMITAR UNA NUEVA CONCESIÓN SI LA AUTORIDAD PORTUARIA EJECUTASE EN ALGÚN MOMENTO ALGUNA OBRA DE AMPLIACIÓN DE SUS INSTALACIONES FUERA DEL PUERTO INTERIOR EXISTENTE.

II.3. ACTIVACION DEL PROYECTO DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA: VALORACIÓN Y REGISTRO CONTABLE

Compartimos en su totalidad las manifestaciones y términos del informe formulados por el TDC en este apartado.

Tan sólo aportar a las manifestaciones del TDC, en lo concerniente a las cuestiones indicadas en el final del primer párrafo de la página 46 con respecto a los aspectos de los trabajos y trámites administrativos correspondientes y a desarrollar de cara a la inscripción registral de toda la zona de servicio como una única finca en el registro de la propiedad, que a fecha de formular las presentes alegaciones, se encuentra finalizada toda la tramitación catastral con el Ministerio de Hacienda; que se encuentra aprobada la correspondiente ponencia de valores para el puerto exterior, con la correspondiente catalogación de B.I.C.E (Bien Inmueble de Características Especiales) y que en el ejercicio 2016 entró en vigor el pago del I.B.I. sobre dichos bienes inmuebles. La inscripción registral es por tanto, el trámite final a realizar, una vez finalizada la tramitación administrativa sobre dichos terrenos y puesta de manifiesto en el presente y cuya materialización se está efectuando por la asesoría jurídica de la Entidad.

II.4.- EFECTOS DE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA SOBRE LA SITUACION ECONÓMICO FINANCIERA DE LA APAC.

II.4.1. Evolución del tráfico portuario e incidencia de la ampliación en competitividad del puerto de A Coruña-

Nos gustaría indicar en primer lugar, como ya hemos puesto de manifiesto anteriormente, cuáles han sido los objetivos principales que dan lugar a las nuevas instalaciones portuarias en punta Langosteira, siendo ellos, fundamentalmente, de marcado carácter medioambiental y social, sin por ello perder de referencia la actividad portuaria en sí.

Recordamos por tanto que dichos objetivos, en la propia Decisión de la Comisión Europea por la que se aprueba la financiación con fondos del programa operativo de cohesión se fijaban en los siguientes términos

"los objetivos de este Proyecto consisten en:

. Alejar de la ciudad los tráficos portuarios de mayor peligrosidad e incidencia ambiental (productos petrolíferos, carbón y productos agroalimentarios), y eliminar el poliducto que discurre por gran parte del subsuelo de la ciudad de A Coruña.

. Resolver el conflicto Puerto – Ciudad dada la situación del puerto actual en el centro de la ciudad y aumentar el actual espacio portuario, claramente insuficiente, lo que lleva implícito el desarrollo industrial en el entorno portuario."

Por otra parte, es preciso poner de manifiesto que tras la recepción de las instalaciones en abril de 2012, la APAC estableció los objetivos de gestión que permitiesen el inicio de actividades en el menor tiempo posible.

En ese sentido, el 2 de agosto de 2012 tiene lugar la primera operación en aguas de la dársena, efectuada por el buque Blue Martín, para efectuar la carga del buque Camberra, con destino a Australia.

El 23 de septiembre de dicho año se produce la primera operación portuaria con carga de mercancía, efectuada por el Buque Hammonia Korsika, consistente en la carga de 36.144 toneladas de Clinker.

De esta forma se inicia la puesta en marcha de las operaciones portuarias en punta Langosteira, de forma paulatina y con una tendencia de crecimiento constante como se indica.

La evolución de las operaciones portuarias materializadas en Punta Langosteira hasta la fecha:

Período	Nº. de buques	Toneladas manipuladas
Agosto a diciembre 2012	6	74.355
Año 2013	30	303.483
Año 2014	21	237.153
Año 2015	92	952.551
Año 2016	142	1.456.649
Enero 2017	17	139.941

En el anexo que se indicará más adelante y que corresponde a la entrega de datos actualizados al equipo del Tribunal de Cuentas que han estado efectuando visita de control sobre el dominio público portuario, y que como parte del control, se ha solicitado que se actualicen datos de actividad del Puerto se podrá observar en el mismo:

.- Gráfico de número de buques desde el inicio de operaciones hasta la fecha

.- Evolución de mercancía manipulada hasta la fecha

Como se puede observar, el incremento en número de operaciones y de actividad portuaria, viene también marcada por la evolución y la radicación en la nueva dársena de las nuevas concesiones portuarias.

Nuevas concesiones, que como indicaremos en su apartado correspondiente, tienen un proceso de maduración en la toma de decisiones por parte de los inversores, una tramitación administrativa no exenta de trámites en algunos casos muy significativos en el plazo que transcurre para su cumplimiento, y permitir los acuerdos de otorgamiento y posterior ejecución de las inversiones previamente a su puesta en funcionamiento.

En estos momentos, el muelle de Punta Langosteira es ya el segundo muelle en manipulación de mercancía de todos los muelles de la APAC.

Con la finalización de las obras de Repsol en su nueva terminal y el establecimiento de la operativa a través de Punta Langosteira, en base al alcance de los acuerdos suscritos y que han dado lugar al otorgamiento de la nueva concesión de Repsol en Punta Langosteira se producirá ya el cambio de tendencia en materia de pesos de las dársenas, interior y exterior, y el cambio de tendencia en materia de movimiento de mercancías.

El posicionamiento del muelle de Langosteira como infraestructura operativa de los muelles de la APAC queda plasmado en los correspondientes gráficos que se adjuntan como anexos.

En la información anexa de actualización de datos al cierre de operaciones facilitada al equipo del TDC que ha estado en la semana del 20 al 24 de febrero efectuando control de dominio público se puede observar el posicionamiento del muelle del Langosteira y su evolución hasta la fecha, con la acreditación de la evolución en su importancia y posicionamiento entre los muelles de la APAC.

Igualmente en dicha presentación anexa y de actualización de datos que se adjunta anexo de las proyecciones de los tráficos reales gestionados por ambas dársenas y las proyecciones de estimación de los ejercicios siguientes donde puede apreciarse dicha evolución y la previsión de la tendencia donde se producirá el consiguiente cruce de actividad, con los pesos correspondientes a mercancías puerto exterior & mercancías puerto interior.

La posición que ocupa el Puerto de A Coruña, dentro de la cornisa cantábrica para el periodo estudiado 2008-2014, y coherente con la situación del escenario económico vivido en la mayor

parte de dicho período, no sólo a nivel nacional, sino europeo y mundial, al que el negocio portuario es especialmente sensible y que suele actuar de primer indicador económico de las evoluciones de los escenarios económicos, ya sean de recesión o de recuperación económica, podemos considerarla estable.

Incluimos como anexo la referencia efectuada en el anuario estadístico de puertos del estado referido al ejercicio 2015, último agregado disponible, donde se sitúa el crecimiento del tráfico portuario de la APAC para dicho ejercicio en un incremento del 18,4%.

Dicho crecimiento de tráfico sitúa **al Puerto de La Coruña como el de mayor porcentaje de crecimiento de tráfico de la cornisa cantábrica en el ejercicio 2015, y segundo a nivel nacional**, tras el incremento del 25,8% experimentado por el puerto de Almería y por encima de los incrementos situados en tercer y cuarto lugar que corresponden a Gijón con un 12% y Marín con un 11,2%.

ANEXO 7 ECOFIN: COPIA DE HOJA DE DATOS DEL ANUARIO 2015 DE PUERTOS DEL ESTADO, ÚLTIMO DISPONIBLE Y ACCESIBLE DESDE LA WEB DE PUERTOS DEL ESTADO.

Por otra parte, y como se pone de manifiesto en el anexo que se aporta, para la totalidad de tráficos correspondientes a cada una de las Autoridades Portuarias del sistema portuario de titularidad español, para el período 2005 al 2015, publicado por Puertos del Estado en su web oficial, el año 2015 es el último del que se disponen datos del sistema de forma conjunta y detallada. La cifra de negocio medida en toneladas de dicho ejercicio 2015 para la APAC, es el tercer mejor dato de la serie y primero que se aproxima a los datos de tráfico del ejercicio 2007, último previo a la crisis económica mundial, representan el 98,65% del movimiento de mercancías existente en el ejercicio 2007 y representando un incremento del 18,37% con respecto al tráfico del ejercicio precedente del año 2014.

Desde el punto de vista comparativo de la cornisa cantábrica, tal y como se establece en el anexo que se aporta, actualizando el anexo del TDC incluido en su informe, la APAC se encuentra en el tercer puesto del ranking establecido para la mencionada cornisa al cierre del ejercicio 2015, manteniendo por tanto el lugar que ocupaba en el ejercicio 2008, momento en el que se sitúa el análisis inicial incluido por el TDC en su anteproyecto de informe.

El tráfico total de la cornisa cantábrica para 2015 asciende a 103.156 millones de toneladas, con un incremento global del 9,05% para la mencionada cornisa.

El peso del tráfico realizado por la APAC con respecto al total de la cornisa supone un peso del 13,72%, con un incremento porcentual con respecto al ejercicio 2014 del 2,72% y del 1,72% de incremento en el peso del tráfico movido en la cornisa con respecto a los valores del ejercicio 2008, con un incremento interanual que duplica el incremento de tráfico del conjunto de la cornisa esto es, un incremento portuario del 18% del tráfico interanual movido por la APAC, contra un incremento del 9% del total de la cornisa cantábrica, lo que entendemos debe ser puesto en valor y tenido en consideración en el contexto general del anteproyecto de informe emitido.

En el ejercicio 2016 ya se han movido los tráficos de Clinker, cokes de carbón y un tercio del total de carga de grano, por las nuevas instalaciones portuarias en punta Langosteira, además de otros productos y piezas especiales.

No podemos aportar datos comparativos para el recientemente finalizado ejercicio 2016, por no disponer a nivel del sistema portuario de titularidad nacional de los mismos, a la fecha de emisión de las presentes alegaciones al anteproyecto de informe, si bien se aportarán los datos correspondientes a la APAC en los distintos apartados, y se ponen a disposición del TDC los últimos datos de los que se disponen en relación con el cierre provisional del ejercicio 2016 de la gestión de la APAC.

II.4.2.- Rentabilidad económica de las obras de ampliación.

Puertos del Estado ha establecido el modelo de contabilidad analítica a aplicar en el sistema portuario de titularidad estatal.

Dicho modelo establecido se compone de un modelo de mínimos y uno de máximos como indica el TDC.

Ahora bien, en la materialización del modelo desde el punto de vista de cumplimiento y remisión de datos de contabilidad analítica de forma sistemática a Puertos del Estado, la APAC dentro de lo establecido ha desarrollado el modelo de mínimos.

La APAC cumplimenta dicha información en el modelo de mínimos y sistemáticamente cumplimenta la información al OPPE para su consolidación homogénea y agregada para la totalidad del sistema portuario, en aquellos casos en los que los puertos cumplimentan la misma.

ANEXO 8 ECOFIN: CONTABILIDAD ANALÍTICA 2015. INFORME RECIBIDO DE PUERTOS DEL ESTADO CORRESPONDIENTE A LA APAC CON LA INFORMACIÓN OBTENIDA TRAS ANÁLISIS DEL CONSOLIDADO EFECTUADO POR EL OPPE.

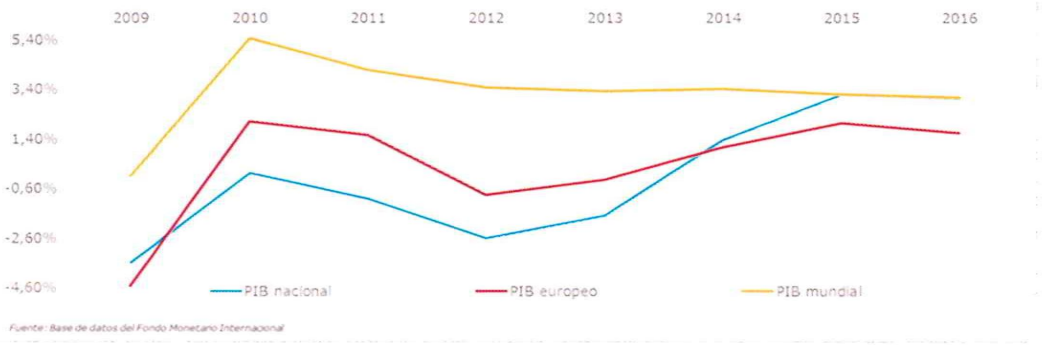
No obstante, y con independencia que Puertos del Estado no haya desarrollado el cumplimiento del modelo de máximos que permite la obtención de información de márgenes por área de negocio, al no haber implementar su cumplimiento en el sistema, la APAC tiene desarrollado dicho modelo de máximos a nivel de información, estando en condiciones de aportar dicha información al OPPE desde el primer momento en que se implante dicho modelo a nivel de sistema agregado, dando información de ambos modelos ya desarrollados y operativos en la APAC.

Con independencia de ambos modelos analíticos desarrollados al amparo de los modelos e instrucciones emanados de Puertos del Estado, la APAC cuenta con herramientas propias analíticas, determinando un modelo de ratios de generación de ingresos por tasa, por tasas

agregadas y por tipología de todas y cada una de las mercancías que se manipulan en el Puerto, disponiendo de información tanto a nivel de puerto total como a nivel de detalle de ratio y rendimiento, discriminando entre puerto interior y puerto exterior.

Igualmente está acabando de desarrollar un modelo que permite en tiempo real, conectado con el sistema de facturación, saber en todo momento cuál es el impacto económico de las bonificaciones establecidas a nivel normativo, para cada uno de los tráficos que se encuentran dentro del detalle de bonificaciones aprobadas en las correspondientes leyes de presupuestos anuales, con la discriminación de límites por tramos, por mercancías, por cliente y por ubicación de la operación en puerto interior o puerto exterior. Este modelo estará operativo a lo largo del ejercicio 2017.

Dicho lo anterior, es un hecho conocido por todos que las previsiones de los tráficos realizadas en los diferentes planes de empresa no se han ido cumpliendo, pero hemos de analizar a qué obedece ese diferencial. Para ponernos en contexto, hay que pensar que, si bien veníamos de un final de siglo XX en crecimiento constante, el cual continuó en los primeros años del siglo XXI, y en el que se hablaba del "milagro español", la desaceleración de las economías, iniciada por la crisis de Lehman Brothers, en 2008 fue la tónica constante de los siguientes años, como se puede apreciar en la evolución del Producto Interior Bruto (PIB) de los últimos años donde la atonía del PIB europeo le acompañaban PIBs negativos en la economía española los cuales, hasta hace muy poco tiempo, no cambiaron de signo:



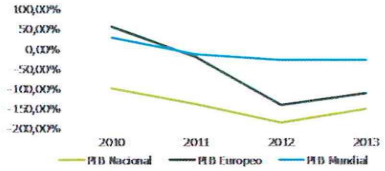
Estamos hablando de cómo había evolucionado a creación de riqueza (el PIB) en España, en Europa y en el mundo según los datos del FMI, organismo cuya reputación técnica está fuera de toda duda. En este sentido, creemos que es interesante analizar cómo, en su caso, se pueden haber desviado las previsiones que el propio FMI realiza todos los años en relación con el PIB de los siguientes cinco ejercicios para España, Europa y el mundo.

En línea con lo anterior, los siguientes gráficos muestran:

- Para las previsiones que el FMI realizó en los ejercicios 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013 y 2014, el porcentaje de equivocación de las mismas con respecto a los PIBs reales de dichos ejercicios.
- Los tráficos previstos en los diferentes planes de empresa (coincidente con los períodos de análisis del FMI) así como los reales y los porcentajes de desviación de las citadas previsiones con respecto a la realidad.

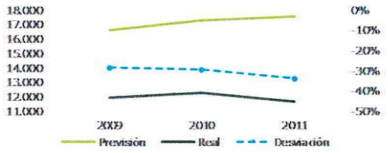
Sin necesidad de entrar en la comparación de las cifras año por año y sin necesidad de debatir sin son o no comparables, y teniendo en consideración la rigurosidad del FMI, lo que sí parece claro es que la realización de previsiones en dichos ejercicios era una labor sujeta a un elevado grado de incertidumbre, máxime en el período 2008-2012.

Porcentaje de desviación de las previsiones realizadas con base en 2008 con respecto al real



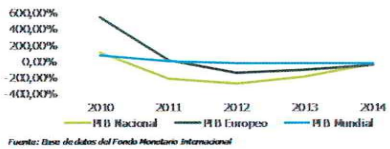
Fuente: Base de datos del Fondo Monetario Internacional

Porcentaje de desviación de las previsiones de Tráficos realizadas con base en 2008 con respecto al real



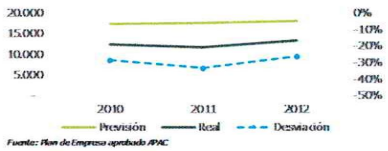
Fuente: Plan de Empresa aprobado APAC

Porcentaje de desviación de las previsiones realizadas con base en 2009 con respecto al real



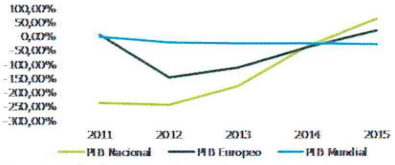
Fuente: Base de datos del Fondo Monetario Internacional

Porcentaje de desviación de las previsiones de Tráficos realizadas con base en 2009 con respecto al real



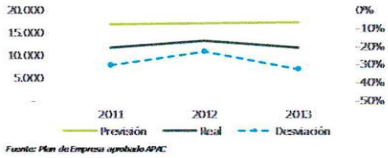
Fuente: Plan de Empresa aprobado APAC

Porcentaje de desviación de las previsiones realizadas con base en 2010 con respecto al real



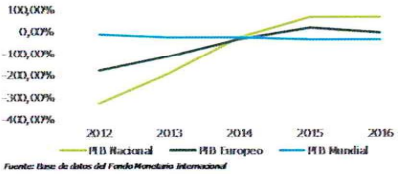
Fuente: Base de datos del Fondo Monetario Internacional

Porcentaje de desviación de las previsiones de Tráficos realizadas con base en 2010 con respecto al real



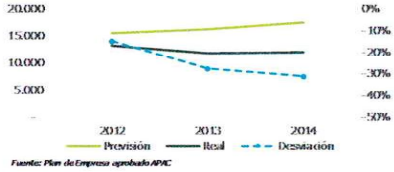
Fuente: Plan de Empresa aprobado APAC

Porcentaje de desviación de las previsiones realizadas con base en 2011 con respecto al real



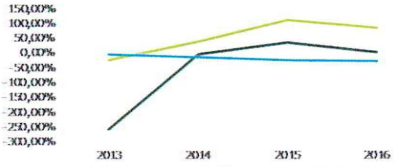
Fuente: Base de datos del Fondo Monetario Internacional

Porcentaje de desviación de las previsiones de Tráficos realizadas con base en 2011 con respecto al real



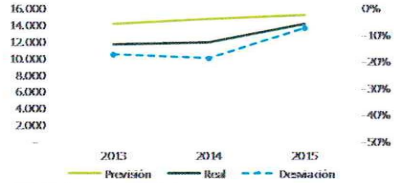
Fuente: Plan de Empresa aprobado APAC

Porcentaje de desviación de las previsiones realizadas con base en 2012 con respecto al real



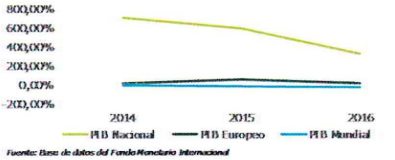
Fuente: Base de datos del Fondo Monetario Internacional

Porcentaje de desviación de las previsiones de Tráficos realizadas con base en 2012 con respecto al real



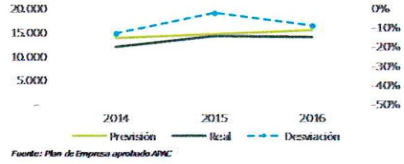
Fuente: Plan de Empresa aprobado APAC

Porcentaje de desviación de las previsiones realizadas con base en 2013 con respecto al real



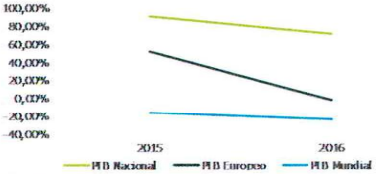
Fuente: Base de datos del Fondo Monetario Internacional

Porcentaje de desviación de las previsiones de Tráficos realizadas con base en 2013 con respecto al real



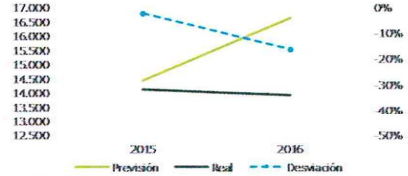
Fuente: Plan de Empresa aprobado APAC

Porcentaje de desviación de las previsiones realizadas con base en 2014 con respecto al real



Fuente: Base de datos del Fondo Monetario Internacional

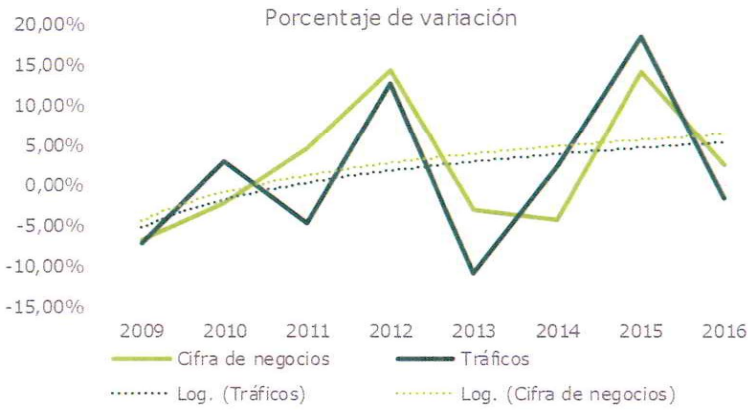
Porcentaje de desviación de las previsiones de Tráficos realizadas con base en 2014 con respecto al real



Fuente: Plan de Empresa aprobado APAC

Dicho esto, y sin entrar en consideraciones de factores exógenos y fuera del alcance de la gestión de la APAC, como fue la reducción de determinadas tasas, lo cierto es que en este entorno tan incierto y a pesar de que el Puerto exterior no está totalmente operativo, podemos ver que la tendencia (calculada como la recta de regresión logarítmica) de la cifra de ingresos y los tráficos del Puerto es, en ambos casos, creciente:

Fuente: Planes de Empresa aprobados APAC periodo 2008-2016



No podemos tampoco pasar por alto las decisiones a nivel de política Gubernativa del Gobierno de la Nación, cuando a través de la Ley 22/2013 de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014, determina como una medida de dinamización de la economía nacional, de cara a incentivar la salida de la crisis económica del país y determinar escenarios más atractivos para la inversión portuaria en el sistema portuario de titularidad español, la bajada general de tasas de ocupación y tasas de actividad en un porcentaje no desdeñable del 5%, con el consiguiente efecto en la merma de la cifra de negocio de la APAC y resto de Puertos del Estado de Interés General, lo que ha incidido en la evolución y análisis comparativo de cifras de negocio a partir de dicha fecha.

Igualmente y como ha podido constatar el TDC del análisis de los datos de los distintos planes de empresa y su información correspondiente, los mismos preveían perdidas, números rojos en materia de resultados ya para el ejercicio 2010 y siguientes, habiendo conseguido la APAC, a través de las medidas de gestión adoptadas, retrasar hasta el ejercicio 2013 la materialización de los mismos, y en cantidades significativamente inferiores a las programadas, volviendo ya en el año 2016, a nivel de cierre contable provisional y pendientes de la formulación de cuentas y el correspondiente informe de auditoría financiera a emitir por la IGAE, volver a la senda de resultados positivos, cuatro años antes de las previsiones efectuadas.

En este sentido nos gustaría efectuar una reflexión sobre los datos que se reflejan en el siguiente gráfico:



En el mismo se efectúa un análisis comparativo para el período 2008 y actualizado a datos de cierre provisional 2016 de la APAC, esto es, el período analizado por el TDC 2008-2014, y los datos del ejercicio 2015, en valores de cuentas anuales aprobadas, y 2016, en valores de cierre provisional existentes a la hora de formular el presente escrito

En el mismo se compara por una parte el valor de los ingresos por tasas portuarias con respecto al resto de ingresos de negocio, y la evolución del resultado de explotación y el resultado del ejercicio.

Si analizamos la incidencia de los resultados atípicos que en algunos años influyen sobre manera, como puede ser la incidencia de los hechos vinculados a las cuestiones que gravitan sobre la problemática de la ejecución de las sentencias en materia de T3, así como la incidencia de la política en materia de tasas en el ejercicio 2014, donde se establece a nivel normativo, regulado por la ley 22/2013 de presupuestos generales del Estado para el ejercicio 2014, donde se establece una minoración del 5% en las tasas de ocupación de concesiones, y su repercusión en la correspondiente tasa de actividad de las mismas, puede observarse, a partir de dicho ejercicio el cambio de tendencia experimentado tanto a nivel de resultado de explotación como de resultado del ejercicio.

Asimismo si se analizan las previsiones de los distintos planes de empresa formulados por la APAC, puede observarse que la previsión de entrar en pérdidas en el ejercicio 2010, en manera previsional, se materializa realmente cuatro ejercicios después, en el año 2013, y en valores muy inferiores a las previsiones, cuestión que se repite, ya a nivel de pérdidas en los ejercicios siguientes, y que en el año 2016, pese a la previsión de pérdidas, se adelanta en cuatro ejercicios la senda de resultados positivos de la Entidad.

Son muchas las variables que inciden en ello, pero evidentemente no puede por menos de considerarse entre las mismas, el hecho del claro comportamiento de evolución de suelo concesionado en Langosteira, pese al corto plazo que media entre la entrega de la infraestructura de la obra principal que supone la fase I y II de la actuación, y la puesta en funcionamiento, no ya de la infraestructura, sino de la inversión privada materializada.

ANEXO 9 ECOFIN: RELACIÓN DE INVERSIÓN PRIVADA ESTIMADA POR CONCESIONES INCLUIDA COMO INFORMACIÓN DEL PLAN DE EMPRESA 2017 APAC

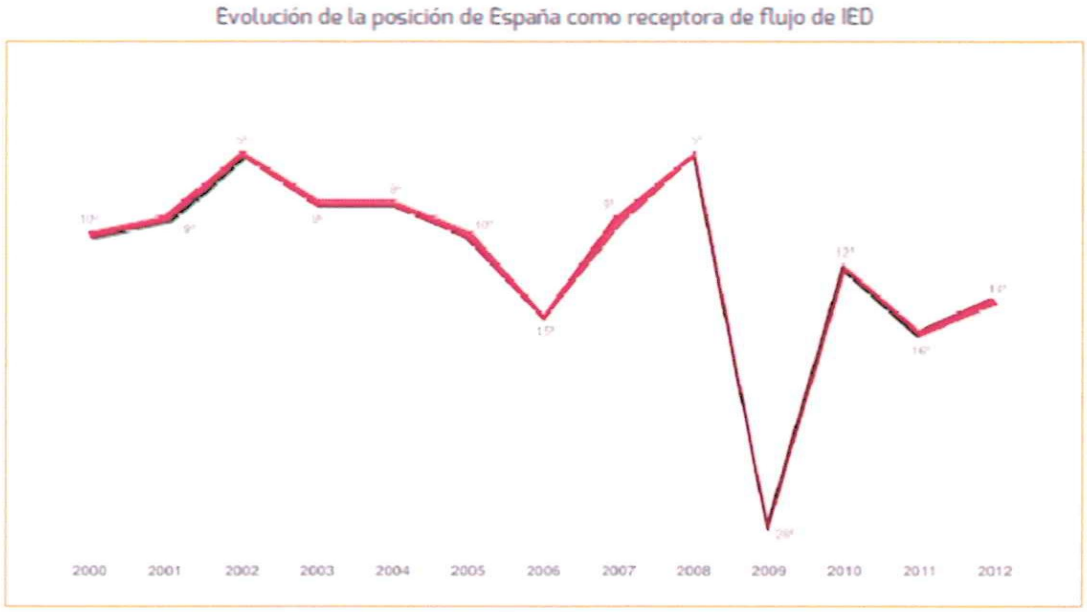
II.4.3.- Rentabilidad por la ampliación de superficie concesionable del puerto de A Coruña.

Como hemos expuesto anteriormente, el modelo establecido de concesiones demaniales en el sistema portuario estatal conlleva una tramitación formal, que supone un tiempo de tramitación normalmente elevado, por los distintos trámites administrativos que es preciso cumplir.

Todo ello viene precedido igualmente de períodos para la adopción de los acuerdos de acometer las inversiones necesarias por parte de los distintos agentes que operan en el ámbito portuario, que suele ser también elevado en materia de maduración de la toma de decisiones, dado que normalmente estamos ante cifras de inversión importantes.

Especial significación debemos prestar al escenario económico vivido en estos años, tanto para la toma de decisiones de inversores nacionales, por la actividad económica en un estado de recesión y permanente deterioro, que además era fuente añadida de establecer un escenario de imposibilidad de toma de decisiones por inversores internacionales, ante la situación económica española, y el consiguiente deterioro de la marca España y el poco atractivo que nuestro país representaba, dentro del entorno internacional y las expectativas en las que se movía nuestra economía. Esta situación, junto con otras consideraciones, dificultó también la enajenación de los terrenos que se debían liberar, como una de las fuentes principales de financiación del proyecto. Hablábamos anteriormente de la debilitación de las economías, trayendo a colación la evolución de los PIBs a nivel español, europeo y mundial. Pues bien, ese parón de las economías a nivel global tuvo una incidencia muy brusca, por lo inmediato y lo profundo, en la economía española, muy dependiente de la actividad inmobiliaria y de la construcción, así como del turismo, y con una dependencia de la financiación exterior en los mercados financieros tremendamente alta. Como es de todos conocido, los *conduits* trajeron a Europa y a España rápidamente la crisis de las *hipotecas basura,* lo cual hizo que nuestro sistema financiero se viera en problemas financieros y de solvencia rápidamente. La consecuencia de todo esto fue una reducción del crédito a las familias y a las empresas, lo que se convirtió en una espiral negativa que nos arrastró durante muchos años a crecimientos negativos del PIB, como vimos anteriormente.

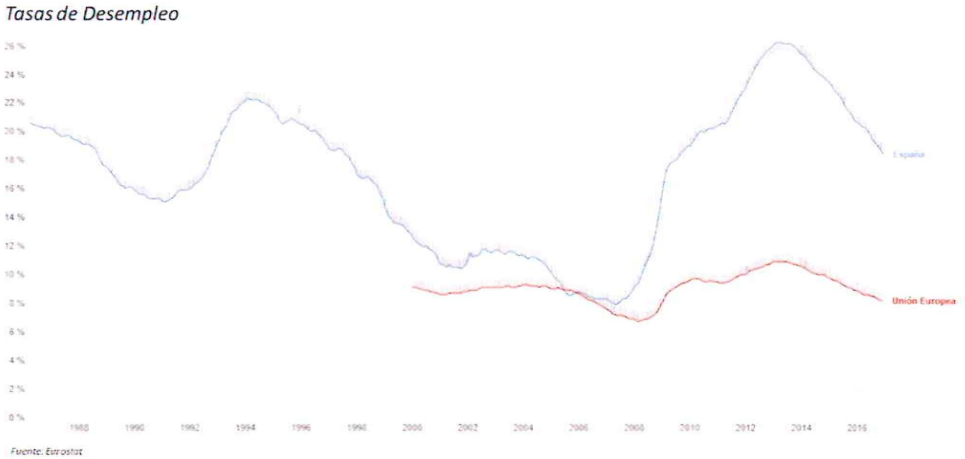
La imagen de la España del *milagro español* se vio muy dañada a nivel internacional y nuestra economía, tremendamente dependiente de la inversión extranjera directa (IED), sufrió un enorme retroceso en la entrada de capitales extranjeros con los que financiar nuestro crecimiento, como se puede ver a continuación:



Fuente: Estadísticas Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)

Esta falta de entrada de liquidez en nuestro sistema, unida a la asfixia que nuestro sistema financiero generó en familias y empresas, hizo que uno de los motores de la economía española, la construcción y la promoción inmobiliaria, se frenara de repente. Para ilustrar brevemente este frenado en uno de los pilares básicos de la economía de aquellos años, es importante repasar brevemente algunos datos:

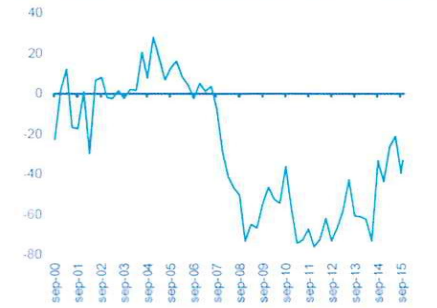
4. La asfixia financiera que sufrían las familias y las empresas generaba, en espiral, una situación de desempleo que nos llevó a los primeros puestos mundiales en dicho índice por ende de la situación de un paro creciente, como se puede ver en el gráfico adjunto:



5. Esa situación de desempleo llevó a las familias a canalizar todos sus esfuerzos en el ahorro y a la subsistencia y, por tanto, se dedicaban menos recursos a la adquisición de viviendas, lo que hizo que el precio de las mismas se desmoronara lo que a su vez

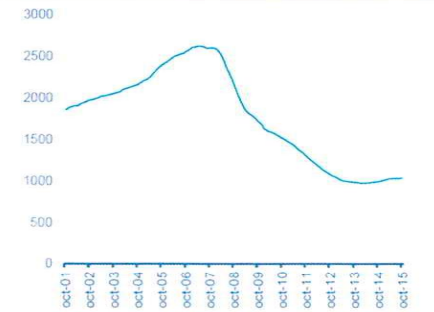
hizo que cada vez se construyeran menos y que, por tanto, ello en sí mismo generase aún más desempleo, como se aprecia en los gráficos adjuntos:

España: indicador de clima de la construcción residencial (diferencia de respuestas)

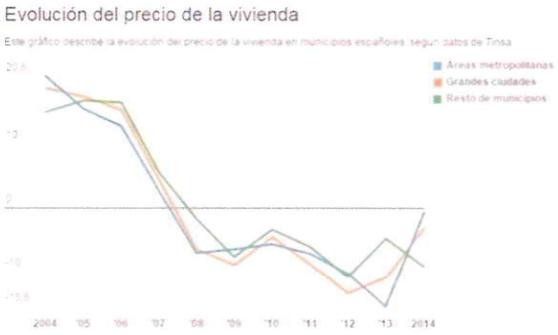


Fuente: BBVA Research a partir de MINETUR

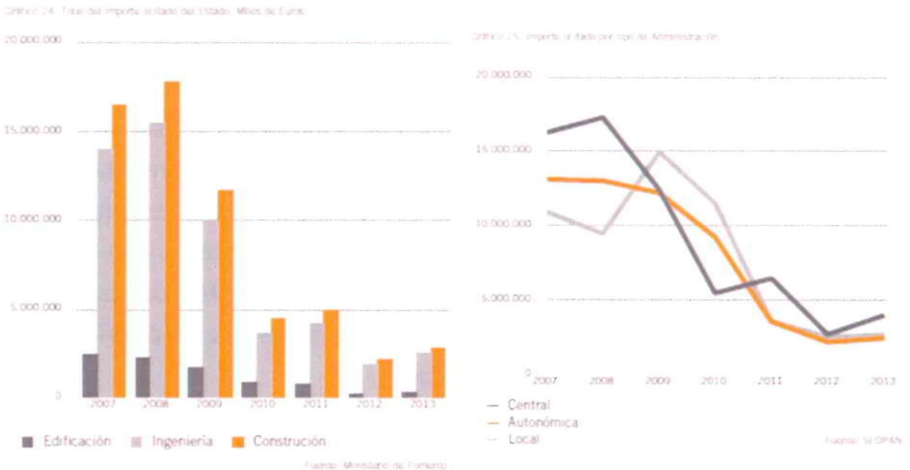
España: ocupados en el sector de la construcción (en miles, datos desestacionalizados)



Fuente: BBVA Research a partir de MFOM



6. Incluso fuera del entorno de las familias y, por tanto de la edificación, en dichos años, y debido a la crisis económica y mundial, se produjo un parón en las licitaciones de obras. En los gráficos adjuntos queda sobradamente mostrado el parón que se produjo por parte de la Administración en las licitaciones, no solo de edificaciones, sino también de proyectos de ingeniería y de construcción y tanto a nivel local, autonómico y central:



En definitiva, parece que el entorno económico, disruptivo con lo anterior y difícilmente previsible, tuvo en España un especial impacto en el sector inmobiliario y de la promoción, lo que no ayudó, sino todo lo contrario, a que la principal fuente de financiación del Puerto exterior, la enajenación de los terrenos liberados se pudiese materializar. No solo no había demanda en el sector, sino que los precios de la poca que había, habría llevado, en caso de haber forzado la venta, a materializar dichas ventas con operadores globales oportunistas, no maximizando por tanto el valor de los mismos. Esta situación de incertidumbre impactó también en los retrasos en las negociaciones y las decisiones de movimiento de los diferentes concesionarios.

A mayor abundamiento en las tramitaciones de concesiones, que tienen que estar sujetas a Declaración de Impacto Ambiental, el propio período de maduración y consecución de dichos trámites administrativos, suelen suponer plazos en muchos casos superiores a un año o año y medio al menos.

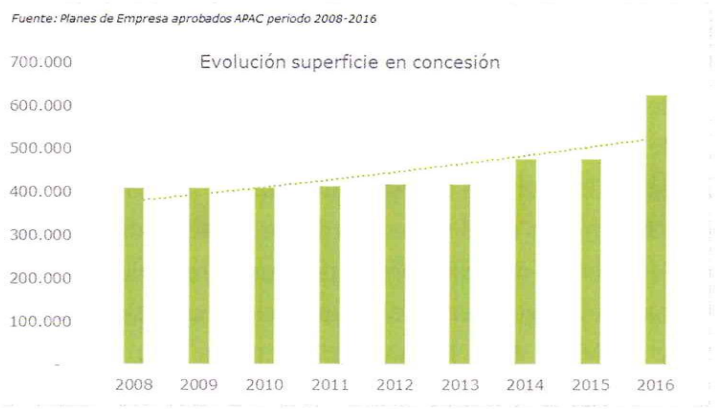
Si situamos dichos condicionantes, en el caso de las Instalaciones de Punta Langosteira, donde nos encontramos ante la situación de real puesta en marcha de una nueva dársena, es clara la reflexión que los aspectos de plazos debemos situarlos en su plano relativo y dar el peso que tiene en la propia consecución de objetivos de inversión, y que esta entre en producción, tras todos los trámites necesarios y su pertinente construcción.

En nuestro caso, consideramos que es preciso destacar que tan sólo cuatro años después de la recepción de las obras de la infraestructura en sus fases I y II, el desarrollo concesional conseguido en Punta Langosteira, supone en estos momentos el tener concesiones otorgadas y operativas ya, que suponen el tener una superficie de almacenamiento que supera ya el 100% de las superficies de almacenamiento existentes en el puerto interior, logradas en ese caso tras décadas y décadas de actividad portuaria y tramitaciones concesionales.

En ese porcentaje estamos considerando tan sólo las concesiones ya otorgadas y operativas, no incluyendo por tanto los proyectos y concesiones que se encuentran aprobados y en distintas fases de tramitación o iniciada su construcción como puede ser el caso de las instalaciones de la nueva concesión de Repsol en Punta Langosteira.

En este sentido, la entrada en el activo del balance de la APAC del puerto exterior supuso la incorporación de muchos metros cuadrados de superficie y de superficie concesionable pero, ni los operadores se mueven de un año para otro como se ha comentado anteriormente, como es el caso de Repsol, ni la superficie disponible se podría concesionar de un día para otro. A continuación se muestra la evolución de la superficie concesionada en los últimos años y su tendencia creciente así como la evolución de los diferentes conceptos de superficies y de ratios (considerando en este último caso las superficies que se podrían concesionar de forma inmediata, desde un punto de vista técnico):

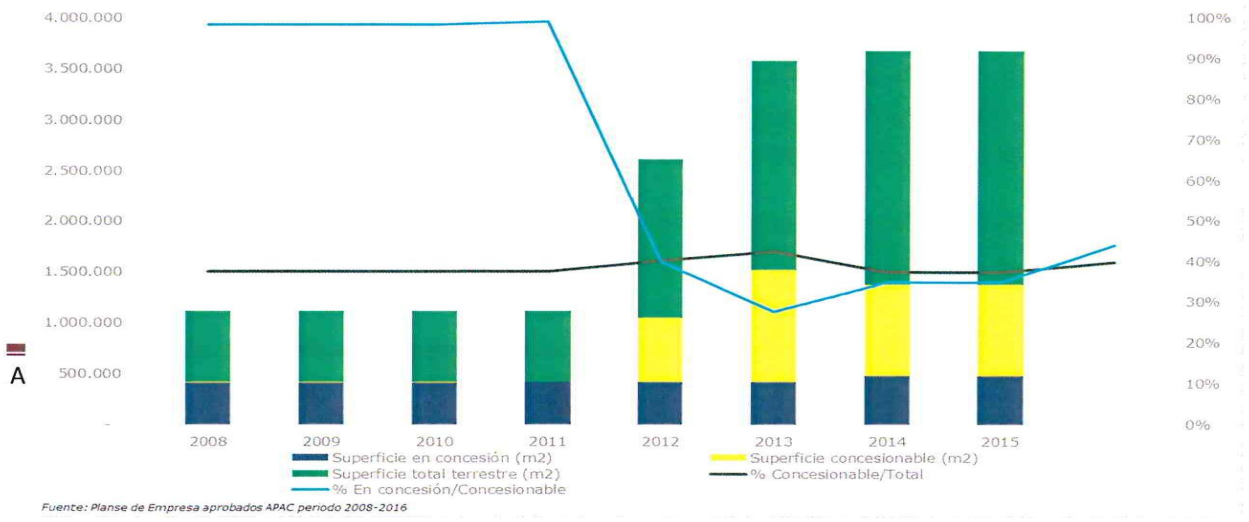
Fuente: Planes de Empresa aprobados APAC periodo 2008-2016



Todo ello con independencia de poder matizar el concepto general de superficie concesionable, sujeta a parámetros diversos, así como a términos que no pueden considerarse estáticos en sí mismos, pero que a fin de poder establecer parámetros homogéneos de comparación, nos ceñimos a los datos que figuran en los respectivos planes de empresa formulados, con independencia de ser susceptibles de aclaración o matización, y que redundarían en el establecimiento de ratios diversos y distintos a los expuestos y que se comparan, homogéneamente como hemos indicado.

No obstante y tal y como se refleja en el gráfico anteriormente expuesto debe de considerarse el incremento experimentado en superficie concesionada en apenas cuatro años, los que median del año 2012 al 2016, donde se pasa de una superficie concesionada de 418. Mil metros cuadrados a 623 mil, lo que representa un incremento del 50% aproximadamente en materia de superficie concesionada, teniendo en consideración los aspectos que hemos indicado de maduración de estos proyectos, donde desde que se adopta la decisión de inversión e inicio de una concesión, hasta que se consigue la plena tramitación y posteriormente la construcción de las instalaciones y puesta en operatividad transcurren tiempos medios entre 3 y 6 años, en términos de media, máxime considerando proyectos de alta inversión y que tengan en su tramitación la tramitación de la declaración de impacto ambiental

Superficie	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Superficie total terrestre (m2)	1.111.030	1.111.030	1.111.030	1.111.030	2.611.030	3.576.388	3.673.808	3.673.808	3.576.388
Superficie concesionable (m2)	416.000	416.000	416.000	416.000	1.047.507	1.515.070	1.367.223	1.367.773	1.417.685
Superficie en concesión (m2)	408.862	408.862	408.862	412.711	418.226	418.128	475.913	475.913	623.128
% Concesionable/Total	37%	37%	37%	37%	40%	42%	37%	37%	40%
% En concesión/Concesionable	98%	98%	98%	99%	40%	28%	35%	35%	44%



Fuente: Planse de Empresa aprobados APAC periodo 2008-2016

Como información de última hora indicar que con fecha 17 de febrero de 2017, ha tenido entrada en el registro de la APAC, y que ha sido publicada en el BOE del pasado 25 de febrero, una solicitud de concesión de una primera fase de una nueva concesión para materializar un HUB de productos de hidrocarburos solicitando la ocupación de 4,5 hectáreas de terreno, hecho que no se refleja en los gráficos en determinación de terreno concesionado, y que en su caso será objeto de actualización en el momento de formulación del Plan de Empresa 2018 y al cierre del ejercicio 2017, dentro de las labores y procesos ordinarios establecidos tanto para la planificación como para el seguimiento de superficies concesionadas, como herramienta propia de gestión de la APAC. Este hecho representa un hito evidente en el proceso de comercialización que ha seguido la APAC en los últimos años y que figura como una de sus líneas estratégicas del actual plan estratégico de la APAC en vigor.

La planificación de posible suelo que es susceptible de proyectos de concesión es objeto de un análisis y tratamiento específico por la APAC en sus previsiones y en el análisis que se realiza permanentemente y actualizado en cada ejercicio dentro de los trabajos de elaboración de los planes de empresa.

Se incluye en el anexo de actualización de información a fecha de visita del personal del TDC para control sobre dominio público, el estado de tramitación y ocupaciones de concesiones actualizado a fecha cierre de visita celebrada en febrero de 2017.

Entendemos y manifestamos que el TDC es consciente del período de maduración que supone la toma de decisión de inversión a todos los efectos, y el sector portuario no es ajeno a dichos procesos generales, si bien es preciso a nuestro entender considerar que la toma de decisiones de inversión portuaria por parte de los inversores tanto nacionales como internacionales parte del principio de existir la infraestructura portuaria, construida, analizar el negocio, tomar la decisión y efectuar la correspondiente tramitación administrativa, que con tramitación necesaria de carácter medioambiental, supone períodos medios de maduración para inversiones económicas significativas que se encuentran en el período de 3 a 6 años, que median entre la decisión y la operatividad de la instalación ejecutada, construida y operativa.

II.4.4.- Análisis de la financiación de las nuevas instalaciones portuarias en punta Langosteira.

Como manifiesta el TDC en su informe, las fuentes de financiación previstas para el proyecto fueron fondos de cohesión, recursos generados por la enajenación de activos tal y como se desprende del convenio firmado entre las administraciones Local Autonómica y Central, y los recursos generados por las operaciones de la actividad portuaria.

Dada la necesidad de acometer las obras en fase anterior a la liberación de espacios del puerto actual y que eran los que generarían parte de los recursos financieros pero con posterioridad

al momento en que se efectuaba la construcción de la nueva infraestructura, se acordó una financiación a largo plazo con el BEI por 130 millones de euros.

En el año 2010 se mantienen las reuniones que ya vienen del ejercicio anterior con Puertos del Estado para determinar la inversión total necesaria que garantizase la plena operatividad de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira y el cumplimiento de todos los compromisos y obligaciones y su correspondiente financiación con un nuevo crédito que se estaba negociando con Fomento a suscribir con Puertos del Estado, que finalmente se materializa con su firma y por valor de 250 millones a mediados del ejercicio 2011.

Finalmente la aprobación del nuevo crédito lo fue en las cantidades indicadas anteriormente, 250 millones y por tanto el nivel de información facilitado a la IGAE fue coincidente con la materialización realizada a mitad del ejercicio 2011, cuando se cerraron las cifras en los valores que al cierre del ejercicio 2010 ya se estimaban, pero que no considerábamos que el grado de situación existente al cierre permitiese indicar una información en memoria, que a dicha fecha los gestores de la entidad no podían aseverar que fuera a materializarse en ese sentido y cuantía como finalmente ocurrió, y de ello se da cuenta e informa en las cuentas anuales del ejercicio 2011, como correspondía.

Enajenación de activos

Como pone de manifiesto el TDC en su informe, este apartado de la operación es crucial en el esquema financiero establecido, de forma que los recursos generados por la enajenación de los mismos y previstos en ambos convenios firmados y existentes, se destinarán a la cancelación de deuda de los créditos en los que ha tenido que incurrir la APAC para la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, toda vez que se necesitaban dichos recursos financieros en forma previa a la percepción de las enajenaciones previstas, y por tanto a la generación de dichos recursos para cancelar créditos por el montante que se consiga, en las distintas fases y períodos previstos.

Como aspectos significativos destacables consideramos dos fundamentales en este apartado

.- Que los recursos a generar por estas enajenaciones deben de cubrir al menos un tercio del coste total incurrido en las nuevas instalaciones portuarias, lo que sitúa dicha cifra en el entorno de 250 millones.

.- Que el último convenio firmado realiza una modificación sustancial sobre el primero, al referirse a las condiciones para la indemnización de las autoridades urbanísticas a la APAC por daños y perjuicios, en el supuesto de que no se reordenen los terrenos del puerto interior, difiriendo el plazo de un año a partir de la terminación de las obras del puerto exterior, en vez de al inicio de las obras como contemplaba el primer convenio.

A la fecha de elaboración de las presentes alegaciones y aclaraciones se está en fase de conversaciones entre el Ayuntamiento de A Coruña, Puertos del Estado y la Autoridad

Portuaria, por cuestiones vinculadas al tratamiento de los terrenos que en cumplimiento de sus compromisos, la Autoridad Portuaria estará en disposición de enajenar para la generación de los fondos necesarios para aplicar a minoración de créditos, dado que igualmente ha cumplido prácticamente con la construcción de las nuevas infraestructuras con plena operatividad de la misma. Dicho esto, y tal y como se ha comentado en el punto anterior, la evolución de la economía y del sector de la promoción y la construcción en España, no han ayudado en absoluto a la materialización de estas enajenaciones.

Fondos de Cohesión

Como constata el TDC en su informe, se ha efectuado un arduo trabajo de justificación ante las Autoridades Nacionales y Europeas, así como ante la Autoridad de Gestión y su órgano de control intermedio nombrado, Puertos del Estado, de la Autoridad de Auditoría, IGAE, así como ante los procesos de control establecidos en todos los ámbitos, tanto por la Comisión Europea, como por la propia OLAF, el Tribunal de Cuentas Europeo y el propio Tribunal de Cuentas Español.

Ello conlleva como conclusión principal que la cuantía de la ayuda fijada en la Decisión de la Comisión en cuanto al fondo de cohesión programa operativo 2000-2006, que financiaba la fase I, y que la Comisión aprobó una ayuda máxima invariable y cifrada en 257.539.720 € justificando gastos elegibles suficientes y que originaron la percepción del 100% de la ayuda aprobada.

El TDC en su informe manifiesta en la página 66 que la financiación real se situó en el 53% del gasto total certificado, si bien consideramos que dicho porcentaje debe de fijarse con respecto al gasto total elegible y no sobre el total certificado, fijándose de esta forma el porcentaje de financiación en el 62,2%. Este hecho, el que la comisión determinase en primer lugar el coeficiente de cofinanciación pero que cifrase la ayuda como cantidad invariable en importe de 257,4 millones, motiva que no pueda obtenerse el coeficiente de cofinanciación en el 71% de los gastos elegibles. En este sentido, si aplicásemos el criterio de cálculo utilizado por el TDC a los valores de la Decisión de la Comisión, el porcentaje de cofinanciación no sería el 71% del gasto considerado en la misma como elegible, si no que sería el ratio que se obtiene entre ayuda máxima concedida y total inversión a afrontar, que en este caso vendría determinado por los valores de 257,4 /593,8 = 44%.

No obstante, reiteramos y colegimos con los términos del informe del TDC que la ayuda concedida fue percibida al 100%, estando totalmente cobrada, incluido el 20% final, una vez efectuados los controles finales por la Comisión Europea tras el análisis de los informes a término remitidos en su momento.

Con respecto a la ayuda correspondiente a la Fase II, manifestar que la actuación se encontraba incluida dentro de una serie de actuaciones de inversión seleccionadas para la APAC por parte de Puertos del Estado para las que se asignaron en su momento una ayuda máxima total por valor de 21.372 miles de euros.

En este sentido la Fase II, pese a que por cuantía no era un gran proyecto, al tratarse de una segunda fase de un gran proyecto, su tramitación y toma de decisión por parte de la Comisión Europea para la asignación de Fondos correspondiente al Fondo de Cohesión del programa operativo 2007-2013 obligaba a la tramitación documental como si se tratase de un gran proyecto.

En este sentido indicar que se ha percibido por la misma un devengo de ayuda de 8.628 miles de euros, existiendo posible ayuda complementaria a percibir por valor de 2.036 miles de euros, derivados del gasto elegible justificado, y que al remate y liquidación de los fondos del programa operativo 2007-2013, al menos parte de los mismos pueden ser percibidos. Este hecho es preciso clarificarlo toda vez que los fondos a percibir de la Fase II, con independencia de tratarse de una segunda fase de un gran proyecto y tener que tramitarla como tal, se encontraba dentro de una serie de actuaciones de inversión seleccionadas y que por parte de la Autoridad de Gestión, a través del órgano de control intermedio Puertos del Estado se fijaba una ayuda máxima a percibir por el conjunto de las actuaciones, cifrada en 21,4 millones de euros, cantidad totalmente devengada, y por tanto, con cantidades de gasto elegible ejecutado y acreditado, entre otros, por la actuación de la Fase II en valores superiores al máximo de ayuda establecida como a percibir, y que como puede contrastarse por el TDC se encuentra en un nivel del 100% de percepción máxima establecida.

El informe a término de la actuación fue remitido a la Comisión Europea conjuntamente con el informe a término de la Fase I, y objeto de control por parte de la Comisión Europea, en los términos documentales acreditados, informado de conformidad, como queda acreditado por la percepción del 20% final de los fondos de la Fase I correspondientes al programa operativo de los Fondos de Cohesión del programa 2000-2006.

Menciona y reproduce el TDC en su informe en la página 69 la manifestación efectuada por el TDCE que *"... a pesar de que uno de los principales objetivos era la seguridad, el proyecto se había iniciado sin disponer de un compromiso oficial de la contraparte principal, la petrolera, propietaria de la refinería próxima. La APAC no firmó hasta 2013 el acuerdo con la citada empresa petrolífera para trasladar la terminal destinada a la carga líquida del puerto Interior A Coruña al puerto exterior (Langosteira).*

Como ya manifestamos al TDCE en su momento, consideramos que esta apreciación no obedece a la realidad de los hechos y ello por la siguiente evidencia.

En la sesión del Consejo de Administración celebrada en fecha 26 de julio del año 2001 se otorga a Repsol un acuerdo de ampliación de su concesión en 410 metros para la construcción dentro de su concesión de una instalación para almacenamiento y carga de azufre.

En las condiciones establecidas en dicho titulo de ampliación concesional, se establece una clausula adicional 6ª que literalmente puede ser contrastada en el anexo ecofin que ha sido aportado anteriormente en el presente escrito de alegaciones y consideraciones.

Por tanto, consideramos que queda acreditado que la Autoridad Portuaria en forma previa al inicio de la construcción, incluso con un carácter de previsionaliad, toda vez que en ese

momento aún no se había tomado decisión sobre una posible nueva construcción de una darsena exterior, la petrolera se compromete fehacientemente, a través de condiciones incluidas en título concesional a solicitar una nueva concesión y trasladar su actividad al nuevo emplazamiento, en el supuesto de que la Autoridad Portuaria llegase a construir unas nuevas instalaciones portuarias.

Como se indica en dicho clausulado, la petrolera se compromete a cambio de ubicación solicitando una nueva concesión en las nuevas instalaciones portuarias caso de llegar a construirse, sin perjuicio de la percepción de las posibles indemnizaciones que pudieran corresponder.

Es esta cuestión, el determinar cual es el alcance económico al que pudiera tener derecho la petrolera por ese cambio de ubicación, en plazo anterior al vencimiento de sus derechos concesionales en el actual puerto interior, lo que determina un amplio plazo de discusión y negociones que culminan en la firma del acuerdo del año 2013 que se menciona en el informe, con gran éxito para las arcas públicas considerando los ahorros alcanzados a nivel de fondos públicos que se materializan en cantidades muy inferiores a las previstas.

No podemos pasar por alto que este apartado es uno más y significativo de la viabilidad global, tanto desde la óptica de consecución de los principales objetivos de carácter medioambiental, como desde la perspectiva de viabilidad económica de la operación.

Como se ha expuesto en apartados anteriores de las presentes alegaciones y aclaraciones, el impacto inicial estimado por conceptos indemnizatorios se elevaba a 100 millones, en un momento se llego a estimar el coste total para la totalidad de concesionarios y por este concepto, un valor de 110 millones como expone el TDC en el informe, y que finalmente ha quedado reducido a un impacto máximo de 23,9 millones de euros, con un significativo ahorro y despejando una de las principales incógnitas y variables que gravitaban en la viabilidad global financiera de los escenarios económicos a los que se enfrenta la APAC, como consecuencia de su intervención como actor central, en la consecución de objetivos que van más alla del estricto ámbito de operativa portuaria, dado el alcance de los objetivos perseguidos, tanto de elevado componente de carácter medioambiental como desde la perspectiva del ámbito social y de la ciudadanía en general.

Con respecto a la conclusión del TDCE que reproduce el informe del TDC en el segundo párrafo de la página 70 y se incluye como colofón del apartado de conclusiones, nos remitimos a dicho apartado de contestación para efectuar los aspectos aclaratorios y manifestaciones y consideraciones de esta APAC a los efectos de no ser reduntantes en dicho razonamiento a lo largo de esta acreditación.

Por último, sí que queremos manifestar algunas apreciaciones con respecto a lo indicado en la página 70 en materia de intermodalidad, con respecto a la situación del estado y cuestiones expuestas en materia de accesos terrestres.

En primer lugar con respecto a accesos viarios indicar que, tal y como ha quedado acreditado y evidenciado, la construcción de las nuevas instalaciones portuarias FASE I y II, cuentan desde el

propio diseño del proyecto con un acceso viario implícito en el proyecto y que desde el momento inicial de la recepción de las instalaciones estaba operativo formando parte tanto del proyecto como de las obras recibidas.

Dicho vial, por ubicación y diseño, daba suficiente servicio y cobertura tanto al posible servicio necesario de intermodalidad para las primeras operaciones de carga y descarga que paulatinamente se comenzarían a realizar a través de las nuevas instalaciones, como el servicio necesario para el tráfico rodado que se tenía que atender a los efectos de cubrir las necesidades de movimientos por la constucción de las nuevas terminales de los concesionarios a medida que se fuesen autorizando las mismas y se iniciase su construcción, como del tráfico de movimiento de materiales, derivado de atender la ejecución del resto de inversiones de la APAC para componer y conseguir una darsena plenamente operativa con el resto de inversiones programadas en los distintos planes de inversión incluidos en los planes de empresa anuales debidamente aprobados.

Con respecto al vial correspondiente al Ministerio de Fomento, de alta capacidad, se encuentra plenamente operativo con entrada a las instalaciones portuarias en doble túnel independiente, para canalización de tráfico rodado de entrada y salida con conexión directa a las vías y autovías que conectan con las vías de alta capacidad con todo el territorio nacional, y este a su vez con las vías europeas.

Por otra parte con respecto al acceso ferroviario queremos efectuar una serie de apreciaciones con respecto a lo indicado en el informe. Así, con respecto a esta actuación decir que:

- La APAC, como se ha podido comprobar en la información puesta a disposición del TDC, efectuó en su momento análisis de viabilidad y de trazado, que por circunstancias, en unos casos de política gubernamental y en otros por el claro impacto de crisis económica vivida en España, que motivó el llevar a mínimos históricos la inversión pública a acometer por el Ministerio de Obras Públicas y posteriormente por el Ministerio de Fomento, no pudo avanzar en años anteriores al ritmo que se podía esperar. Este hecho ha quedado acreditado anteriormente en este informe con información cuantificada adecuadamente.
- Que desbloqueados determinados aspectos a nivel de política nacional se alcanzó por fin la tramitación administrativa necesaria que finalizaría en el correspondiente trámite de exposición pública de posibles trazados.
- Que al fin se alcanzó un acuerdo entre las distintas Administraciones intervinientes en dicha actuación en materia de trazado.
- Que la APAC a los efectos de poder, en la medida de lo posible acortar plazos, de común acuerdo con Puertos del Estado, incluyo en su plan de inversiones la actuación que determine la redacción del proyecto constructivo de dicho acceso ferroviario, conjuntamente con la redacción de la red ferroviaria interior del Puerto, de forma que pueda existir la documentación técnica necesaria que facilite la licitación de las obras, y su inclusión en los presupuestos generales del Estado, en el menor plazo posible.

- Que con respecto a lo indicado en materia de financiación de dicha actuación es preciso aclarar que la ejecución de las obras del acceso ferroviario, no fue incluida en la petición de fondos europeos CEF, ni en el fondo de accesibilidad ferroportuaria, porque aún no es el momento procedente de tramitación al no disponerse todavía del proyecto de ejecución, ni por tanto del presupuesto y coste de la actuación a desarrollar.
- Sí queremos manifestar expresamente en base a lo indicado anteriormente, y desmintiendo por tanto determinadas observaciones realizadas y recogidas en medios de comunicación, que nunca se ha rechazado obtener parte de la financiación necesaria tanto de fondos europeos como de fondo ferroportuario, toda vez que al no haber sido presentada dicha iniciativa hasta la fecha, por no proceder dicho trámite por no estar en el momento de tramitación que ello lo hiciese viable, en ningún caso puede afirmarse que la misma haya sido rechazada.
- Igualmente en esta cuestión es preciso manifestar que tampoco está todavía cerrada la parte de financiación directa que puede corresponder de dicha actuación al ADIF, así como, que fondos se puedan obtener de la enajenación de los terrenos de la estación ferroviaria de San Diego y que debe formar parte de la financiación de la actuación de acceso ferroviario a construir y en la que corresponderá en su caso determinar la financiación que corresponda a cada Administración actuante.

Como indica el TDC en su informe, la previsión actual es que dicho acceso se encuentre operativo en el entorno de los años 2021/2022, sin poder precisar en este momento plazos más perentorios, pero que consideramos de difícil consideración por el desarrollo propio de los tiempos necesarios para tener operativa dicha actuación.

Crédito BEI

Compartimos lo expuesto por el TDC en el informe en este apartado, si bien tan sólo efectuar dos aclaraciones al contenido.

La primera tan sólo en materia del contenido del cuadro 21, correcto en su totalidad con la excepción de las referencias vigentes en materia de tipos de interés aplicables, a cuyo efecto incluimos como anexo cuadro análogo con la información de tipos de interes aplicables actualizados.

ANEXO 10 ECOFIN: CUADRO DE DESEMBOLSOS CRÉDITO BEI CON TIPOS DE INTERÉS VIGENTES ACTUALIZADOS.

Sí tiene mayor trascendencia la cuestión que indica el TDC en su informe en el segundo párrafo de la página 71 cuando manifiesta que *"Adicionalmente, el BEI estableció otras condiciones específicas de carácter no financiero, como la construcción de un centro multiusos para la interpretación y salvaguarda de la herencia arqueológica recogida en el castro de Cociñadoiro y*

la preservación de la riqueza medioambiental del entorno de las nuevas instalaciones Portuarias en Punta Langosteira…".

Indicar en este sentido que la obligación de la APAC ante el BEI con respecto a esta cuestión, tal y como se acredita en la redacción del contrato suscrito con dicha Entidad, se corresponde con la de información sobre su evolución, amén que en su momento se pusiese a disposición las ideas para su posible construcción, determinando alcance y contenido en ese sentido.

Es preciso matizar por tanto, que del contenido de la D.I.A., se establece la necesidad de la puesta en valor de estas cuestiones. La construcción de un centro de interpretación es una de las posibles medidas que pueden coadyuvar a la consecución de dicha finalidad, entre múltiples opciones más que consigan dicho objetivo.

De hecho en este sentido no consta a ningún nivel administrativo la obligación de dicha construcción, más allá de los términos en los que se redacta la Declaración de Impacto Medioambiental.

No obstante, pese a la no existencia de obligación expresa de construcción de dicho Centro de Interpretación, la APAC asume en su momento dicha posible actuación para la puesta en valor establecida en la DIA, y recogida por el BEI en la redacción de su contrato como necesidad de informar en todo momento sobre dicha actuación.

De hecho consta la remisión a dicha entidad de lo que en su momento era el guión metodológico de posible contenido del mismo, llegando la APAC a establecer y materializar el correspondiente concurso de ideas sobre dicho centro, a los efectos de determinar y seleccionar el posible proyecto constructivo.

Dicha actuación fue objeto igualmente de inclusión en los términos del convenio suscrito entre el Concello de Arteixo y la APAC, por el que se determinaban aquellas cuestiones de puesta en valor y compensaciones de carácter social, en su término municipal, y en concreto en las afecciones a los núcleos poblacionales de Suevos y Rañobre, como aspectos fundamentales para el cumplimiento de los aspectos derivados en dicho entorno y cumplimiento de la DIA.

Entre los compromisos del Concello de Arteixo estaba la tramitación administrativa para la puesta a disposición de los terrenos necesarios, en el entorno de Monticaño, terrenos bajo la administración del Ministerio de Defensa, y escogidos por el Concello de Arteixo para la ubicación de la mencionada construcción del Centro de Interpretación.

Posteriormente el Concello manifiesta que no está interesado en la construcción del mismo, ni quiere asumir cuestión alguna vinculada a su explotación, mantenimiento y demás cuestiones que se suscitan y gravitarían sobres su construcción y sobre todo su mantenimiento y explotación posterior.

Ante dicha situación, y vistas algunas de las experiencias existentes en el Estado Español y en el entorno próximo Gallego, sobre la realidad final de algunas actuaciones sobre la construcción de Centros de Interpretación que no han conseguido ni explotado los fines para

los que fueron construidos, quedando en la actualidad en construcciones sin uso, funcionalidad ni actividad, y dado el carácter de financiación de dicha actividad con fondos públicos, y no existiendo obligación formal determinada por ninguna Autoridad Administrativa al respecto, tras el análisis de las actividades ya realizadas sobre puesta en valor, entre los que se incluyen varias de distinto impacto económico, más allá de las obligatorias de excavación arqueológica realizadas y tuteladas e informadas a las Autoridades Administrativas competentes, así como ediciones de publicaciones de difusión técnica sobre las mismas, y la permanente custodia de los objetos e instalaciones fruto del trabajo de excavación realizadas, cuestión que recientemente se ha conseguido aceptación custodia y exposición por parte de un museo coruñes, cuestión pendiente de materializarse en su caso.

Por último y en ese sentido, y en una interpretación máxima de las obligaciones de información de la APAC ante el BEI con independencia de ya haberse efectuado el informe a término de la actuación, pero dado que estamos en período de devolución del préstamo, la APAC, en cumplimiento estricto de sus compromisos de información al BEI, puso en su conocimiento dichas circunstancias que gravitaban sobre la construcción del centro de interpretación, así como su decisión de no construcción del mismo, dado que, ante las decisiones adoptadas por el resto de actores y receptores finales de dicha iniciativa, negándose a cualquier compromiso con el desarrollo futuro de los mismos, en un ejercicio de optimización y criterios de gestión sobre recursos públicos adoptó la decisión de no proceder a su construcción ante las perspectivas existentes de inexistencia de compromiso para la viabilidad futura de dicha actuación, todo ello con independencia del cumplimiento de sus obligaciones derivadas de la DIA y que a fecha de hoy todavía se materializan en el grado de conservación de los restos y piezas producto de la mencionada excavación arqueológica.

Crédito PE

Manifestamos nuestra plena conformidad con los términos expuestos por el TDC en este apartado con carácter general, si bien en ese sentido, reforzar algunas acreditaciones que se indican en el mismo con alguna aclaración o apreciación complementaria a lo indicado en el mismo.

Así indicar que de acuerdo con lo que indica el TDC en su página 76 del informe en su tercer párrafo, el condicionante acordado con Puertos del Estado, de cambiar el destino de las disposiciones pendientes por importe de 80 millones del préstamo aprobado, pendientes de disponer a la fecha de discusión del plan de empresa 2012, donde se supeditaba dicho acuerdo a *"… la materialización de un acuerdo de financiación de los costes de traslado al puerto exterior de la terminal con la empresa petrolera…",* Dicha cuestión quedó materializada y cumplimentada en el mes de octubre de 2013, cuando en presencia de la Ministra de Fomento, se da cuenta del acuerdo firmado al respecto.

Al albur de dicho acuerdo, unido a las medidas de gestión adoptadas por la APAC, se determinó que la APAC propusiese en el ámbito de negociación del plan de empresa 2014, y

dentro de lo establecido como política nacional del Gobierno ante la situación general del país, el establecer un nuevo marco máximo de endeudamiento, estableciendo como medida el minorar el endeudamiento máximo aprobado del crédito suscrito en el año 2011 por importe de 250 millones, reduciendo el mismo en un importe de 50 millones, dejando el endeudamiento máximo de dicho crédito en un importe máximo de 200 millones, incluyendo en su totalidad el máximo de inversión necesaria para garantizar la plena operatividad de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira.

Dicho acuerdo motivó que en lugar de tener que efectuarse desembolsos por el importe pendiente del crédito por valor de 80 millones, tuviesen que efectuarse por un máximo de 30 millones, contribuyendo a la política general establecida por el Gobierno de la Nación a minorar los endeudamientos máximos del sector público empresarial, en este caso contribuyendo a dicha finalidad en el valor de 50 millones de euros, disminuyendo por tanto el endeudamiento máximo aprobado en un 20%.

Asimismo indicar que además de la disminución del endeudamiento, las medidas de gestión adoptadas determinaron que se retrasasen en dos ejercicios económicos las disposiciones pendientes y ya minoradas en las cuantías indicadas en párrafos anteriores.

Se incluye como anexo el cuadro final de disposiciones que sustituye al cuadro nº. 25 incluido por el TDC en su informe en la página 77, de forma que perfecciona el mismo y obedece a los criterios finales adoptados, según puede acreditar el TDC en la documentación que obra en su poder.

Asimismo indicar que con respecto a los acuerdos de establecimiento de coeficientes máximos correctores a situar y aplicar en el importe máximo establecido en la normativa del 1.3, de acuerdo con lo establecido con Puertos del Estado, y puesto de manifiesto que los flujos generados por tráficos de cruceros, vinculados a tasa de pasaje, no suponían en el ámbito financiero de la APAC, distorsión alguna desde la perspectiva económica, pero si desde el objetivo estratégico de captación de tráficos de cruceros, el Consejo Rector tomó la decisión de fijar el mismo en el máximo del 1%, de cara a no distorsionar la estratégica de captación.

Indicar que dicha circunstancia, sin incidir en la planificación económica de la APAC, dado el peso de la tasa B2 en la estructura de negocio de la misma, sí se ha visto corroborada como un acierto pleno del sistema portuario estatal, en el ámbito de los acuerdos del Consejo Rector de Puertos del Estado, al ser la APAC en estos momentos, líder de la cornisa cantábrica en dichos tráficos.

Como indica el TDC en su informe, la APAC está cumpliendo con los límites máximos de endeudamientos acordados y establecidos, si bien se indicará dicha cuestión en el apartado siguiente de la estructura de contestación, cumpliendo con sus compromisos de carácter financiero, tanto ante el OPPE, como ya ha quedado acreditado igualmente, como ante el BEI.

Convenio normalización financiera

Con respecto al contenido del informe del TDC en este apartado no tenemos nada que indicar, y como ha podido acreditar por la documentación aportada se está cumpliendo el mismo en la totalidad de los términos establecidos, tanto en los aspectos de contenido como en las cuestiones formales, de cumplimiento de información de auditoría semestral ejercitada por los servicios de auditoría interna del OPPE, trasladados a la IGAE, como en los aspectos formales de revisión de actuaciones mediante la celebración de reuniones con la cadencia establecida, y formalizada por la correspondiente convocatoria de la Presidencia de la Comisión de Seguimiento.

CONCLUSIONES

La Autoridad Portuaria de A Coruña ha venido desarrollando, a lo largo de un periodo de 7 años, las obras de construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, unos de cuyos objetivos principales eran resolver los problemas medioambientales y de seguridad, así como derivado de estos, el resolver el conflicto Puerto-Ciudad, y asimismo el solventar la falta de espacios en el puerto interior y por tanto la capacidad de ampliación del mismo, constriñendo su desarrollo y el de nuevas posibles actividades portuarias.

El 28 de diciembre de 2011 finalizó la ejecución de las obras correspondientes a las Fases I y II del Puerto Exterior de Punta Langosteira. Durante el ejercicio 2012 se realizó la recepción de las obras y el inicio de la puesta en funcionamiento de las instalaciones. (11.2)

A. En relación con el análisis de la planificación y las desviaciones de costes y de tiempo de ejecución respecto de los parámetros inicialmente previstos.

Primera.-

Como hemos puesto de manifiesto en la contestación del apartado (II.1.) del presente escrito de alegaciones aclaraciones y consideraciones, compartiendo la parte expositiva del TDC sobre el criterio general en materia establecida en el sistema portuario de titularidad estatal para la determinación de necesidades de inversión en las distintas autoridades portuarias, en el caso de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, existe una génesis específica a considerar.

Dicha génesis, como consideramos hemos acreditado en la parte expositiva del apartado (II.1) al anteproyecto de informe emitido, está en una situación de ex génisis con respecto al proceso general ordinario.

La larga lista de incidentes, accidentes marítimos, vinculados a transporte marítimo de hidrocarburos, acaecidos en la costa noroeste, próxima al puerto de A Coruña, e incluso en su bocana, unido al grave accidente medioambiental global que supuso el hundimiento del buque "Prestige" y su carga contaminante, determinó, con acuerdo de la totalidad de Administraciones nacionales, y con la correspondiente corresponsabilidad de la Administración Europea al determinar la inclusión del proyecto de nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, como proyecto susceptible de adopción de acuerdos de financiación con cargo a los fondos de cohesión del programa operativo 2000-2006, con las especiales características y objetivos a perseguir bajo las perspectivas de carácter medioambiental y social.

Reincidir en la descripción de objetivos determinados por la UE en su Decisión de la Comisión Europea para la asignación de Fondos Europeos.

También queremos incidir en esta formulación de alegaciones, apreciaciones y consideraciones al contenido del anteproyecto de informe del TDC al que contestamos, que consideramos ha quedado explicitado que el nivel de espacio concesionado del puerto interior sobre el máximo concesionable, determinaba claramente el concepto de agotamiento de espacios en el puerto interior, que si bien, dicha realidad impedía cualquier posible crecimiento de tráficos o negocio por inexistencia de espacios, contrariamente al contenido de la apreciación del TDC en este apartado cuando indica que *"...la ampliación no obedeció a razones estrictamente imputables a las necesidades de tráfico, no era una necesidad apremiante, ya que disponía de una reserva de capacidad que le permitiría atender a los crecimientos previsibles..."*, sí compartimos plenamente que la decisión de inversión como hemos venido acreditando no ha obedecido nunca a posibles crecimientos de tráfico sino fundamentalmente a criterios de mayor espectro, esto es, a cuestiones de carácter medioambiental, de ámbito Europeo, a tenor de las incidencias del hundimiento del buque "Prestige" y a cuestiones de índole de bienestar ciudadano, por el parámetro de bienestar ciudadano a nivel europeo en ciudades portuarias, extrapolado incluso a nivel mundial en ciudades con tráficos sensibles de hidrocarburos, ha quedado acreditado que no existía posibilidad de crecimiento concesional porque no existía suelo concesionable libre en las instalaciones del puerto interior, con independencia de cualquier otro tipo de consideraciones sobre tráfico portuario.

Por tanto, consideramos que los argumentos de la ampliación fueron fielmente reflejados en el acuerdo de la Comisión Europea que determinó el considerar la actuación como una actuación susceptible de inclusión entre las actuaciones que podían ser objeto de financiación con los Fondos Europeos del Fondo de Cohesión del programa operativo 2000-2006 y entre cuyos objetivos, sin ser el prioritario, se estableció el agotamiento de espacios para actividad portuaria en el puerto interior, por lo que consideramos que dicha argumentación, con la catalogación de probable, que indica el TDC en el cuerpo del informe emitido, pero que en las conclusiones categoriza como no necesidad apremiante, no incide en que fuese una realidad palpable y acreditada la imposibilidad de crecimiento en suelo concesional, por agotamiento de dicho suelo en el puerto interior, si bien los objetivos establecidos son de mucho mayor rango que el propio desarrollo portuario, dado que son de alcance local, autonómico, nacional

y supranacional, a nivel europeo, máxime a la vista de las problemáticas generadas por el accidente marítimo del buque "Prestige", como son cuestiones de carácter en el ámbito medioambiental y social de ciudadanía.

Segunda.-

Tal y como concluye el TDC en su informe y corroboramos con las exposiciones efectuadas en el presente, la generación de recursos procedentes de las enajenaciones de los terrenos que son susceptibles de incorporar a la trama urbana, de acuerdo con los convenios suscritos con las autoridades con competencia urbanística son y representan una de las principales vías de la viabilidad financiera de las actuaciones acometidas, tal y como fueron planificadas y dieron lugar a su asunción y por tanto ejecución material y que implicaron la adopción por parte de la APAC de la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, y que caso de no llevarse a cabo en los términos suscritos en dichos convenios, no solo suponen un problema que gravita sobre la viabilidad de la APAC si no un claro incumplimiento de acuerdos adoptados por las Administraciones competentes en materia urbanística, y sobre todo tras haber asumido la APAC la totalidad de sus obligaciones como se demuestra y acredita con la construcción de una dársena exterior prácticamente en condiciones de plena operatividad y que ha supuesto su alto grado de endeudamiento como Institución para cumplir con la parte de sus compromisos, que a estas fechas, de incumplirse los acuerdos de las Administraciones de la contraparte, suponen, no solamente un posible problema de viabilidad financiera que se intenta afrontar, sino una falta de lealtad institucional que implica el incumplimiento de acuerdos a nivel institucional, de grave calificación, y que en estos momentos, visto el devenir y situación actual de acontecimientos, no podemos precisar el alcance y enfoque final de los mismos.

Tercera.-

Como pone de manifiesto el TDC en su informe, la optimización de la inversión, derivada de los criterios de gestión establecidos, a los efectos de conseguir una dársena totalmente operativa, desde la presidencia de la APAC, determinó que el endeudamiento aprobado en 250 millones, se redujese en 50 millones, de forma que, dentro del escenario y condicionamiento de la economía española fuese posible el afrontar el desarrollo de inversiones totales minorando el endeudamiento aprobado en 50 millones, sobre los 250 millones inicialmente aprobados, quedando finalmente el endeudamiento máximo a disponer cifrado en 200 millones, incluyendo totalmente en las previsiones de inversión la construcción del contradique también conocido como dique Oeste, que a fecha actual ha quedado claramente establecida su necesidad e idoneidad, a la vista de los estudios de operatividad, y contraste real de la situación de la dársena del puerto exterior así configurada. Ello fue posible por el establecimiento de medidas de gestión ordinaria, optimizando la ejecución de los presupuestos de gastos con ahorros significativos en cada año, a nivel de gasto efectivo contra

gasto aprobado presupuestariamente, sin merma de la calidad de prestación de servicios, fin último de la actividad de la entidad en el escenario portuario y sobre todo por la optimización de la inversión final necesaria cubriendo los objetivos de plena operatividad portuaria de las instalaciones construidas, vigilando permanentemente el diseño de las mismas en los distintos proyectos necesarios, así como la determinación de decisiones de acometer las inversiones acompasadas al ritmo de necesidades a cubrir por los distintos procesos de concesiones de clientes solicitadas en cada momento y materializadas en inversión privada efectiva.

Cuarta.-

Como manifiesta el TDC en su informe, las cuestiones vinculadas a la enajenación de activos, punto básico por una parte para el desarrollo urbano a acometer por las autoridades Urbanísticas y fundamental para la APAC, y para que en cumplimiento de los acuerdos establecidos por las mencionadas Autoridades y Administraciones con competencia urbanística, el puerto pueda conseguir los recursos económicos necesarios que le permitan cancelar sus compromisos financieros, en materia de endeudamiento, al que se vio obligado a acometer para cumplir con la parte que le correspondía en los acuerdos que era el afrontar la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira. Coincidimos en las conclusiones del TDC sobre esta cuestión como vital para la viabilidad financiera general de la APAC.

Se está a la espera del desarrollo final que pueda acaecer sobre este punto por las distintas Administraciones con competencia urbanística, así como con el posicionamiento final que puedan adoptar la totalidad de Administraciones, incluida la Administración Central, Ministerio de Fomento, de quien depende orgánicamente la APAC.

Quinta.-

Nos remitimos con respecto a lo manifestado en esta conclusión a los aspectos expuestos en las presentes aclaraciones sobre las especiales características que han gravitado en la génesis de la presente actuación, considerando que no es preciso reproducir en conclusiones lo ya manifestado anteriormente, tanto a nivel de la génesis del proyecto como a las cuestiones vinculadas a los desarrollos de tráficos y aspectos vinculados a la evolución de las superficies concesionadas.

Igualmente indicar que con independencia de las consideraciones generales de la génesis de la actuación, no podemos olvidar las cuestiones también expuestas anteriormente sobre las incidencias de carácter económico a nivel nacional, europeo y mundial que han incidido en el desarrollo de la actuación y que hemos manifestado ya anteriormente, si bien al menos es preciso concluir que:

.-Las actuaciones programadas han sido viables técnicamente

.- Igualmente, además de su viabilidad técnica, se ha materializado su construcción al 100%, con el cumplimiento pleno de las obligaciones económicas derivadas de su construcción, e igualmente se han cumplido la totalidad de actuaciones, justificaciones, controles, emisión de informes, y cumplimiento de la totalidad de todos los aspectos formales y de tramitación que han determinado la percepción total de las ayudas de Fondos Europeos programadas, y que la Comisión Europea procedió a abonar, vistos los cumplimientos especificados en sus decisiones así como en el cumplimiento de los términos de los proyectos aprobados y condiciones cumplimentadas en todos los aspectos y ámbitos exigibles, exigidos y cumplimentados.

SEXTA.-

Manifestar de acuerdo a lo indicado en apartados correspondientes del informe que se ha procedido por la APAC al estricto cumplimiento de sus obligaciones en los ámbitos de acuerdos alcanzados y cifrados en ejecutar las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira; el cumplimiento de sus obligaciones financieras ante terceros por dicha ejecución e igualmente el cumplimiento de sus obligaciones ante el BEI y Puertos del Estado cumpliendo con el pago de principales e intereses correspondientes a los acuerdos firmados en materia de créditos e igualmente en cumplimiento estricto ante la Comisión de Seguimiento del Convenio de Normalización Financiera derivado del acuerdo y firma del préstamo con el Ministerio de Fomento, materializado a través del OPPE.

Los términos de gestión ordinaria establecidos por la APAC en materia de gasto corriente, así como las medidas adoptadas para la optimización de la totalidad de la inversión necesaria para conseguir una dársena plenamente operativa, determinó la consecución de reducir en 50 millones de euros el endeudamiento máximo necesario y aprobado, circunstancia que gravita en modo positivo para la viabilidad financiera futura de la APAC, tal y como consideramos que ha puesto de manifiesto el TDC en el contenido de su informe.

B. En relación al cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias por parte de la Autoridad Portuaria de A Coruña en lo que se refiere a la ejecución del proyecto de Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta de Langosteira.

SÉPTIMA.-

- No puede afirmarse que se hizo un "uso abusivo de la contratación directa". Más del 96% del coste de la contratación correspondiente a esta actuación ha sido licitado en concurrencia (96% en concurso abierto más los supuestos de concurso restringido). Menos del 4% del coste de la contratación lo ha sido por procedimientos negociados o por adjudicación directa, debiendo deducirse de ese porcentaje el coste de las expropiaciones anuncios, etc.

- La UE en su informe de fiscalización:
    - Aplicó retroactivamente el contenido de Directivas que sólo fueron traspuestas a nuestro ordenamiento en 2007.
    - No tuvo en cuenta la preferente aplicación de la Ley 48/98 y las normas de Contratación de Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias.
    - No tuvo en cuenta que la aplicación del RS-LCAP lo era sólo en la medida en que resultase expresamente invocado en conformidad con lo indicado en las normas que acabamos de citar, debidamente aprobadas por el Ministerio de Fomento.

- A pesar de lo anterior las descertificaciones fueron debidamente ejecutadas, así como las indicaciones resultantes del informe de la IGAE, discrepándose del impacto que atribuye a las mismas el informe del TdC en cuanto a la financiación del proyecto con fondos comunitarios en los términos que se ponen de manifiesto en las alegaciones al apartado II.4.4, la APAC ha dado cumplimiento de forma escrupulosa a los aspectos de fondo y de forma en la justificación ante las Autoridades Europeas de los gastos que con consideración de gastos elegibles, han venido a concluir con la percepción de las ayudas Europeas dispuestas y acordadas en su totalidad, en cuyo cumplimiento se han establecido los correspondientes controles por las distintas Administraciones con competencia en control, incluida la propia Comisión Europea con su análisis final del informe de cumplimiento de emisión a término.
- Las distintas certificaciones emitidas, que en algunos casos han supuesto la necesidad de corrección por parte de la APAC, y en otros la misma APAC se había adelantado a los criterios susceptibles de aplicación por parte de los órganos de control, han determinado que a la fecha de emisión del informe del TdC la totalidad de ayudas se encuentren fiscalizadas y percibidas en su totalidad, con la correspondiente acreditación ante los distintos órganos fiscalizadores como ha podido acreditar e indica el TdC en el cuerpo del informe emitido.
- La cofinanciación total prevista que indica y manifiesta el TdC en su informe cuantificado en un 53% y que la APAC, como ha puesto de manifiesto, considera cifrado en un 62%, queda en un segundo plano ante la corroboración de la percepción del 100% de la ayuda concedida, siendo el gasto elegible y acreditado superior a los establecidos, si bien, dado el carácter limitativo de las ayudas concedidas de fondos de la UE, no ha sido posible materializar los coeficientes de cofinanciación determinados en su momento en las correspondientes decisiones de la Comisión, pero sí ha quedado acreditado la percepción total de las ayudas concedidas, con independencia que en materia de los fondos de cohesión del programa operativo 2007-2013, pudiera derivarse percepción de fondos complementarios al cierre definitivo de dicho programa.

- Las manifestaciones del Presidente de la APAC en el sentido de pretender que siempre que fuera posible se acometiese la redacción y ejecución de los proyectos con medios propios, aparte de manifestar una posición plenamente razonable, no encierra ningún reproche de gestión a lo previamente actuado, por cuanto además de su plena razonabilidad, aquéllas se producen una vez concluida con éxito o a punto de concluir la obra de las "Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira", cuya exigencia

en cuanto a la aplicación de recursos en el orden técnico ha quedado suficientemente acreditada.

OCTAVA.-

- El contrato principal se adjudicó con pleno acatamiento de lo dispuesto en el pliego. En ningún caso se presentó o admitió ninguna oferta económica que excediese al presupuesto base de licitación.

- El TdC confunde en su informe proposición económica con presupuesto técnico del proyecto variante:

    - El presupuesto de la variante es un documento técnico que forma parte de la propuesta técnica de quien la formula, sin que en ningún caso pueda identificarse con presupuesto base de licitación ni con proposición económica.

    - En el pliego no se establecía en ningún caso que tal documento técnico fuera de cuantía igual o inferior al presupuesto base de licitación.

    - La oferta económica- que se traduce legalmente en un importe económico cierto- fue inferior al presupuesto base de licitación sin que existiera pues infracción alguna del pliego, las normas nacionales o comunitarias de contratación o los principios de igualdad, transparencia y objetividad.

    - Todo ello conduce a la absoluta corrección de la adjudicación; es más, lo que hubiera sido contrario a las normas de contratación pública es que no se hubiera adjudicado a la oferta más ventajosa económicamente.

- A este respecto ha de tenerse en cuenta en primer lugar que tal y como se expuso con anterioridad el 18 de febrero de 2004 el Presidente de Puertos del Estado notificó a la Autoridad Portuaria la modificación del Plan de Inversiones habilitando por tanto el crédito presupuestario necesario para poder llevar a cabo la licitación de las obras del Puerto Exterior (Anexo 1 Ecofin).

- Los representantes de la Administración General del Estado en el Consejo de Administración de la APAC no manifestaron discrepancia alguna con la adjudicación, sino exclusivamente con el hecho de si la misma debía quedar condicionada o no a la presencia de financiación por parte de la UE.

- La adjudicación se aprobó en el Consejo de 20 de diciembre, indicando los representantes de la Administración General del Estado en concreto lo siguiente: que su intención era ***votar a favor pero con la condición señalada reiteradamente, de lo que queda constancia pero que será objeto de análisis por quien sea procedente en un momento posterior.***

- El Ente Público Puertos del Estado, según consta en el acta de 20 de diciembre de 2004, puso de manifiesto lo siguiente:

  "En la mañana de hoy, el Sr. Presidente ha tenido conocimiento de un fax recibido pasadas las catorce horas del pasado viernes, de D. Mariano Navas Gutiérrez, Presidente de Puertos del Estado, al que se adjunta escrito del Vicepresidente Segundo del Gobierno y Ministro de Economía y Hacienda a la Comisaria de Política Regional de la Comisión Europea, en relación con la financiación con cargo al Fondo de Cohesión del Puerto Exterior de A Coruña, y escrito de contestación de ésta.

  El Sr. Presidente da lectura a la parte sustancial del escrito, que dice lo siguiente:

  "Efectivamente, la Comisaria de Política Regional, sin duda ante la insistencia del Gobierno español, no se limita a indicar que "no es posible aceptar una solicitud de ayuda para el Fondo de Cohesión para la que se prevea una financiación hasta el año 2013, dado que los compromisos relativos a ese proyecto se deben hacer como límite en el año 2006", sino que plantea dos posibilidades:

  V La de tramitar la solicitud de una primera fase del proyecto que respete el límite de 2009 como último año para realizar los pagos y, excepcionalmente, hasta el 2010,

  V Y la de estudiar la posibilidad de cofinanciar dicho proyecto con fondos FEDER en el próximo período de programación 2007-2013, con la reserva de las disposiciones que serán de aplicación en el futuro y que aún deben ser decididas en el Consejo. Esta segunda opción es la que considera más conveniente".

- Poner de manifiesto que el Proyecto recibió financiación con Fondos de Cohesión de la UE.

- Sobre la presencia de personal de menor cualificación en controles puntuales señalar que únicamente en el caso de que tales posibles incumplimientos concretos y puntuales del pliego se hubieren configurado expresamente como causas de resolución o supuesto incumplimiento de obligaciones esenciales los mismos hubiera podido llevar aparejadas consecuencias sobre el contrato en forma de posible resolución o la exigencia de daños y perjuicios- arts. 111 y 149 TRLCAP -sin que conste que los mismos hayan afectado de forma alguna al resultado de la prestación, esto es, a la ejecución de la obra, por lo que reproche alguno puede formularse a la AP.

- En todo caso, el TRIBUNAL DE CUENTAS EUROPEO en el Informe de Fiscalización en el contexto de la declaración de fiabilidad correspondiente al ejercicio 2008 (DAS 2008) FONDO DE COHESIÓN en España indicaba en relación al Puerto Exterior en Punta Langosteira y en relación a la Directiva 93/38/CEE como constatación inicial la referente a que a su juicio la cualificación del personal o equipo técnico no deberían ser consideradas como criterios de valoración objetivos. El Tribunal de Cuentas

Europeo retiro la observación al haber alegado la APAC que independientemente de las admisión o no de estos criterios el adjudicatario hubiese sido el mismo.

- Sobre la vigencia de las pólizas de seguro es cierto que en este punto y el anterior, el informe pone de manifiesto elementos que pueden revelar algún grado de debilidad de los controles en fase de ejecución de contrato, pero sin perjuicio de tomar razón de los mismos en términos de mejora de controles y procesos, lo cierto es que en ninguno de los casos, se ha derivado de ninguna de esas circunstancias menoscabo o perjuicio patrimonial alguno a los intereses públicos.

- El modificado surge esencialmente de elementos accidentales graves que tienen lugar en el año 2006. Es decir, no se trata de circunstancias previsibles, ni que hubieran podido ser tomadas en consideración en el momento de aprobación del proyecto.

  Consta que el modificado:

  - Deriva en gran medida de las modificaciones impuestas por la Inspección de Trabajo tras tener lugar dos accidentes graves en febrero de 2006.
  - Fue informado favorablemente por la Inspección General del Ministerio de Fomento en fecha 23 de junio de 2009.

  - Fue informado favorablemente por el ente público Puertos del Estado en fecha 18 de febrero de 2010.
  - Fue informado favorablemente por la Abogacía del Estado en fecha 19 de febrero de 2010.
  - Recibió la aprobación técnica el 23 de febrero de 2010.
  - Recibió la aprobación económica el 25 de febrero de 2010.
  - El 12 de marzo de 2010, se suscribió el correspondiente contrato con la UTE encargada de la ejecución de las obras.

- De acuerdo con la normativa aplicable y, en particular, con el TRLCAP, la tramitación del modificado, no implicaba necesariamente la paralización de la ejecución del proyecto inicial, tal y como se deduce a contrario sensu de lo que disponía el Artículo 146 del TRLCAP.

- En el Informe de la Inspección General del Ministerio de Fomento, bajo un principio general de recomendación de paralización de actuaciones del proyecto modificado hasta su aprobación, tras la visita efectuada a la obra el 26 de mayo de 2009, constata:
  - Que las obras afectadas por la modifican no habían sido iniciadas.
  - Que si ha sido necesario por razones de emergencia, derivadas de la seguridad, arrancar la ejecución del dique de abrigo.
  - Pero que ello se ha realizado únicamente mediante la certificación del número de unidades realmente ejecutadas sobre las previstas en las mediciones del proyecto, cuyo importe es inferior al 10% del presupuesto de adjudicación del contrato, puede considerarse, de acuerdo con el artículo 160 del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, que las actuaciones incluidas en la propuesta de modificación no han sido iniciadas.

- En ningún caso se certificaron unidades de obra del proyecto modificado previamente a su aprobación. Antes de la aprobación del modificado únicamente los excesos de medición de las unidades del Proyecto original se incorporaron a las relaciones valoradas (Competencia del director de las obras, tal y como ratifica el Informe 27/12, de 14 de diciembre de 2012, de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa "Límites de la capacidad otorgada a los directores de obra para introducir variaciones en el número de unidades de obra."). Estos excesos de medición se incorporan al Proyecto modificado, tal y como también recoge la parte final del referido Artículo 106.

- A partir de la aprobación del proyecto modificado las relaciones valoradas recogen las mediciones de las unidades de obra con mayor detalle desglosadas en dos columnas, la primera registra las mediciones correspondientes al proyecto original y en la otra la medición del adicional modificado. Esto se hace a efectos de clarificar la cofinanciación solicitada ante las autoridades europeas.

- El Anteproyecto de Informe del TdC alude a un sobrecoste del 48% de las obras. Procede señalar que en ese concepto de "sobrecoste" el TdC está incluyendo tres epígrafes distintos: Revisión de Precios, Modificado y Liquidación tal y como se señala en el siguiente cuadro:

LICITACIÓN	**434.425.664,52**	
ADJUDICACIÓN	**370.000.338,47**	*% s/P.Adj*
MODIFICADO	**95.900.522,98**	**25,92%**
REVISIÓN DE PRECIOS	**78.858.753,33**	**21,31%**
LIQUIDACIÓN	**3.250.026,00**	**0,88%**
TOTAL	**548.009.640,78**	**48,11%**

- El modificado es un proyecto aprobado con todos los requerimientos legales y cuyas causas no se discuten que en sí mismo incorpora un nuevo umbral de coste y la revisión de precios es obligatoria para la Administración.

- Cabría aquí señalar que la Presidencia de Puertos del Estado, cuando el 18 de febrero de 2004 aprobaba la modificación del Plan de inversiones de la APAC, para incluir las Actuaciones relativas a las Nuevas Instalaciones portuarias en Punta Langosteira, hacía una previsión de 504.164 miles de euros para la ejecución de obra y que siete años más tarde las obras se concluyeron con un incremento sobre esa cifra de 43.846 miles de euros, por lo que podríamos perfectamente hablar de una desviación del 8,7 %.

NOVENA.-

- Es cierto lo que se indica acerca de la falta de firma por los representantes de Puertos del Estado del informe de valoración y la propuesta de adjudicación, si bien la

adjudicación fue votada favorablemente por los representantes de la Administración General del Estado en el Consejo de Administración de la APAC, incluyendo al vocal representante de Puertos del Estado.

- No es cierto que haya ninguna evidencia de que no se otorgase una puntuación equitativa al "Coordinador del Control de Obra":

    - La valoración se llevó a cabo por medio de una comisión técnica cualificada e imparcial, que de hecho más que analizar la antigüedad tenía que valorar la cualificación técnica derivada de la cantidad y calidad de los proyectos presentados como antecedentes de cada uno de los profesionales ofertados, su complejidad, etc.

    - Fue una valoración motivada que cuenta con suficientes elementos de razonabilidad y que además procede –como decimos- de un órgano cualificado e imparcial.

    - Pese a la dificultad evidente de estar analizándose una adjudicación que tuvo lugar hace trece años, la valoración no es ni arbitraria, ni irracional, ni generadora de dudas, siendo evidente que para analizar la cualificación para el desempeño de unas labores de la complejidad de las requeridas, tenía que analizarse la propia calidad y complejidad de los proyectos en los que se había tomado parte.

    - De hecho puntuar matemáticamente en función de años de experiencia redundaría en la crítica que hace el TdC en otros pasajes a la aplicación de criterios de selección vs valoración.

    - El caso concreto alegado por el TdC –valoración del puesto de *Coordinador del Control de Obra*- queda patente en el cuerpo de estas alegaciones, que sí se realizó una valoración equitativa.

- La trayectoria profesional previa del gerente de la UTE adjudicataria del contrato de asistencia técnica, no es razón que permita poner en cuestión la debida separación e independencia entre la UTE asistencia técnica y la UTE constructora.

  De hecho, si la APAC hubiera adoptado cualquier medida perjudicial contra la UTE asistencia técnica en el proceso de licitación, por el hecho de que un profesional hubiese prestado servicios en la empresa constructora con anterioridad, hubiera incurrido en una flagrante vulneración del ordenamiento jurídico, dado que no hay ningún precepto legal que le autorizase a ello.

  La previa trayectoria profesional no es un criterio asimilable a lo dispuesto en el Artículo 197.2 del TRLCAP. Cuestión distinta es que se tratase de sociedades vinculadas, que se detectase una estrategia ilícita de coordinación en procedimientos en concurrencia para coordinar labores de ejecución de obra con labores de asistencia técnica, etc., supuestos en los cuales se estaría ante situaciones gravemente ilícitas, pero no acreditándose dichos extremos, no puede realizarse un juicio de valor de esa

trascendencia afirmando la falta de independencia de la asistencia técnica por el hecho de que uno de sus profesionales –por relevante que sea su posición- hubiera trabajado en la constructora.

Sin perjuicio del estricto respeto por la labor de los órganos fiscalizadores que han llevado a cabo un detallado estudio de estos contratos que, en el caso de la Comisión Europea, dieron lugar a la aplicación de descertificaciones debidamente ejecutadas, sin ninguna propuesta de actuación adicional, debemos señalar al respecto lo siguiente:

La APAC ha aplicado en todo momento la Ley 48/98 y las Normas de Contratación de Puertos del Estado y en aquello en lo que era expresamente invocado, el TR-LCAP.

Los reparos opuestos se han basado, o bien en la aplicación de Directivas que sólo fueron traspuestas en nuestro ordenamiento en las dos leyes de 2007, o bien en la progresiva elaboración de la doctrina en materia de contratación –muy especialmente en la delimitación entre criterios de selección y valoración que, con ser un problema común a las administraciones en el ámbito de la unión Europea, no cabe duda que se ha ido matizando progresivamente, de modo que los informes han venido a hacer una suerte de revisión retroactiva de criterios que han sido cada vez más revisados y elaborados con posterioridad.

No se ha producido ni un apartamiento de la norma, ni una vulneración de las reglas de procedimiento en cuanto concurrencia, publicidad, igualdad, etc., sino pura y simplemente una aplicación –a juicio de la Comisión errónea- de las disposiciones reguladoras de los criterios de valoración en el procedimiento. De ahí que las conclusiones que el Anteproyecto toma del informe de la Comisión, en nuestra respetuosa opinión deban ser matizadas a tenor de estas consideraciones.

Siguiendo con el contenido de nuestras alegaciones, tenemos que señalar en este punto, lo siguiente:

- Los contratos de asistencia técnica a los que se refiere este apartado, han sido analizados por la Comisión Europea y por la Intervención General de la Administración del Estado.

- La queja en relación con el procedimiento de licitación llevó a la descertificación de 497.966,28 EUR ya ejecutada, sin ninguna otra propuesta adicional de actuación. Que por otro lado no supuso minoración alguna de la subvención finalmente recibida, como se justifica en otros apartados de este informe.

- Por lo demás hay que poner las críticas efectuadas en su día por la Comisión Europea en su contexto en el sentido siguiente:

    - Las técnicas de contratación pública en el seno de la UE se encuentran en permanente proceso de revisión y mejora, y estamos haciendo referencia a contratos celebrados hace diez años.

- Dichos contratos fueron revisados en base a criterios –no de muestreo- sino todos y cada uno de ellos y en ningún caso se detectó la existencia de actuaciones ilegítimas en contravención de los principios de igualdad y objetividad.

Es cierto que se realizó una crítica a la aplicación del principio de trasparencia cuya incorporación a nuestro ordenamiento ha sido muy posterior a esa fecha, si bien por considerarse que había una insuficiente separación de criterios de selección y adjudicación. Sin que ello constituya desde luego una excusa a la debida separación entre elementos de admisibilidad al procedimiento en concurrencia y de valoración, lo cierto es que la Guía Práctica sobre Contratación Pública de la Unión Europea de 2015, todavía considera como el error más frecuente de las entidades públicas en el seno de la Unión, el referido a la insuficiente separación de criterios de selección y valoración.

DÉCIMA.-

La modificación del contrato de asistencia técnica se realiza para incorporar nuevas funciones cuya necesidad se había puesto de manifiesto como consecuencia de los graves accidentes acaecidos en la ejecución de la obra.

Los trabajos que constituyen el objeto inicial del contrato de asistencia técnica se encuentran comprendidos en la cláusula 8 del Pliego de Prescripciones Técnicas y son reconducibles al **control y vigilancia de ejecución, seguridad y salud a pie de obra.**

Las nuevas funciones no comprendidas en el contrato inicial que se encomiendan por medio del modificado son las siguientes:

Las funciones del Director de Obra relativas a la dirección, control y vigilancia de las obras, que principalmente afectan a sus relaciones con el Contratista, serán principalmente:

- *Exigir al Contratista, directamente o a través del personal a sus órdenes, el cumplimiento de las condiciones contractuales.*

- *Garantizar la ejecución de las obras, con estricta sujeción al proyecto aprobado y a las modificaciones debidamente autorizadas, y el cumplimiento del programa de trabajos.*

- *Definir aquellas condiciones técnicas que este Pliego de Prescripciones deja a su decisión.*

- *Resolver todas las cuestiones técnicas que surjan en cuanto a interpretación de planos, condiciones de materiales y de ejecución de unidades de obra, siempre que no se modifiquen las condiciones del Contrato.*

- *Estudiar las incidencias o problemas planteados en las obras que impidan el normal cumplimiento del Contrato, o aconsejen su modificación, tramitando, en su caso, las propuestas correspondientes.*

- *Proponer las actuaciones procedentes para obtener, de los organismos oficiales y de los particulares, los permisos y autorizaciones necesarios para la ejecución de las obras y ocupación de los bienes afectados por ellas, y resolver los problemas planteados por los servicios y servidumbres relacionados con las mismas.*

- *Asumir personalmente y bajo su responsabilidad, en casos de urgencia o gravedad, la dirección inmediata de determinadas operaciones o trabajos en curso; para lo cual el Contratista deberá poner a su disposición el personal y material de la obra.*

- *Realizar mensualmente la medición de las unidades de obra ejecutadas durante el periodo de tiempo anterior, tomando como base estas mediciones y los precios contratados, redactará mensualmente la correspondiente relación valorada a origen y expedirá la correspondiente certificación.*

- *Participar en las actas de replanteo, recepciones provisional y definitiva y redactar la liquidación de las obras, conforme a las normas legales establecidas.*

Es decir, sí se incluyen claramente nuevas funciones no recogidas con anterioridad pero ligadas directamente al contrato inicial.

La tramitación de la modificación siguió todos los pasos reglamentarios establecidos en las entonces vigentes Normas Generales de Contratación de Puertos del estado y de las Autoridades Portuarias:

> *REGLA 35: Proyectos Modificados o precios contradictorios*
>
> *1. No existirán Proyectos Modificados o expedientes de precios contradictorios en las contrataciones inferiores a 25 millones de pesetas.*
>
> *2. En las superiores a 25 millones de pesetas, la tramitación será idéntica a la requerida para el Proyecto o Pliego de Bases inicial, desde su necesidad hasta su aprobación económica.*
>
> *3. Deberá, asimismo, formalizarse un nuevo contrato, previa constitución de una fianza complementaria.*

En virtud de lo que acabamos de indicar, el expediente de contratación se sometió a los trámites siguientes:

> El 29 de enero de 2007 se aprobó la Justificación de la necesidad.
>
> Ese mismo día se comunicó a Puertos del Estado que se había iniciado la tramitación.
>
> El 1 de febrero de 2007 se aprobó técnicamente el Modificado
>
> El 7 de febrero de 2007 el Consejo de Administración de la APAC aprobó económicamente el Modificado y resolvió su adjudicación.
>
> El 9 de febrero de 2007 se comunicó a la UTE la adjudicación

El 23 de febrero de 2007 se firmó el correspondiente contrato, previa la presentación de las correspondientes garantías

El 27 de marzo de 2007 la UTE SUPERVISIÓN propuso a D. Enrique García Ferro como Director de las obras.

- Es cierto que se produce un error en el empleo del término Director de Obra, si bien:

  - La APAC no hizo dejación de sus funciones a lo largo de la vida del contrato.

  - Los servicios del contrato inicial y del modificado fueron distintos.

  - La necesidad de una persona dotada de suficiente cualificación, no derivaba de la pretensión de proceder a una contratación encubierta de una persona física, sino a la gravedad de los accidentes padecidos y la necesidad de disponer de una capacidad de reacción rápida ante nuevas vicisitudes por parte de alguien dotado de la suficiente cualificación.

En definitiva, los elementos que se han puesto de manifiesto anteriormente, pueden ser resumidos a modo de conclusión de esta exposición en los términos que señalamos a continuación:

- El objeto esencial del contrato **inicial** de Asistencia Técnica es la prestación de servicios a la Autoridad Portuaria en la Dirección de la Obra.

- Las funciones a desarrollar en dicho contrato inicial están recogidas en el cuerpo de este Informe. A*partado A) Objeto del contrato de asistencia técnica*.

- Con la aprobación del Modificado, se le asignan al adjudicatario, nuevas funciones, anteriormente señaladas. Como se puede comprobar, son nuevas funciones, no contempladas en el contrato original.

De esta forma, a partir de la Aprobación y contratación del Modificado, la estructura de Dirección de Obra es la siguiente:

- Director de la Obra (potestad pública) con las funciones que a este respecto corresponden a la administración contratante. Es el Facultativo de la Administración.

- Un Director de Ejecución, a pie de obra, bajo dependencia del Director de Obra facultativo de la Administración con las funciones señaladas en el apartado B.

- Una asistencia a la Dirección de Obra, (facultativo de la Administración y director de Ejecución), dedicada al control y vigilancia de ejecución y de seguridad y salud a pie de obra de acuerdo con lo previsto en el contrato.

Por todo ello, lo que se produce con el modificado es una ampliación de las funciones contratadas en concepto de Dirección Técnica de Obras, fruto de los acontecimientos acecidos a lo largo del proceso de construcción.

DÉCIMOPRIMERA.-

- La necesidad del complementario se razona en informe justificativo de la contratación, aprobado por el Presidente de la APAC en fecha 17 de febrero de 2009.

> *Dada la envergadura de la obra de Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira se considera necesario incluir unos trabajos de coordinación y gestión de flujos entre todos los entes implicados en la ejecución de las referidas obras y apoyo a la Dirección de obra.*
>
> *Dada la especialización de los trabajos y la falta de medios materiales y técnicos suficientes en la Subdirección General de Infraestructuras para desarrollar con dedicación plena los trabajos recogidos en el presente documento, se considera necesaria la externalización de los trabajos.*
>
> *En orden a una mejor coordinación entre todos los agentes implicados se considera que estos trabajos deben integrarse entre los que ya viene desarrollando la Asistencia Técnica de Control de Ejecución, de cara a una economía de medios y una mejor sinergia de funciones, mediante la adjudicación de un contrato complementario.*
>
> *Los trabajos objeto del presente Complementario comprenderán la Gestión Integral, que de manera resumida consistirá en una coordinación de las distintas empresas que actúan en la obra y representará a la Autoridad Portuaria de A Coruña ante particulares y organismos externos, tanto en cuanto a trámites, permisos, afecciones de obra, expropiaciones, etc., como en cualquier otro ámbito que señale la Dirección de Obra.*

- El Documento de Complementario nº 1 fue aprobado técnicamente el 2 de abril de 2009. Los trabajos incluidos en el complementario son los siguientes:

> ***DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS A DESARROLLAR POR EL CONSULTOR***
>
> *Los servicios que se contratan comprenden todos aquellos que corresponden a la Asistencia Técnica para la Gestión Integral de las obras y más concretamente, aunque sin limitarse a ella:*

CONTROL DOCUMENTAL Y GESTIÓN DE OBRA.

El Consultor será el responsable de todo el control documental de la obra así como de la gestión de toda la información interna de la misma. Dentro de estas funciones será el encargado de transmitir a la Dirección de las Obras resúmenes de todos los informes mensuales que entreguen las distintas Asistencias Técnicas.

Será el encargado de levantar actas de todas las reuniones que se produzcan, a requerimiento de la Dirección de las Obras, siendo el responsable del control y seguimiento de las mismas.

Tendrá la obligación de favorecer la transmisión horizontal de información entre las distintas Asistencias Técnicas y el Contratista, con especial coordinación con la Asistencia Técnica de Control y Vigilancia. Realizará el control documental de los Informes elaborados por las distintas Asistencias Técnicas y gestionará el envío de los mismos.

Realizará un control dinámico y seguimiento de la metodología de trabajo y equipos que conforman las distintas Asistencias Técnicas y de los plazos para la ejecución de los diversos trabajos comprendidos en el sus respectivos contratos.

Asimismo será el responsable de canalizar todas las comunicaciones que se efectúen con otros organismos afectados por la ejecución de las obras. Siendo el responsable del archivo de toda la documentación técnica y administrativa generada en la obra.

Dado que la Asistencia Técnica de Gestión Integral será la responsable de controlar documentalmente toda la obra, dispondrá de la información suficiente y de los medios adecuados para poder realizar la memoria anual de los trabajos. Aparte de estas labores, se tendrá que suministrar de forma continuada al Departamento de Informática de la Autoridad Portuaria de A Coruña los datos necesarios para el mantenimiento y actualización de la página web.

El Licitador deberá disponer de un software específico para la Gestión Integral de Obras., que disponga de un acceso vía internet para que la Dirección de las Obras consulte en cualquier momento la documentación.

Como representación de la oficina administrativa de la Dirección de las Obra en Punta Langosteira, realizará la gestión administrativa de la documentación ordinaria de obra: Facturas, trámites administrativos, permisos, avales.

Trasladará a la Dirección de las Obras un resumen mensual de los informes realizados por las distintas Asistencias Técnicas.

Coordinará la elaboración y realizará la maquetación de informes habituales o específicos solicitados por la Dirección de las Obra.

Realizará el seguimiento y archivo de las noticias de prensa y del Archivo fotográfico de la obra, así como presentaciones en Power Point de seguimiento de la obra

GESTIÓN ANTE TERCEROS

Mantendrá una Oficina de información a terceros afectados por la obra y expropiados, y realizará la supervisión proceso expropiatorio, en coordinación con la Asistencia Técnica específica.

Secretaría reuniones que determine la Dirección de obra. Control y seguimiento documental de la documentación generada por las mismas

Preparación reuniones con organismos públicos o privados relacionadas con las obras, apoyo técnico y administrativo para la preparación documentación de las mismas. Control documental de las comunicaciones generadas.

SISTEMA DE INFORMACIÓN A LA DIRECCIÓN DE LAS OBRAS

Será el responsable del sistema que mantenga permanentemente informado a la Dirección de las obras sobre:

- *Reuniones de puesta en marcha de unidades nuevas de obra.*
- *Contactos y reuniones con el Contratista, con el Gabinete de Asesores Técnicos, con la A.T. de Control y Vigilancia (y resto de Asistencias Técnicas si fuese necesario) para el estudio de los problemas que en la obra se presenten.*
- *Informes periódicos realizados por las Asistencias Técnicas sobre el control de ejecución, geométrico, medioambiental, de seguridad y salud y de ensayos y mediciones.*
- *Informes inmediatos y continuos a la Autoridad Portuaria de A Coruña en cualquier momento, sobre anomalías que se observen.*

- *Informes sobre propuestas de modificaciones realizadas por las Asistencias Técnicas y el Gabinete de Asesores Técnicos.*

COORDINACIÓN Y GESTIÓN DE LAS VISITAS A LA OBRA

Dentro de las labores asignadas a esta Asistencia Técnica se incluyen la gestión y coordinación de las visitas ahora. Dada la naturaleza y singularidad de la obra el flujo de agentes externos que visitan la obra es elevado, es por tanto necesario una coordinación efectiva y real entre todas las Asistencias Técnicas y el Contratista, siempre supervisado la Dirección de las Obras.

Para estos trabajos se seguirán las líneas marcadas por el Departamento de Relaciones Externas de la Autoridad Portuaria, en particular con las visitas de los distintos medios de comunicación, así como el suministro de información necesaria para la elaboración de cuantos comunicados y notas se emitan desde la Autoridad Portuaria referentes a la obra.

Para una mejor explicación de la obra por parte de la Dirección de las Obras se elaborarán y actualizarán los paneles explicativos de las mismas, prestando para ello especial atención a las diferentes soluciones técnicas que se contemplan durante la ejecución de las obras.

MODIFICACIONES EN LAS OBRAS.

Será el responsable de la coordinación, control dinámico, tramitación y gestión de los trabajos a realizar por el Gabinete Técnico de redacción de modificaciones del Proyecto que rija la ejecución de las obras, así como de los proyectos complementarios que pudieran ser necesarios.

TRABAJOS TRAS LA FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS.

Se encargará de:

- *Coordinación, control dinámico, tramitación y gestión del informe fin de obra a elaborar por las Asistencias Técnicas.*
- *Coordinación, control dinámico, tramitación y gestión del informe de conservación a elaborar por las Asistencias Técnicas.*
- *Coordinación, control dinámico, tramitación y gestión de la documentación precisa para la recepción final de las obras a elaborar por las Asistencias Técnicas.*
- *Coordinación, control dinámico, tramitación y gestión de los trabajos a elaborar por la A.T. de Control y Vigilancia y la A.T. de Control Geométrico*

acerca de la ejecución de la toma de datos, mediciones, valoraciones, planos y todo lo necesario para la liquidación de las obras.

- *Coordinación, control dinámico, tramitación y gestión de los trabajos a elaborar por la A.T. de Control y Vigilancia y el Gabinete Técnico acerca de la redacción del Proyecto de liquidación de las obras, así como de la elaboración de los planos "as built".*

- Los trabajos incluidos en el contrato inicial, centrados en el control de ejecución y seguridad y salud a pie de obra, no son los mismos que los incluidos en el contrato complementario, centrado en lo que se denomina *Project management* o Gestión de las obras, centrados en aspectos de organización y administrativos. Es cierto que existían ciertas sinergias entre ambos contratos y por ello se justificó la figura del complementario para su contratación.

- En virtud de lo manifestado, si concurrían las condiciones del Artículo 59 f) de la Ley 31/2007 dado que:

  - Se trató de servicios adicionales claramente relacionados con los que ya habían sido contratados, aunque diferentes de aquellos.
  - Surgieron con carácter sobrevenido dada la entidad y complejidad de la obra, debiendo tener en cuenta a esos efectos, los graves incidentes acaecidos en su ejecución que exigieron –entre otros extremos- un claro reforzamiento de toda la estructura de control.
  - Y el objeto del complementario, como se deduce de la mera lectura del mismo, no se encontraba comprendido en el contrato inicial de Asistencia Técnica.

- Sobre el hecho de que se adjudicó con una baja del 26%, si bien, se aprobó un adicional del 19% y un complementario del 10%.

  Procede dar por reproducidas en este punto las explicaciones facilitadas, tanto en relación con la aprobación del modificado como del contrato complementario.

DÉCIMOSEGUNDA.-

- No tiene justificación que se haga referencia a actuaciones entre los años 1997 y 2005, cuando el proyecto objeto de informe se aprueba e inicia en su tramitación en 2004.

- Se está haciendo alusión a actuaciones correspondientes a períodos respecto de los que ni siquiera existe obligación legal de conservar documentación, con las evidentes dificultades de acreditación y prueba que ello supone.

- El marco jurídico para analizar estas contrataciones viene determinado por las Normas Generales de Contratación de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias, aprobadas por el Consejo Rector de Puertos del Estado el 3 de mayo de 1993. Por

tanto, la actuación se halla plenamente ajustada a derecho y, además, todos los contratos fueron fiscalizados.

- Todos los contratos mencionados en este punto se adjudicaron de acuerdo con el procedimiento legalmente exigible:

    - Se adjudicaron dos contratos por concurso al disponerlo así las normas de contratación aplicables por razón de su cuantía.

    - Se adjudicaron siete contratos mediante adjudicación directa en conformidad con el Artículo 18 del texto refundido de las normas generales de contratación de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias (vigentes hasta el 19 de abril de 2007).

    - El expediente 741.27 se adjudicó directamente previa solicitud de tres ofertas dada la naturaleza de los trabajos y en conformidad con las normas de aplicación.

    - El contrato 741.54 se adjudicó mediante el procedimiento de concurso restringido, tal y como establecían la Normas de Contratación para este rango de presupuesto.

    - El Expediente 888. se adjudicó directamente previa solicitud de tres ofertas, dada la naturaleza de los trabajos, realización de una batimetría, sí era posible hacerlo.

- Esta Autoridad Portuaria entiende que no existe vulneración de las Reglas 13 1 b. y 25 de las Normas Generales de Contratación de PE y de las AP, para importes superiores a 15 miles de euros, dado que las referidas Normas permitían el empleo de la Adjudicación directa hasta el importe 150.253,03 €, y para estos expedientes la formalización de un documento de contratos se consideraba en aquel momento potestativa dada la propia redacción de la citada regla 13.

- Por lo demás, como se detalla en el cuerpo de este informe, los objetos de los contratos son distintos, sin que se haya producido fragmentación y sin que haya habido una pauta de contratación fija disociada en distintos expedientes, habida cuenta de que dichas contrataciones fueron surgiendo a medida que la complejidad del entorno físico de Punta Langosteira y las decisiones de estamentos de carácter superior a la APAC iba requiriendo estudios con los que tratar de obtener un mejor conocimiento de la situación.

- En relación a la contratación de la Asistencia Técnica para la redacción del Pliego de Bases para la licitación de las obras, procede manifestar lo siguiente:

  Según consta en el expediente con fecha 5 de febrero de 2004 el Presidente de la APAC aprueba la justificación de la necesidad y la programación de la "A.T. para la redacción del pliego de Bases para la licitación de las obras de la Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira y A.T. la Autoridad Portuaria de A Coruña durante el proceso de licitación". En el mismo se propone solicitar una única oferta a ALATEC, por

razones de especialización, urgencia y confidencialidad, y se propone un plazo de 15 días para la primera de las AT y otro de seis meses para la segunda.

En todo caso los trabajos se realizaron y el abono de los mismos no se realizó hasta el perfeccionamiento de la adjudicación y la realización de los trabajos (facturas de fecha 30 de junio y 30 de septiembre de 2004.

- ALATEC participó en la redacción del Proyecto y del Pliego de Bases de la obra, pero no concurrió a la licitación de las referidas obras sino a un contrato de Asistencia Técnica a la Dirección de obra correspondiente a la UTE constructora.

- Por lo demás, el objeto de los trabajos encomendados por la UTE constructora y el contrato de Asistencia Técnica, no se solapaban. De hecho, como se indica en otro apartado de estas alegaciones el contrato de la *"Asistencia Técnica al control de la ejecución de las Obras"* se centraba en las siguientes labores:

  Los servicios que se contratan comprenden todos aquellos que corresponden a la Asistencia Técnica y control de la ejecución de las obras y más concretamente, aunque sin limitarse a ella:

  - *Control de la ejecución de las obras.*
  - *Supervisión y vigilancia de la ejecución a pie de obra.*
  - *Coordinación de Seguridad y Salud.*

  Adicionalmente se incluyen en este Contrato de Asistencia Técnica las labores de Coordinación con equipos contratados por la Autoridad Portuaria de A Coruña para llevar a cabo las labores de:

  - ***Dirección Técnica de las Obras.***
  - *Control Geométrico (Topográfico y Batimétrico).*
  - *Control de Calidad de los materiales y de las unidades de obra.*
  - *Supervisión y Control del Programa de Vigilancia Ambiental.*
  - *Control y seguimiento arqueológico.*

- Ya el pliego del contrato 741.48 preveía un contrato diferente para la Dirección Técnica de las Obras. Era la coordinación con los contratados para esa dirección técnica, no la dirección técnica en si misma, lo que se encontraba incluido por el pliego en el objeto del contrato, pudiendo derivarse de esta matización las referencias erróneas que lleva a cabo el TdC en el sentido de que pretendidamente se encontrase incluido.

DÉCIMOTERCERA.-

- En relación con las contrataciones objeto de esta conclusión señalar lo siguiente:

    - Se está haciendo referencia a un período de diez años.

    - Tienen objetos diferenciados:

        - Entre 1999 y 2002 trabajos de ingeniería para buscar la mejor alternativa para la aprobación del proyecto.
        - En 2006, 2007 y 2009 trabajos que se hace preciso encargar al experto y a su universidad durante la ejecución de la obra.

    - Se mezclan indebidamente en la conclusión contratos con el profesor Burcharth y con la Universidad de Aalborg.

    - Los contratos con Burcharth tuvieron por objeto la realización de estudios a cargo de dicho profesional, mientras que los contratos con la Universidad de Aalborg se refirieron al empleo de las instalaciones de la referida Universidad para la realización de ensayos en modelo físico.

    - El contrato con el Danish Hidrauilic Institute lo es con una Institución sin relación alguna ni con el Profesor Hans Burchart ni con la Universidad de Aalborg.

    - No es ni siquiera razonable plantear una hipótesis de fraccionamiento de contratos con un período de cuatro años entre 2002 y 2006 en el que no se lleva a cabo ninguna contratación, con escenarios absolutamente diferenciados, como son la existencia de trabajos en una fase previa a la aprobación de un proyecto y trabajos que han de ser encomendados en ejecución, y todo ello respecto de un profesional de primer nivel técnico y ante una obra de extraordinaria complejidad.

    - La pretendida estrategia de fraccionamiento, por lo demás carece de fundamento si tenemos en cuenta que hasta 2007 los umbrales de contratación negociada para contratos de las categorías 1 a 16 del Artículo 206 del TRLCAP, hubieran permitido la articulación en contratos únicos teniendo en cuenta las diferentes personas y anualidades -excluido el contrato celebrado con el Danish Hidrauilic Institute que es ajeno al catedrático mencionado o con la Universidad de Aalborg-, si es que verdaderamente hubiéramos estado ante un único objeto.

    - Pero es más, como vamos a exponer a continuación, no sólo cada una de las prestaciones contaba con autonomía propia sino que las necesidades que justifican la contratación de los servicios fueron surgiendo según se avanzaba, a lo largo de años, en los trabajos preparatorios de un proyecto de enorme complejidad como el que nos ocupa. No se puede fraccionar lo que aún no existe y no se pueden "anticipar" prestaciones contractuales cuyo objeto no está completamente definido, por cuanto ello hubiera vulnerado el Artículo 13 del TRLCAP comprometiendo a priori injustificada e indebidamente fondos

públicos, pudiendo citar en tal sentido el informe 12/15 de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa.

- Dado que en el caso que nos ocupa las necesidades van surgiendo según avanzan en el tiempo- en los años- los trabajos del a propia Autoridad Portuaria no sólo legal sino materialmente era imposible tramitar un solo expediente de contratación.

- En cuanto a la pretendida falta de documentación de determinados contratos, señalar que sin perjuicio de que por parte de la APAC se cumple con lo dispuesto en las normas de contratación de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias, resulta evidente –a tenor de lo expuesto en las alegaciones- que los marcos obligacionales recíprocos determinantes de los derechos y obligaciones de las partes estuvieron fijados por escrito en los contratos objeto de esta actuación.

- Como se ha puesto de manifiesto en el cuerpo de alegaciones del informe ha sido acreditada la existencia por tanto de dos facturas distintas a dos sujetos pasivos y adjudicatarios distintos tramitándose por tanto dos pagos independientes con su correspondiente acreditación, materializados en fechas distintas y cada una a un sujeto pasivo distinto, tal y como se indica en las alegaciones y matizaciones efectuadas en las presentes alegaciones en el apartado II.2.2.

C. En relación con la contabilización y registro en los sistemas de contabilidad y control de los activos relacionados con las Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta de Langosteira.

DECIMOCUARTA.-

Como hemos expuesto en los apartados correspondientes del cuerpo del informe se manifiesta la plena conformidad con la parte expositiva del informe efectuada por el TDC, y nos remitimos a las consideraciones que en materia de los aspectos registrales de la finca como finca única quedan pendientes de cumplimentar, con todos los aspectos de tramitación administrativa que conoce el TDC.

D. En relación con la adecuación a los principios de buena gestión de las operaciones y procedimientos de gestión aplicados por la Autoridad Portuaria en la ejecución del Proyecto de Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta de Langosteira.

DECIMOQUINTA.-

Como hemos indicado en la parte expositiva, la APAC está en disposición de rendir al OPPE el modelo de máximos en el momento en que el OPPE así lo determine.

Como aspectos a destacar, con independencia de los modelos oficiales establecidos, hemos puesto de manifiesto la confección de modelos propios desarrollados por la APAC que le permiten la planificación al máximo nivel de detalle de análisis, a nivel no ya de área de negocio, sino facilitar las acciones de planificación a nivel de mercancía detallada del total del portfolio de mercancías que operan en el puerto de A Coruña, e igualmente se encuentra a punto de poner en funcionamiento una aplicación informática, elaborada con medios propios que le permitirá a lo largo del ejercicio 2017, conocer la incidencia en tiempo real del grado de bonificaciones por tipología de mercancía aprobada en las leyes de presupuestos, conociendo así tanto el ingreso bruto por mercancía como el ingreso neto, y todo ello tanto a nivel global de puerto, como a nivel de manipulación existente entre dársena puerto interior y dársena puerto exterior. Consideramos como una decisión estratégica de gestión dotar a los órganos de gestión de las herramientas de obtención de datos on-line, que le permitan la máxima flexibilidad no ya para la toma de decisiones estratégicas de negocio, sino para la propia gestión de la actividad diaria y visión permanente de posibles desviaciones sobre la planificación y derivadas de la realidad diaria de la gestión, incluyendo dichas actuaciones dentro de la visión y enfoque global organizativo del concepto Smartport A Coruña, para intentar posicionar a la Entidad en una posición que le permita tener un crecimiento sostenible en todos los aspectos de su actividad.

DECIMOSEXTA.-

Como hemos expuesto en las apreciaciones incluidas en el apartado II.4.1 del informe, actualizando los valores al último dato consolidado obtenido en el sistema portuario de titularidad estatal, y del que se aportan los anexos correspondientes, el crecimiento del tráfico portuario de A Coruña, interanual, para el ejercicio 2015 se sitúa en el 18% alcanzando el segundo lugar a nivel nacional de crecimiento, como queda acreditado en el anuario de 2015 publicado por Puertos del Estado, y que a nivel de cornisa cantábrica mantiene en dicho ejercicio el tercer puerto en el ranking de la misma, con un peso del total del tráfico de la misma en torno al 14%, representado un valor de crecimiento, no sólo con respecto al ejercicio precedente, sino al valor y peso de partida efectuado por el TDC en su análisis y correspondiente al ejercicio 2008.

Con respecto a la manifestación efectuada por el TDC en esta conclusión cuando indica que "*Cuatro años después de finalizadas las obras de las nuevas instalaciones portuarias en Punta de Langosteira, los resultados obtenidos conducen a realizar una profunda reflexión sobre la necesidad de planificar adecuadamente la estrategia de desarrollo portuario a nivel nacional, porque los datos han puesto de manifiesto que las inversiones realizadas en desarrollos portuarios muy cercanos han resultado ineficaces, con unas infraestructuras infrautilizadas que no generan los niveles de tráficos, ni de ingresos acordes a la inversión realizada*" y puesta de manifiesto en el apartado del informe *(11.4.1)* nos gustaría efectuar dicha reflexión que

propone el TDC, y adecuarlo a la inversión materializada en Punta Langosteira sometiendo a su consideración el alcance de las siguientes cuestiones que pasamos a detallar.

En primer lugar analizar la génesis de esta actuación y su alcance. Realmente estamos ante una actuación singular que supone la creación de una nueva dársena de un puerto, que en sí extrapolando aspectos de ámbito normativo, pero centrando los mismos en ámbitos operativos supone realmente la creación de un nuevo puerto.

Obviando dos cuestiones trascendentales como son en sí la consecución de su viabilidad técnica, analícese la misma a nivel mundial, y asimismo la consecución de cumplimiento de todos y cada uno de los aspectos de cumplimiento de obligaciones financieras no podemos dejar de resaltar al menos que:

.- Las finalidades principales de consecución de objetivos de amplio carácter medioambiental y de servicio a la ciudadanía en su aspecto social, se están consiguiendo plenamente.

.- El término de cuatro años, considerado como período de maduración de una actuación de esta envergadura, no puede soslayar lo que supone en dicho período haber conseguido la materialización de concesiones ya operativas que supone el superar a nivel de superficie de almacenamiento, la existente en las instalaciones del puerto interior, conseguidas desde sus inicios que datan de 1886 año de fundación de la extinta en su momento figura de junta de obras y servicios del Puerto de A Coruña, y que hasta mediados del siglo pasado, no fue posible el desarrollo del actual llamado dique barrie de la maza que consiguió materializar una lámina de agua que permitiese operatividades de cuestiones vinculadas al tráfico portuario, que hoy en día y pese a encontrarse la dársena del puerto exterior en zona de aguas profundas, se supera dicha operatividad en la misma.

.- El polo de desarrollo económico que dichas instalaciones suponen, no puede ser cuestionada, por desarrollarse en un momento donde la economía nacional, europea y mundial, se encontraba en un período de crisis singular, no conocida desde 1929, y superando a la misma, pese a lo cual, se consiguieron los dos primeros hitos puestos de manifiesto al principio de esta consideración a la alegación, expuesta a modo de reflexión conjunta que formulamos al TDC en el contexto de su conclusión formulada.

Consideramos tal y como hemos indicado en el presente documento en apartados anteriores que es preciso destacar que en 4 años, período que media de año 2012 al año 2016, la superficie concesionada en la APAC se ha incrementado en aproximadamente 200 mil metros cuadrados lo que supone un incremento del 50% de superficie concesionada en dicho período con respecto a la existente a principios del año 2012, todo ello en las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, sin olvidar los períodos medios de maduración que llevan aparejados los expedientes de tramitación de concesiones demaniales en puertos.

Igualmente en ese sentido es preciso manifestar que los puertos son un eslabón más en la cadena logística, eslabón necesario e imprescindible pero no suficiente y que requiere de la

toma de decisiones de la inversión privada para la obtención de objetivos generales en la cadena de transporte.

DECIMOSÉPTIMA.-

Como ha quedado expuesto en el apartado II.2.4. del cuerpo del informe del TDC, las inversiones planificadas en los planes de empresa pretenden tener una visión global de operatividad, en consecuencia y congruentemente con los planteamientos efectuados desde el ejercicio 2009, cuando se pone de manifiesto el considerar una cobertura financiera que diera lugar a un completo análisis para conseguir una dársena plenamente operativa, cuestión que no quedaba resuelta en la génesis del proyecto y con la ejecución de las FASES I y II de las nuevas instalaciones Portuarias en Punta Langosteira.

Por otra parte ha quedado clarificado que el calificativo dado por el TDC a determinada inversión necesaria que califica como de "*imprecisiones o daños causados o daños producidos*" se refiere a los cumplimientos estrictos de los términos de cumplimiento de lo dispuesto en la DIA, como se ha puesto de manifiesto, detallando las actuaciones más significativas al respecto y que se encuentran plenamente dispuestas, adoptadas y, en caso de obras, acometidas como puede ser la singular situación de la toma de agua de la central térmica adyacente y las medidas sobre basculaciones de arenales de playas del entorno, con pleno cumplimiento permanente del plan de seguimiento de medidas de carácter medioambiental que en su momento fue adoptado y estructurado en el tiempo.

En el año 2012 comenzó la puesta en operación del nuevo puerto exterior, y en los sucesivos planes de inversiones se han ido incluyendo todas las actuaciones necesarias para la total puesta en funcionamiento y desarrollo de este nuevo puerto. En el Plan de Empresa de 2015, el montante de la inversión total para las Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta de Langosteira se cifró en 753.320 miles de euros, frente a los 630.500 previstos, de los que a finales de 2013, se habían invertido 608.278 miles (IVA excluido).

Con respecto a las cuestiones vinculadas a inversiones de accesos viarios y ferroviarios (II.2.4) nos remitimos a las aclaraciones y consideraciones que hemos explicitado en el correspondiente apartado indicado anteriormente correspondiente al cuerpo del informe del TDC.

DECIMOCTAVA.-

Igualmente nos remitimos en esta conclusión a la parte expositiva realizada en las presentes alegaciones, precisiones y aclaraciones (II.4.4) y (II.2.5) especialmente en lo relativo a las conexiones viarias, tanto la propia ejecutada en su momento por la APAC como parte intrínseca al desarrollo inicial del proyecto, como al posterior vial de alta capacidad acometido directamente por el Ministerio de Fomento, como en materia de acceso ferroviario a lo

expuesto en dicha parte expositiva y que no es preciso por tanto reproducir en esta conclusión, a nuestro entender.

DECIMONOVENA.-

Hemos manifestado en las aclaraciones efectuadas al presente informe del TDC, al igual que expusimos en su momento al informe del TDCE, tras la visita de control llevada a cabo en junio de 2015, la consideración que efectuó sobre el índice de ocupación, cifrando el mismo en aproximadamente el 10% de su superficie total disponible, y nos remitimos a las reflexiones sobre las realidades en los escenarios económicos en los que se ha desarrollado la actuación de la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, lo que supone los períodos de maduración de las concesiones desde el momento en que los grupos inversores se encuentran en la tesitura de adoptar una decisión de inversión en algunos casos de cantidades muy significativas, hasta que una vez transcurridos los periodos de tramitación, incluyendo aquellos casos donde tienen que tramitarse declaraciones de impacto medioambiental, siendo conocedores ambos tribunales de los períodos medios que dicho trámite suele ocupar a nivel de tiempo, hasta que una vez superados todos los trámites administrativos se inician los trabajos de construcción y finalizados los mismos se encuentran las instalaciones concesionales operativas.

Conseguir en un plazo inferior a cuatro años, desde la finalización de la construcción de la infraestructura, no ya solo el lograr su operatividad, si no en materia de suelo concesional el haber logrado un índice de superficie de almacenamiento que supera el 100% de la superficie de almacenamiento existente en el puerto interior, sin tener en principio un crecimiento notable o significativo de tráfico, que siempre facilitaría las decisiones de inversión a adoptar por las empresas privadas, consideramos que no es una cuestión que deba quedar soslayada en términos objetivos a considerar, y por tanto poner en valor y considerarlo como un hito en sí mismo.

Por otra parte, y partiendo del hecho cierto que la APAC contaba con el compromiso expreso de la petrolera Repsol en tiempo muy anterior a la toma de decisión y construcción del puerto exterior, de trasladarse al mismo, caso de que la APAC llegase a construir unas nuevas instalaciones, obligándose a tramitar una nueva concesión de darse dicha circunstancia, con independencia de poder optar a las indemnizaciones que pudieran corresponderle por la posible merma de sus derechos concesionales a término de la concesión que tenía en el puerto interior, es una evidencia que ha quedado contrastada.

Que no se hubiese conseguido hasta el ejercicio 2013 el acuerdo de los términos económicos, más allá de considerarse como un perjuicio por la presunta dilación en su consecución, debería a nuestro juicio, considerarse como una actuación de plena responsabilidad por los distintos gestores existentes en la APAC, toda vez que las pretensiones económicas de los derechos indemnizatorios, que en la génesis del proyecto llegaron a cifrarse por la propia Administración, en el entorno de los 100 millones de euros y que en alguna fase del proceso

llego a cifrarse por la petrolera en el entorno de los 230 millones de euros, como quedan testigos de hemeroteca contrastables, y que finalmente se han cifrado en un valor máximo del 23,9 millones, debería de ponerse realmente en el contexto de plena viabilidad de las actuaciones y despejando una de las variables financieras que gravitaban sobre el éxito final de la inversión y por tanto como clave para la consecución de los objetivos finales perseguidos y a conseguir. Objetivos hechos suyos por la propia Unión Europea cuando determinó por decisiones de la Comisión Europea, contribuir a la financiación de las actuaciones programadas con fondos de la Unión, por el caso singular que se presentaba y fundándose en parámetros de consecución de objetivos medioambientales de carácter general y de amplio espectro de impacto para la ciudadanía.

En ese sentido tenemos que reflexionar sobre la conclusión final que se manifiesta en esta conclusión corolario y que recoge textualmente la incluida por el TDCE en sus conclusiones de informe de objetivos y descrita en los términos de *"El resultado es que 10 años después del inicio de las obras y más de 4 años después de su finalización, aún no se había logrado el objetivo principal del proyecto. El petróleo y los productos petrolíferos refinados seguirán transportándose durante bastantes años a través de un conducto que une el puerto Interior con la refinería y que pasa por debajo de la ciudad"* y que el TDC reproduce en su anteproyecto de informe en el apartado *(11.4.4)*

En primer lugar queremos manifestar que la propia Comisión Europea efectúo y contesto al Tribunal de Cuentas Europeo, al informe y por tanto a dicha conclusión en los términos siguientes:

…"La Comisión también desarrolla una estrategia a largo plazo para las actividades portuarias destinadas a incrementar la eficacia de los servicios portuarios y la transparencia de la financiación pública…"

"La comisión considera que la infraestructura portuaria está prevista y diseñada con una vigencia a largo plazo (10 a 20 años) después de su finalización. Por tanto, las inversiones en los puertos no pueden apreciarse con una perspectiva a corto plazo"

"De conformidad con la información recibida de las autoridades españolas, la Comisión observa que la capacidad utilizada para la mayoría de los puertos examinados por el Tribunal no ha dejado de aumentar. La Comisión subraya que las conclusiones del Tribunal de Cuentas deben interpretarse de manera adecuada en el contexto de una perspectiva a largo plazo (10-20 años) de inversiones en puertos. Por otra parte, también deben tomarse en consideración los efectos de la crisis financiera en el transporte marítimo"

Por todo lo anteriormente expuesto, nos gustaría someter a reflexión una visión alternativa, a la redactada por el TDC, desde la que consideramos realidad de la actuación y que manifestamos en los siguientes términos para su consideración:

El resultado es que, tras algo más de 7 años de obras, sometidas a condiciones meteorológicas propias del mar Atlántico, y con la necesidad de modificar las condiciones de ejecución para extremar las condiciones de su construcción preservando las máximas

condiciones de seguridad para los trabajadores encargados de su construcción, con la luctuosa noticia de la pérdida de cinco vidas humanas en su ejecución, y tan sólo 4 años después de la finalización de las obras y su recepción, con una puesta en operatividad albergando la primera operación portuaria tan sólo cinco meses después de la recepción de las mismas, con un crecimiento paulatino y a su vez constante, suscritos los acuerdos con Repsol, que permitirán en un breve plazo conseguir el traslado de los tráficos de hidrocarburos a la nueva dársena de Punta Langosteira en condiciones de seguridad y operatividad plena,

Que asimismo en materia de graneles sólidos ya se han trasladado el 100% de las descargas de coke por parte de Repsol a las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, e igualmente se encuentran ya manipulándose las cargas del 100% del Clinker, así como el 30% del total de tráfico agroalimentario que se mueve por el puerto de A Coruña, representando en el año 2016 más de 700 mil toneladas de estas mercancías, y por tanto liberando a la Ciudad de A Coruña y a sus habitantes del riesgo que ha supuesto durante más de 40 años la existencia de un poliducto de productos petrolíferos cruzando el suelo de la ciudad por diversos y numerosos barrios ampliamente habitados, así como el resto de traslado de tráficos cuya descarga en las actuales instalaciones portuarias, que por su emplazamiento físico se encuentra prácticamente en el centro de la ciudad, y por tanto con el consiguiente beneficio para toda la ciudadanía en general, permitiendo recuperar espacios que queden liberados para la trama urbana de la ciudad, con la configuración que determinen las autoridades urbanísticas, y que ya de facto, permite que la ciudadanía disfrute libremente de más de 50.000 m2 en la zona más noble de la ciudad, así como permitir tener una fachada urbana atractiva para el tráfico de cruceros, que redunda en la economía local, y que con la determinación de la Unión Europea, aportando parte de la financiación necesaria para su construcción, recientemente ya se ha podido comprobar su versatilidad al permitir el atraque en sus instalaciones de un petrolero cargado con más de 148.000 toneladas de productos petrolíferos, que pasando por delante de las costas gallegas se averío uno de sus motores principales, en condiciones de navegación complicada, entrando en las instalaciones construidas en circunstancias de mar con olas de 5 metros, sin presentar ningún problema en su operatividad, y pudiendo manifestar de forma clara que ha quedado dicha cuestión calificada como un incidente marítimo, lo que podría haberse convertido en un accidente marítimo.

En este sentido recordar estas portadas de prensa con la gravedad que supuso a nivel medioambiental y que reproducimos a continuación a título recordatorio, tales como

MIÉRCOLES, 20 DE NOVIEMBRE DEL 2002 | A CORUÑA

La Voz de Galicia

NÚMERO 39.526 | AÑO CXX | PRECIO: 1 € | www.lavozdegalicia.es



ESPECTÁCULOS EL ACTOR NORTEAMERICANO **JAMES COBURN** FALLECE EN LOS ÁNGELES A LOS 74 AÑOS | 47

El buque se partió en dos a las ocho de la mañana y vertió 10.000 toneladas más de fuel

El «Prestige» se hunde y lanza otra marea negra hacia Galicia

La nueva mancha se dirige a la costa y si el viento continúa impulsándola puede llegar en dos días

Rajoy anuncia que el viernes se declarará la Zona de Emergencia y promete una primera ayuda de 27 millones de euros

El Gobierno defiende su actuación y confía en que la carga se solidifique en el fondo





XURXO LOBATO, ENVIADO ESPECIAL

La proa del petrolero fue la última parte del buque en hundirse, mientras la carga de otros tres tanques teñía de negro el mar

El avance médico más eficaz contra problemas estéticos

FOTODERMEVASCULIGHT

- Para eliminación de vello.
- Lesiones vasculares: Varices, varículas capilares.
- Lesiones pigmentadas: Lentigos, pecas, chloasma.

Y siempre con la garantía de un médico especialista en Dermatología por la Clínica Universitaria de Navarra controlando el proceso desde el principio al final.
DR. D. OSCAR MOQUERA PAZ

FOTOREJUVENECIMIENTO FACIAL

- **El IPL Facial:** Mejora ostensiblemente los signos visibles del envejecimiento cutáneo.
- **Envejecimiento de la cara:** pequeñas venitas, manchas en la piel, poros dilatados, arrugas finas...

Consúltenos sin compromiso
981 143 021
C.M.I. NUESTRA SEÑORA DE BELÉN
Travesía Coronel Teijeiro, 3
La Coruña

FLEBOLASER

Marineros de las Rías Baixas pretenden formar una barrera con mil barcos

■ Mientras mariscadores y mejilloneros de las rías de Muros-Noia y Arousa trabajan a marchas forzadas para salvar todo lo que queda antes de la posible llegada de una marea negra, las entidades que agrupan a estos productores han propuesto la creación de una barrera de contención en la entrada de los estuarios compuesta por cerca de un millar de barcos y las barreras anticontaminación. López Veiga visitó a los afectados en O Grove y les aseguró que los bancos y las bateas no corren peligro. | 2 a 13 y 18

MARÍTIMA

Antonio Couceiro deja el Puerto coruñés para dirigir la concesionaria de Coca Cola | 27

INCENDIO

Arde parte del tren regional nocturno que une A Coruña y Vigo | L14

La Voz de Vigo
www.lavozdegalicia.es

PROPONEN UBICAR LAS COCHERAS DEL FUTURO METRO LIGERO JUNTO A LA ACTUAL ESTACIÓN DE URZAIZ | L8

Marineros de Vigo, O Morrazo y O Val Miñor improvisaron los medios para luchar contra el fuel del «Prestige»

Solos frente a la marea negra

■ La imparable llegada de la marea negra a la costa viguesa se vivió ayer con especial tensión en O Morrazo y O Val Miñor. Más de cien barcos y un millar de voluntarios, la mayoría marineros, se lanzaron al mar para detener la marea negra y trabajaron en tierra parapetando las rías con improvisadas barreras. Resultó imposible y los medios solicitados no llegaron hasta última hora de la mañana. Cofradías de Pescadores y alcaldes de la zona criticaron la lentitud de la Xunta. El fuel acabó manchando las Cíes y tiñendo de negro 500 metros de la costa entre Baiona y Nigrán, además de afectar a parte del litoral de O Morrazo. El eco del «Prestige» pone en peligro un negocio de cien millones de euros para cuatro mil familias entre Vigo y A Guarda. Las previsiones no son optimistas. La mancha más grande se acerca a las Rías Baixas, aunque el viento podría arrastrar hoy el fuel hacia el sur. | L2 a L7

PARQUE NACIONAL
Cuarenta barcos no pudieron impedir que el chapapote llegase hasta las islas Cíes

CONSECUENCIAS
Cuatro mil familias desde Vigo hasta A Guarda ven peligrar un negocio de cien millones de euros


ÓSCAR VÁZQUEZ
Voluntarios de O Morrazo utilizaron sus manos para extraer el fuel de la ría provistos de palas y cubos improvisados


M. MORALEJO
La marea negra del «Prestige» asoló cerca de 500 metros de la costa entre Baiona y Nigrán

ENTREVISTA
Alberto González Gareá, Director del instituto oceanográfico de Vigo | L2
«La mancha gorda aún está fuera»



HOY RECOMENDAMOS

CINE
«Un gánster para un milagro»
23.30 horas. Choshes Plaza C.
■ En el ciclo de cine dentro del programa «Nómites vivais» se proyecta un clásico de Frank Capra protagonizado por Bette Davis. Entrada libre con el carnet de Noites Vivas.

PDP
Eladio Santo
23.30 horas. Sala La Reserva
■ El músico vigués, ex componente de Brandell Mosca, Los Tres Sudamericanos y el dúo Tony Lomba & Elio dos Santos, presenta su proyecto musical en solitario. Entrada libre.

Media docena de accidentes vuelven a colapsar la autovía a O Porriño

■ Media docena de accidentes en los que se vieron involucrados más de diez vehículos volvieron a colapsar ayer la autovía que une Vigo con O Porriño. Ninguno de los siniestros provocó heridos de gravedad, aunque las retenciones alcanzaron los tres kilómetros en las horas punta.

La lluvia y la intensa niebla que reinó en la ciudad durante gran parte de la mañana fueron la causa de algunos de los accidentes. La meteorología adversa también motivó que seis vuelos previstos en la terminal de Peinador tuvieran que ser desviados a otros aeropuertos, mientras otros cinco vuelos tuvieron que cancelarse por falta de visibilidad. La terminal ILS que permitirá el aterrizaje con niebla no estará operativa en el aeródromo vigués hasta el próximo año 2004. | L9



La Voz de Vigo
www.lavozdegalicia.es

UNA BANDA DE ASALTADORES ROMPIÓ AYER LOS CRISTALES DE DOCE COCHES APARCADOS EN VIGO PARA ROBAR OBJETOS EN SU INTERIOR | L9


ÓSCAR VÁZQUEZ
Cientos de voluntarios continuaron limpiando ayer la costa de Mougás, en Santa María de Oia, teñidas durante los dos últimos días por toneladas de chapapote

En las islas Cíes se recogieron ayer más de 300 toneladas de fuel en tres playas

Una mancha como la isla de Tenerife amenaza a Baiona

■ Pescadores de Baiona divisaron ayer una mancha del tamaño de la isla de Tenerife que apunta hacia la costa del Val Miñor. Aunque ayer y hoy el viento continúa alejando los vertidos del *Prestige* hacia el litoral portugués, a partir de esta noche y mañana el pronóstico indica que el fuel podría volver a la zona sur de Galicia. El gabinete de crisis de los ayuntamientos del Miñor y O Baixo Miño se declaró «impotente» para hacer frente al problema que se les viene encima y pidió la ayuda del Gobierno. Ayer, más de 500 trabajadores recogieron 300 toneladas de fuel en tres playas de las islas Cíes. El efecto devastador del vertido tardará al menos una década en desaparecer. Cientos de voluntarios llegaron a Vigo, Cangas y Baiona para colaborar en la limpieza. La curiosidad provocó colas de 17 kilómetros en la ronda. Los hoteles ofrecen alojamiento gratis. | L2 a L8

COLABORACIÓN
Hoteles del área metropolitana de Vigo ofrecen sus habitaciones para hospedar a los voluntarios que limpian la costa

PRONÓSTICO
A partir de mañana el viento devolverá los vertidos a la costa

COLAPSO
Las colas de coches al Miñor superaron los 17 kilómetros

ENTREVISTA
Santiago Domínguez, Miembro del comité de crisis de Vigo | L2
«El desastre de Cíes se podía evitar»





El Día de la Constitución recuerda la crisis del petrolero «Prestige»

■ Los discursos oficiales del Día de la Constitución estuvieron ayer marcados por la crisis del petrolero *Prestige* y la marea negra que asola las costas de Galicia. La magistrada de los Juzgados de lo Social de Vigo, Teresa Conde Pumpido, recordó ayer la tragedia y advirtió que «a marea negra non afogará o noso berro, que resoará en todos os curruncho do país». Tampoco se olvidó en su discurso de citar las carencias de los juzgados en Vigo. En este sentido, pidió a todos los ciudadanos que se involucren en la resolución de un problema que calificó como «crucial» para el municipio. El programa de actividades del Día de la Constitución no contó con el habitual cóctel entre todos los invitados por decisión del Concello, que se solidarizó así con los afectados por la marea negra. | L8

HOY RECOMENDAMOS

TITERES
Museo Marco (C/ Príncipe)
12.00 horas
■ La compañía Titeres en Acción representa la obra «Viva a con», y después se organizan talleres didácticos para toda la familia.
Entrada 3 euros (adultos) y 1 euro (menores de 14 años).

ROCK & ROLL
Sala Nashville (C/ Garral, 3).
23.00 horas
■ La banda de punk rock viguesa Los Tumbitas, comparte escenario con el grupo Supergarros.
Entrada 5 euros.



La Voz de Ferrol

www.lavozdegalicia.es

DOS POLIZONES LLEGAN AL PUERTO DE FERROL A BORDO DE UNA EMBARCACIÓN DE TRANSPORTE DE MADERA | L4

Voluntarios catalanes —llegaron 140 para un solo día— trabajaron ayer a destajo para limpiar el arenal de Punta Penencia

Medio millar de voluntarios limpian este fin de semana las playas de la comarca

Marea blanca de solidaridad

■ Las playas de la comarca de Ferrolterra se han llenado de solidaridad este fin de semana. Los voluntarios, desbordando todas las previsiones, sumaron más de mil manos para recoger el fuel que el *Prestige* ha dejado en los arenales. Un grupo de 140 jóvenes catalanes soportó un viaje de 17 horas para poder pasar sólo un día trabajando en la regeneración del medio local. Durante la jornada de ayer no se produjo la entrada de ninguna nueva mancha de petróleo, aunque la situación continúa siendo de tensa espera en previsión de que una tercera marea negra llegue a la costa de Ferrolterra. | L3

PROCEDENCIA

Más de 140 jóvenes viajaron desde Cataluña para colaborar en las tareas

LA SITUACIÓN

Ferrolterra sorteó ayer la amenaza de una tercera marea negra

LA PESCA

Los pescadores de Cedeira se harán a la mar para detectar nuevas manchas

COOPERACIÓN

Trescientos futuros guardias civiles se desplazaron desde una academia de Jaén

HOY RECOMENDAMOS

SAN SADURNIÑO
Teatro
19.30 horas
■ El autor Xavier Frigo presentará, esta tarde, en el auditorio de San Sadurniño, su última obra teatral.

CARIÑO
Música
19.00 horas
■ El auditorio municipal de Cariño será hoy el escenario de la entrega de los Discos de Oro, en un acto organizado por la Asociación de Amas de Casa.

AS PONTES
Feria
Toda la mañana
■ Como cada quince días, se abre el mercadillo de productos tradicionales.

NARON

Cien empresas de A Gándara pagan el agua en Ferrol | L11

ENTREVISTA

Elisa Monzón
Directiva de la asociación Manuel Pérez de Arévalo | L6

«Una familia unida es el mayor tesoro»

DEBATE «FERROLTERRA EN EL SIGLO XXI»

Consenso político para crear una fundación que facilite ayudas económicas al Racing de Ferrol

■ Candidatos y representantes de los cuatro grupos políticos que integran la corporación ferrolana, reunidos en los debates organizados por La Voz para analizar el futuro de la comarca, coincidieron en que crear una fundación es la mejor vía para conseguir más recursos económicos para el Racing de Ferrol. En virtud de la nueva Ley de Mecenazgo, las empresas privadas pueden obtener importantes bonificaciones fiscales por colaborar con este tipo de entes. Los tertulianos también consideraron que las cajas de ahorros pueden aportar recursos para el club local. | L8 y L9

En diciembre de 2016, lo que pudieron ser reproducción una vez mas de dichas portadas, las noticias reflejadas en la prensa en dichas fechas se reflejan entre otras en las siguientes

Cofradías de Lugo gestionarán su cupo de xarda al margen del resto de Galicia

La decisión se debe al malestar de los patrones por los incumplimientos de otros barcos

E. ABUÍN, S. SERANTES
REDACCIÓN / LA VOZ

Desde que el Gobierno distribuyó la cuota de xarda que le corresponde a España entre comunidades autónomas, provincias y segmentos de flota, la bajura, aquella que en la «orden de reparto se denomina artes distintas de arrastre y cerco, estuvo gestionado de forma conjunta el cupo que correspondía a toda Galicia, resultado de sumar la cantidad asignada a cada una de las tres provincias con flota y mar: A Coruña, Pontevedra y Lugo. El próximo año, sin embargo, los lucenses están decididos a ir por su cuenta y gestionar desde su federación provincial el porcentaje de pesca que le corresponde.

Hasta ahora, era la Federación Gallega de Cofradías la encargada de planificar la pesquería y de velar por que no se consumiesen más toneladas de las asignadas. Así, de la suma del 6,9 % de la xarda que corresponde a los barcos que amarran en los puertos coruñeses, del 4,7 % que toca a los que tienen base en la costa pontevedresa y del 3,8 % concedido a los buques lucenses, la federación gallega retraba un 15 %, que quedaba en reserva para aquellas embarcaciones que no realizan pesca dirigida y, por tanto, no participan en la costera, pero sí capturan caballa de manera accidental.

Con el 83 % restante, la flota de Galicia, compuesta por unas 80 embarcaciones, se desplazaba a los puertos del Cantábrico para tomar parte en la campaña de la xarda, que suele arrancar en marzo.

El año pasado, las 1.400 toneladas disponibles dieron para dos semanas y dos días, una fugacidad que dejó sorprendida a la flota, que, atónita, emprendió el regreso a Galicia. Pero una vez repuesta de ese sobresalto, holló una explicación a tal celeridad: retrasos en la comunicación de las capturas, patrones que no creyeron la información hasta el final de la campaña... Incluso hubo armadores que no dijeron que estaban tomando parte en la campaña y sus datos solo los tenía Madrid, no la federación encargada del control en Galicia.

Todo eso ha incomodado a la treintena larga de embarcaciones de Lugo que suele participar en la campaña. Las seis cofradías de esa provincia «echaman aos barcos e recollen puntualmente os datos de captura por días» durante la costera. Sin embargo, «hai outras que non o fan, ou os seus barcos non responden como os nosos», explica Basilio Otero, presidente de la federación lucense y patrón mayor de Burela.

Otero sostiene que la mayor parte de esos retrasos no son inocentes. «Non están máis ocupados que nós ou demais patróns e confrarías», dice. Es más, apunta que hay actitudes claramente deliberadas y con ánimo de perjudicar al resto, «como enviar os datos 15 días después de rematada a costeira».


Un barco de bajura descarga xarda en el puerto de Luarca durante la costera del verdel. DANIEL GAYOSO

Gestión diferente

Ese descontento con el comportamiento de determinadas flotas y cofradías ha llevado a los de Lugo a plantearse el desmarque y gestionar ese 3,8 % de la xarda que le corresponde. «Si nos equivocamos, equivocámonos nós e si acertamos, acertamos nós», pero no tienen por qué estar sufriendo las consecuencias de la falta de responsabilidad de otras profesionales. De paso, «demostramos que se pode facer unha xestión diferente», concluye.

El presidente de los pósitos lucenses cree que la costera podrá alargarse una semana más

Antes de decidir desmarcarse del resto de Galicia, los seis pósitos adscritos a la Federación Provincial de Cofradías de Lugo hicieron cálculos para cuantificar el perjuicio que les ocasionan los incumplimientos de los demás participantes en la costera. Y de esas cuentas deducen que si los lucenses gestionan su propia cuota la campaña podría durar una semana más para sus barcos, dado que en las dos semanas que esta año estuvo abierta la campaña, los buques con base en Lugo pescaron el 68 % de lo que les correspondía. Y ese 32 % que no consumieron «da para unha semana de pesca máis».

Pesca accidental

Si los de Lugo están molestos, más irritados les están quienes no participan en la campaña de pesca dirigida y se apuntan a ese 15 % que se reserva para la captura accidental. Estos, todos los años ven reducida una 15 % porque el retraso en el envío de los datos provoca que la costera se cierre cuando ya se ha sobrepasado el 85 % del cupo. Este año, sin ir más lejos, los de pesca dirigida consumieron tanto su porcentaje como el 15 % guardado para el segundo semestre. Si la flota gallega pudo pescar xarda cuando esta especie llegó a Galicia —que adelanta en los veranos y cuando mejor se paga la sarda— fue gracias a los intercambios de cuota con Portugal.

España dispondrá el año que viene de 38.433 toneladas, un 15 % más, aunque finalmente se quedará en un 8 % mayores tras descontar la multa por sobrepesca.

Un gigantesco petrolero con avería busca refugio en Langosteira

El «Max Jacob», de 274 metros de eslora, navegaba con 148.000 toneladas de fuel de Róterdam a EE. UU.

EMILIANO MOUZO
A CORUÑA / LA VOZ


El «Max Jacob», en la imagen en un puerto de Estados Unidos, sufrió una avería frente a Galicia. GLOMAYAKER



LA VOZ

El petrolero *Max Jacob* cargó en Róterdam 148.000 toneladas de fuel y puso rumbo a un puerto de Estados Unidos. Pero los planes se le torcieron justo cuando navegaba frente a las costas coruñesas, al sufrir una avería en su máquina, un problema que solamente le permite navegar a velocidad reducida, a 5,3 nudos, y en medio de un fuerte mar de fondo con olas de hasta seis metros.

El capitán del buque tanque, de 274 metros de eslora, 48 de manga, 16,3 de calado y abanderado en Liberia, solicitó autorización a la Capitanía Marítima de A Coruña para poder entrar en el puerto de esta ciudad. Y fue autorizado, pero para atracar en las nuevas instalaciones portuarias de punta Langosteira, en el puerto exterior ubicado en la costa de Arteixo, «ya que en los muelles urbanos no podría hacerlo porque el calado máximo de los canales es de 15,5 metros», señalaron desde Prácticos de A Coruña.

Así, el *Max Jacob* tiene previsto llegar a las inmediaciones de la bocana de Langosteira en torno a las ocho de la mañana, aunque «no procederemos a la maniobra de entrada hasta el mediodía, aprovechando la pleamar, para incrementar la seguridad de la operación», subrayaron desde las oficinas de los pilotos del puerto coruñés.

El buque de mayor calado

Este petrolero se convertirá hoy en el buque de mayor calado que haya entrado en las nuevas instalaciones portuarias de punta Langosteira.

Con la llegada del *Max Jacob* se demuestra la necesidad de contar con este tipo de instalaciones, que no solo sirven para la operatividad normal de carga y descarga de mercancías, sino para convertirse en muelle refugio para buques de cualquier porte y dimensiones.



La maniobra de atraque del mercante, cargado con 148.000 toneladas de fuel, requirió la intervención de cuatro remolcadores. EDUARDO PÉREZ

Arriba con éxito a Langosteira el buque tanque que se averió frente a Galicia

El petrolero, de 274 metros de eslora, es el de mayor calado que atraca en el puerto

EMILIANO MOUZO
A CORUÑA / LA VOZ

El puerto exterior de A Coruña, en punta Langosteira, en la costa de Arteixo, volvió a pasar ayer una nueva prueba de fuego: recibió al petrolero *Max Jacob*, el mercante de mayor calado, 16,3 metros, desde que hace unos tres años entró en funcionamiento.

El buque tanque, de 274 metros de eslora, 48 de manga, de 82.000 toneladas de registro bruto, navegaba el pasado jueves frente a la costa gallega cuando sufrió una avería en su máquina en medio de un fuerte mar de fondo.

El capitán del *Max Jacob*, que navegaba con 148.000 toneladas de fuel desde Róterdam hasta un puerto de Estados Unidos, pidió autorización para arribar al puerto coruñés.

La maniobra se realizó ayer sin ningún contratiempo. De hecho, el acceso del buque a la nueva dársena estaba previsto para pasado el mediodía, pero minutos después de las 11 de la mañana ya asomaba su proa por el morro de punta Langosteira.

En la operación participaron cuatro remolcadores de tráfico interior pertenecientes a la UTE Serimax Norte (del Grupo Ibaizábal), uno con una potencia de tiro de 80 toneladas, otro de 70, el tercero de 51,52 y otro de 45,3. Además, cuando el buque tanque se encontraba a unas nueve millas de la bocana de las nuevas instalaciones portuarias embarcaron a bordo dos prácticos del puerto coruñés, que asesoraron en todo momento en la maniobra de entrada al capitán del petrolero.

Puerto refugio

«El puerto exterior fue concebido con distintos objetivos: retirar las mercancías peligrosas, como el petróleo y sus derivados, del centro de la ciudad. También se creó con la intención de evitar las cargas y descargas de las mercancías más dañinas para el medio ambiente en los muelles urbanos, como son los cereales, el coque de petróleo, el carbón... y se está logrando», indicó Enrique Losada, presidente de la Autoridad Portuaria de A Coruña.

Recordó que en su corta vida ya se llevan descargadas 3 millones de toneladas, la mayoría de ellas granelea sólidos, y todo gracias a la apuesta por este muelle de los agentes que operan en nuestro puerto», señaló Losada.

Pero los artífices de tan magna obra marítima, una de las más complejas y difíciles realizadas hasta hoy, pensaron que Langosteira tendría que ser un puerto referente para cualquier tipo de incidencia: «Ayer quedó demostrado que ese objetivo también se logró», subrayó Losada.

Tráfico requisa centolla en una furgoneta accidentada en Mazaricos

I. R. PEREIRA / LA VOZ

Miembros de la agrupación de Tráfico de la Guardia Civil acudieron el jueves a un accidente de circulación en Mazaricos, que, en principio, no entrañaba mayor problema. La sorpresa llegó cuando los agentes localizaron en el interior de uno de los dos vehículos implicados 150 kilos de centolla que carecían de la documentación obligatoria para ser comercializados y, por tanto, transportados.

El marisco fue descubierto cuando el conductor de la furgoneta biomérmica siniestrada, que resultó herido leve, fue trasladado por el 061 al centro médico. En ese momento, los guardias del destacamento de Corcubión que se ocuparon del accidente inspeccionaron los vehículos y dieron con los capachos en los que se apilaban los 150 kilos de marisco sin documento alguno que avalase su procedencia lícita. Por este motivo se procedió a la incautación de los ejemplares, que fueron devueltos al mar porque todavía estaban vivos.

De los hechos se dio cuenta a la Xunta y al Seprona de Corcubión para que investiguen si existe alguna clase de delito o infracción que atribuible a la persona, un conductor de Camiños Chans, que transportaba tal cantidad de crustáceos a pocos días de Navidad.

Rescatan al sur de Formentera a los tripulantes de un velero tras cinco días a la deriva

EFE / EFE

Salvamento Marítimo rescató ayer a los dos tripulantes del velero *Actuario*, que llevaba a la deriva cinco días y con el motor averiado trar el temporal de las últimas jornadas. Fue localizado 36 millas al sur de Formentera.

El mercante *Marsima C* informó de madrugada de que había un velero emitiendo señales de socorro con una linterna. Salvamento movilizó el helicóptero *Helimer 207*, el avión *Sasemar 101* y la *Salvamar Merkab*. Un rescatador bajó al barco y comprobó que sus dos tripulantes estaba bien pese a llevar cinco días a la deriva con el motor averiado. El barco fue remolcado a puerto.

El ministro de Exteriores trata con su homólogo noruego el caso de los exmarineros españoles sin pensión

EFE / MADRID / LA VOZ

Los ministros de Asuntos Exteriores de España y Noruega, Alfonso Dastis y Borge Brende, respectivamente, repasaron el jueves el estado de las relaciones bilaterales y las posiciones de sus países respecto a las cuestiones más candentes del panorama internacional en un almuerzo de trabajo en Madrid. El proceso de paz en Colombia, la situación de Oriente Próximo y el Magreb, el futuro de la UE tras el *brexit*... En líneas generales que dió patente «la existencia de numerosos objetivos comunes en cuestiones globales», según informó el ministerio en un comunicado de prensa.

Pero hay un asunto espinoso en el que no están tan próximos. Es la situación de los exmarineros españoles, en su mayoría gallegos, que trabajaron en mercantes noruegos y que no cobran pensión porque no se les permitió beneficiarse del sistema de protección social por no residir en ese país.

Dastis recordó a Brende «el especial interés del Gobierno en el proceso de reclamación planteado por marineros españoles que trabajaron en buques noruegos antes de la entrada de ese Estado nórdico en el Espacio Económico Europeo (EEE).


Dastis, —izquierda—, se reunió en Madrid con Brende. NACHO GOMEZ

El ministro de Asuntos Exteriores reiteró que España considera que debe encontrarse una solución basada en aplicar principios de justicia social y no discriminación.

El Ideal Gallego

SÁBADO
24 de diciembre de 2016

Año XCIX / Número 36.804
A CORUÑA. 1,10 EUROS

www.elidealgallego.com

UN BUQUE CARGADO CON 150.000 TONELADAS DE FUEL SE REFUGIÓ EN LANGOSTEIRA AL AVERIARSE

El Puerto Exterior evita el peligro de otra catástrofe de un petrolero

LA NUEVA DÁRSENA ES LA ÚNICA CON EL CALADO SUFICIENTE PARA SUPERNAVÉS

LAS REPARACIONES DE LA EMBARCACIÓN SE PROLONGARÁN DURANTE UNA SEMANA

La importancia del Puerto Exterior quedó clara ayer, ya que sirvió de refugio a un supertanquero, cargado con 150.000 toneladas de fuel, que había sufrido una avería. La dársena de punta Langosteira es la única de Galicia con capacidad para acoger a un buque con un calado de 16 metros. El "Max Jacob", de bandera liberiana, estará una semana en la nueva dársena para que se repare el problema. PÁG. 3

El Ideal Gallego no se publicará mañana, día de Navidad, por descanso de su personal

CONSUMO PÁG. 7
Los pescaderos descartan que el precio del marisco bata récords hoy

DEMOGRAFÍA PÁG. 18
Galicia perderá 28.000 hogares en el plazo de 15 años

MUNDO PÁG. 30
La Policía italiana abate al autor del atentado de Berlín

SUCESOS PÁG. 35
La DGT revisará el carné por puntos al aumentar las muertes



Un agente se dispone a extender una barrera de pinchos que revienta neumáticos PATRICIA P. PINEIRO

La Policía ensaya en el centro las medidas de prevención ante un atentado yihadista

La Policía Local ensayó ayer en los accesos en coche a María Pita las medidas de seguridad con las que responderían en el caso de un hipotético atentado yihadista. Los agentes se apostaron a la altura de Correos, del hotel Finisterre y de la iglesia de San Jorge, los tres puntos elegidos para cortar el tráfico en caso de necesidad. El despliegue del 092 despertó la curiosidad de decenas de coruñeses. PÁG. 11

La Marea llevará el presupuesto al pleno pese a no contar con el apoyo de ningún grupo de la oposición

La comisión de Hacienda refleja el rechazo de la oposición al proyecto de los presupuestos elaborado por la Marea, pues tanto el PP como el PSOE votaron en contra, mientras que el Bloque se abstuvo. Sin embargo, a pesar de esa situación, el Gobierno local presentará las cuentas en el pleno del próximo miércoles. PÁG. 5

Un fallo técnico deja sin servicio a miles de clientes de R durante horas

Una avería en las redes 3G y 4G de R dejó ayer sin servicio a miles de clientes en Galicia durante horas. El fallo afectó al uso de voz y de datos en los teléfonos móviles. PÁG. 24

La Fiscalía reclama al juez que reabra la investigación del caso "Jimmy"

La Fiscalía de Madrid presentó ayer un recurso contra la decisión del juez de archivar el caso "Jimmy" al considerar que el insurrector debe interrogar al testigo protegido. PÁGS. 41 A 44



Un petrolero de grandes dimensiones utilizó el Puerto Exterior como refugio tras sufrir una avería que le obligaba a navegar a una velocidad muy reducida. Las instalaciones de punta Langosteira reúnen las características necesarias para acoger a una nave con más de 16 metros de calado, algo que no podría darse en los muelles de la ciudad. Esta situación demuestra el importante valor de la infraestructura, que contribuyó a evitar mayores problemas a un barco que transportaba 150.000 toneladas de fuel entre Holanda y Estados Unidos.

Un petrolero de gran tamaño averiado utiliza el Puerto Exterior como refugio

La infraestructura permitió evitar mayores problemas con un barco que llevaba 150.000 toneladas de fuel

DAVID GARCÍA A CORUÑA

El Puerto Exterior recibió ayer a su primer petrolero, el "Max Jacob", que tuvo que recurrir a esta infraestructura como refugio después de sufrir una avería que le hace consumir más combustible del habitual. El gran tamaño del buque, de 274 metros de eslora, 48 de manga y 16,5 de calado, hacía imposible que accediese a los muelles de la ciudad.

Las instalaciones de punta Langosteira recibieron poco después de las once y media de la mañana, y coincidiendo con la nueva alta, al petrolero de bandera liberiana, que desde el jueves no podía navegar a más de 6 nudos por una avería mecánica.

La llegada estaba prevista para las ocho de la mañana, pero se optó por esperar algunas horas más para mejorar las condiciones de maniobra.

Así, este se convierte en el barco de mayor calado que ha acogido el Puerto Exterior hasta el momento, además del primer petrolero.

La gran capacidad de punta Langosteira permite que un buque de esas dimensiones acceda sin problemas. Sin esta infraestructura, el "Max Jacob" no podría haber atracado en los muelles de la ciudad.

El calado máximo en los muelles urbanos es de 16 metros, por lo que no se permitiría su entrada ya que las condiciones mínimas no se cumplen y tendría que haber sido alejado de la costa.

Esta situación pone de manifiesto una de las ventajas de contar con una infraestructura de la dimensión del Puerto Exterior, que no se utiliza solo para desarrollar labores de carga y descarga de mercancías habitualmente, sino que también sirve como refugio para los buques en caso de necesidad, como le sucede al "Max Jacob", sin que tengan que entrar en la ría.

ASISTENCIA

El gran tamaño del petrolero provocó que la maniobra de atraque se tuviese que realizar con la asistencia de tres remolcadores y con la colaboración de la embarcación de los prácticos del puerto coruñés.

El "Max Jacob", que transporta cerca de 150.000 toneladas de fuel pesado, partió el pasado sábado desde Rotterdam (Holanda) y tenía como destino Estados Unidos.

Sin embargo, el capitán de la nave solicitó antes de ayer a la Capitanía Marítima acceder a sus instalaciones y fue enviada a punta Langosteira, donde realizará los trabajos de reparación, que se extenderán durante una semana según las previsiones iniciales. ●



El petrolero "Max Jacob", entrando al muelle del Puerto Exterior ayudado por remolcadores JAVIER ALBORÉS

El Ayuntamiento impugnará la subasta de La Solana

El alcalde Xulio Ferreiro anunció ayer que el Gobierno municipal impugnará la reanudación de la subasta de los terrenos de La Solana y del hotel Finisterre, que fue aprobada antes de ayer por el Consejo de Administración del Puerto.

"Imos impugnar a decisión de onte e pedir responsabilidades colectivas e persoais a quen corresponda, creo que o acordo que se adoptou onte é nulo de pleno dereito", asegurou Ferreiro, quien añadió que "é unha actuación moi discutible dende o punto de vista ético e legal".

El regidor también criticó la situación que se produce ahora "cunha subasta que se está condicionada por unha oferta previa", ya que a su juicio es "un pouco ridículo que unha oferta xa presentada agora se meta nun sobre". Ferreiro considera que el procedimiento está "viciado".

El alcalde también se mostró molesto con la versión defendida por la Autoridad Portuaria de que el Gobierno municipal no había presentado su propuesta: "O argumento de que o Concello non presentou unha oferta en firme é absolutamente descabellado".

Ferreiro fue muy crítico con el modo de actuar del ente portuario ya que "o Concello fai bastante esforzo afectando a partida económica que pedín o Porto" y consideró que fueron "leais" mientras que recibieron "unha deslealdade institucional incrible e que nunca vira entre dúas administracións públicas".

Durante su intervención defendió en todo momento la importancia de recuperar los terrenos para uso público y calificó como "curta de miras" la interpretación recogida en los informes que presentó el Puerto.

Ferreiro también pidió a la Xunta que "non especule con terreo público", aunque el viernes la consellera de Medio Ambiente votó a favor en el consejo. El alcalde cuestionó diciendo que Alberto Núñez Feijóo "non debería poñerse de perfil" ante este asunto. ● D. G.

Ferreiro pide a la Xunta que intervenga en favor de los intereses del Gobierno local

La instalación es la única con capacidad para una nave de 16,5 metros de calado



8 | a coruña

La Opinión
Sábado, 24 de diciembre de 2016

Educación rechaza retirar en Navidad las cubiertas con amianto del Ramón de la Sagra

Las familias exigen que los trabajos se realicen en vacaciones, pero la Consellería argumenta que es imposible por el calendario laboral

José Manuel Gutiérrez
A CORUÑA

La Consellería de Educación rechazó esta semana la pretensión de las familias de los alumnos del colegio Ramón de la Sagra de que las obras para la sustitución de la cubierta del centro se realicen durante las vacaciones navideñas para evitar que los niños se vean afectados por el amianto, con el argumento de que la Inspección de Trabajo impide trabajar en esas fechas.

Los padres, que han realizado protestas públicas por la forma en la que se desarrolla este proyecto, aseguran que ese organismo les negó que haya prohibido realizar los trabajos en ese período, pese lo cual Educación insiste en que una reclamación presentada por las familias sobre el proyecto "dio la razón a que no se trabajase en determinados días", aunque no detalla cuáles.

El convenio provincial del sector de la construcción en A Coruña sólo considera inhábiles para trabajar, al margen de los sábados y domingos, el 23 de diciembre de este año y el 5 de enero del próximo, lo que permitiría llevar a cabo los trabajos durante ocho días de estas vacaciones escolares.

Educación comenzará la sustitución de la cubierta sin embargo el sábado 7 de enero si las condiciones atmosféricas lo permiten y proseguirá durante las tardes de los días laborables y los siguientes sábados. La consellería asegura que los trabajos se desarrollarán "manteniendo todas las garantías de seguridad" y que ese mismo sistema se emplea en otras obras similares en Galicia, en las que señala que se está trabajando también "en tardes y fines de semana sin ningún problema".

Las familiares de los estudiantes crearon una comisión extraordinaria sobre las obras que se reunió el pasado martes con el jefe territorial de Educación, Indalecio Cabana, y el responsable de la unidad técnica, Adolfo Villaverde, quienes les comunicaron que en las vacaciones se trabajará en el interior del colegio y en la fachada, en la que además se tratará de retirar las baldosas que contienen fibrocemento si el tiempo lo permite.

La sustitución del tejado se efectuará los sábados y por las tardes de los días laborables a partir del 7 de enero

Si finalmente se realiza ese trabajo, se harán mediciones previas y posteriores sobre el nivel de amianto en el aire para garantizar la seguridad de los alumnos. Pero las familias discrepan sobre el proceso que se seguirá al retirar la cubierta una vez se manden las clases, ya que las mediciones sobre el amianto no podrán ser consultadas en el momento en que se abra el centro por la mañana, sino posteriormente.

Además de las molestias generadas por las obras, las familias recuerdan que esta actuación tiene repercusiones importantes para la actividad cotidiana de los alumnos, puesto que durante su realización se quedan sin espacios importantes del colegio como las salas de juegos de música, además del patio de infantil.

Colegio Ramón de la Sagra, con andamios en sus fachadas. | CARLOS PARDELLAS

CARLOS PARDELLAS

Un jugador del Rasca de Navidad de la ONCE gana 250.000 euros

El agente de la ONCE David Rodríguez, que tiene su puesto en la calle Real, junto al antiguo cine Paris, (en la imagen) vendió a uno de sus clientes un Rasca de Navidad que resultó premiado con 250.000 euros, la mayor recompensa de esta modalidad de lotería instantánea.

El petrolero 'Mar Jacob', ayer, en el puerto exterior. | J. NOGUEIRAS

Langosteira recibe su primer petrolero, un buque averiado de 274 metros de eslora

Redacción
A CORUÑA

Tres remolcadores fueron necesarios ayer para efectuar las maniobras de atraque del buque tanque *Mar Jacob* en el puerto exterior, debido a las dimensiones de ese petrolero, de 274 metros de eslora. Se trata del primer barco de ese tipo que entró en punta Langosteira, aunque su llegada está motivada por las reparaciones necesarias en su motor, que sufre una avería en su turbo soplante que le hace consumir más combustible de lo habitual.

El buque, que salió de Rotterdam con destino a Estados Unidos con 150.000 toneladas de fuel pesado, fue desviado anteayer por su armador hacia Langosteira, donde llegó a primera hora de la mañana de ayer, aunque la operación de atraque no comenzó hasta el mediodía para aprovechar la marea alta, debido al gran calado del navío, que alcanza los 16,5 metros.

Este factor fue precisamente el que impidió que el *Mar Jacob* entrase en los pantalanes de Repsol en el puerto interior, ya que no disponen del calado suficiente, por lo que el armador se decantó por enviarlo a Langosteira, donde amarró en el muelle principal tras recibir autorización del Puerto coruñés. Salvamento Marítimo informó que la avería sufrida por el buque no afecta a su seguridad, por lo que no representa un peligro para la navegación.

Felices Fiestas
EL SERRANO
COCINA CASERA · DESDE 1984

En este sentido por tanto queremos aportar tan sólo dos cuestiones más.

En primer lugar se incluye como anexo El estudio desarrollado sobre "la prosperidad compartida del puerto de A Coruña", siendo un informe sobre la contribución del puerto de A Coruña al desarrollo social, económico y ambiental de Galicia, elaborado en enero de 2016.

ANEXO 11 ECOFIN.- LA PROSPERIDAD COMPARTIDA DEL PUERTO DE A CORUÑA. CONTRIBUCIÓN DEL PUERTO DE A CORUÑA AL DESARROLLO SOCIAL, ECONÓMICO Y AMBIENTAL DE GALICIA. ENERO 2016

Por último igualmente incluyendo como anexo, recordar que en el estudio económico financiero que se aportó a la Unión Europea para adoptar la Decisión de la Comisión Europea de dotar al proyecto de cofinanciación con fondos europeos del programa de Fondo de Cohesión, se incluyó el análisis de ingresos derivados de la valoración económica de la reducción de riesgos provocada por la construcción del nuevo puerto.

En ese sentido se indicaba que la construcción del puerto exterior de A Coruña en punta Langosteira, implicaba que los impactos derivados de eventuales accidentes ocasionarían menos pérdidas respecto al supuesto de que las instalaciones portuarias de A Coruña, continuasen funcionando exclusivamente en el puerto actual.

Los antecedentes recientes de hundimiento en las cercanías del puerto de A Coruña así lo demuestran- Petrolero Urquiola, en mayo de 1970, petrolero Mar Egeo, en diciembre de 1992 y el petrolero Prestige en noviembre de 2002.

A efectos de considerar todos los efectos económicos derivados de la construcción del nuevo puerto exterior se han tenido en cuenta también los ingresos derivados de la valoración financiera de la reducción de riesgos en caso de que se produjesen accidentes.

La evaluación de los riesgos asociados a accidentes o siniestros en el puerto interior actual, y la situación futura de construcción del puerto exterior, hoy una realidad, se ha desarrollado a partir de la metodología cuantitativa de medición de riesgos ("Quantitative Risk Assesment") que proporciona una medición económica de los siniestros físicamente posibles en una instalación dada.

Básicamente para ello se considera la traducción en unidades monetarias, dólares USD, de los costes asociados a un siniestro, conjuntamente con la probabilidad de ocurrencia. El estudio detallado de la reducción de riesgos del puerto de A Coruña, formó parte del estudio económico financiero aportado a la UE con la documentación de petición de fondos.

ANEXO 12 ECOFIN.- ESTUDIO DE RIESGOS DIFERENCIALES INCLUIDO EN EL ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO QUE FUE APORTADO EN LA PETICIÓN DE FONDOS QUE DIO LUGAR A LA DECISIÓN DE LA COMISIÓN DE FINANCIACIÓN CON FONDO DE COHESIÓN PROGRAMAS OPERATIVOS 2000-2006 Y 2007-2013 PARA LA FASE I Y FASE II RESPECTIVAMENTE

En base a ello sometemos a consideración, si la noticia recogida en medios locales y que se acompañan, tal y como ha quedado reflejado en las páginas anteriores del presente, donde el pasado día 23 de diciembre daban cuenta de la noticia que un gigantesco petrolero con avería busca refugio en Langosteira, indicando que el buque Max Jacob, de 274 metros de eslora que navegaba con 148.000 toneladas de fuel de Róterdam a EE.UU, cuando navegaba frente a las costas coruñesas y al sufrir una avería en su máquina cuestión que sólo le permitía navegar a velocidad de 3,5 nudos, y en medio de un fuerte mar de fondo con olas de hasta 6 metros, solicitó autorización a la Capitanía Marítima siendo autorizado para atracar en las nuevas instalaciones portuarias, dado que en los muelles urbanos no podría hacerlo porque en calado máximo es de 15,5, superando el mismo en las condiciones de carga que traía.

Dicha noticia, en algún medio local ha sido titulada como "El Puerto Exterior evita el peligro de otra catástrofe de un petrolero".

Consideramos por tanto que con dicho hecho, El Puerto Exterior ha comenzado a poner en valor los análisis de carácter económico en su momento realizados, y contribuyendo a la consecución de los objetivos de carácter medioambiental de amplio espectro, que subyacen en su génesis, y que a lo largo de estas alegaciones aclaraciones hemos intentado plasmar y poner de manifiesto. Estaríamos en estos momentos ante situación y portadas de prensa como las vividas en su momento con el hundimiento del Prestige, y que en todo momento ha estado en la génesis de esta actuación para cumplir con objetivos de amplio espectro en materia medioambiental y de carácter social, como quedó reflejado en la propia Decisión de la Comisión europea adoptando Decisión de cofinanciar la actuación con Fondos Europeos.

Igualmente indicar que en período de elaboración del presente documento de alegaciones, se llevó a cabo visita del TDC, en el ejercicio de su actuación de control, decretada sobre el área de dominio público, estableciéndose en el trabajo de campo una última sesión donde se pusiese de manifiesto datos de actividad de los ejercicios 2015 y en su caso 2016 vinculados al ámbito del control correspondiente a Punta Langosteira.

En ese sentido indicar que la información que se puso a disposición del equipo del TDC que realizó la actuación de control la semana del 20 al 24 de febrero, se incluye como anexo en el apartado de anexos ECOFIN.

ANEXO 13 ECOFIN.- ACTUALIZACIÓN DE DATOS EN MATERIA ECONÓMICA, TRÁFICOS, NÚMERO DE OPERACIONES, SUELO CONCESIONADO, CON DATOS DE LA APAC PARA LOS EJERCICIOS 2015, 2016 Y EN SU CASO INFORMACIÓN A FECHA FEBRERO 2017 EN LOS APARTADOS QUE CORRESPONDE

Al objeto de corroborar los datos de carácter económico expuestos y analizados, se adjunta como anexo, en el apartado ECOFIN, informe de la firma Deloitte de procedimientos acordados, con la finalidad de dar ratificación a los valores, cifras, y exposiciones en el ámbito económico financieros, reflejados en el presente escrito de alegaciones y matizaciones que se formula al anteproyecto de informe del TDC al objeto de su análisis y consideración en la parte que el TDC estime procedente.

ANEXO 14 ECOFIN.- INFORME DE PROCEDIMIENTOS ACORDADOS EMITIDO POR DELOITTE

Lo que elevamos y sometemos a la consideración del TDC en la elaboración del informe final de este anteproyecto al que hemos formulado las alegaciones y apreciaciones contenidas en el presente, quedando igualmente a disposición del personal del TDC si precisan cualquier aclaración o información complementaria que pudieran considerar necesaria.

EL PRESIDENTE,

Fdo.: Enrique Losada Rodríguez

Puerto de A Coruña
Autoridad Portuaria de A Coruña

Avda. de la Marina, 3
15001 A Coruña - ESPAÑA
Tel. +34 981 219 621

www.puertocoruna.com

TRIBUNAL DE CUENTAS
Registro General
ENTRADA (JOG)
Nº Reg 2669 /RG 22823
6-4-2017 12.27:41

Puerto de A Coruña
Autoridad Portuaria de A Coruña
- 3 ABR 2017
Registro de SALIDA Nº 000952
Ref. Registro:

Tribunal de Cuentas
Sección de Fiscalización
Departamento de Empresas
Estatales y Otros Entes Públicos
A/A D. Lluís Armet i Coma
C/José Ortega y Gasset, 100
28006 MADRID

TRIBUNAL DE CUENTAS
DEPARTAMENTO 4.º
FECHA 7-4-17
ENTRADA Nº 151
SALIDA Nº

A Coruña, 30 de marzo de 2017.

ASUNTO: ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LA EJECUCIÓN POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE A CORUÑA DEL PROYECTO DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA 2012 Y 2013.

ANTECEDENTES

PRIMERO: Con fecha 6 de febrero fue recibido en esta Autoridad Portuaria "Anteproyecto de informe de fiscalización de la ejecución por la Autoridad Portuaria de A Coruña del proyecto de nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira ejercicios 2012 y 2013", a los efectos de que fuesen formuladas las alegaciones y presentados los documentos y justificantes que se estimasen pertinentes, y disponiéndose para ello un plazo de quince días.

SEGUNDO: Al amparo de lo previsto en el artículo 44 de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de funcionamiento del Tribunal de Cuentas, que prevé en estas situaciones un plazo no superior a treinta días, prorrogable con justa causa por un período igual, para que los legítimos representantes de las entidades fiscalizadas puedan alegar y presentar los documentos y justificaciones que estimen pertinente.

Teniendo en cuenta tanto la complejidad del asunto como la dificultad de recopilación de la información necesaria para poder realizar las alegaciones de una manera correcta, y dado el espacio temporal que finalmente ha abarcado el trabajo de fiscalización, fue solicitada una ampliación o prórroga del plazo concedido.

TERCERO: Esta solicitud fue respondida por ese Tribunal con una ampliación de ocho días respecto del plazo inicial.

De este modo, según el criterio de esta Autoridad Portuaria, el plazo finalizaba el día 13 de marzo, teniendo en cuenta que existían dos festivos locales dentro del período que abarcaba y que, según lo previsto en la Ley 39/2015, no se incluyen en el cómputo. Esto es, quince días hábiles a contar desde el día siguiente al de la recepción del escrito el 6 de febrero, suponía que el plazo inicial finalizaba el 27 de febrero. Al añadirse los ocho días hábiles de ampliación del plazo, éste finalizaba el 13 de marzo, siempre según el criterio de este organismo.

CUARTO: Con fecha 10 de marzo fueron presentadas las alegaciones en el Registro de la Subdelegación del Gobierno en A Coruña, en la forma prevista en la Ley 39/2015.

QUINTO: El Tribunal de Cuentas, mediante correo electrónico recibido el día 30 de marzo de 2017, pone en conocimiento de esta Autoridad Portuaria que las alegaciones han sido presentadas un día fuera de plazo, dado que, siempre según el Tribunal de Cuentas, el cómputo terminaba el 9 de marzo.

Es por ello que, según se nos pone de manifiesto, las alegaciones no serán incorporadas el proyecto de informe, por lo que en consecuencia, entendemos que las mismas no serán trasladadas a la Fiscalía y a la Abogacía del Estado, lo que podría ocasionar una más que evidente indefensión a este organismo.

Visto lo anterior, procede formular las siguientes

CONSIDERACIONES

PRIMERA: SOBRE EL CÓMPUTO DEL PLAZO PARA PRESENTAR ALEGACIONES.

Dos de los días incluidos en el plazo concedido para alegaciones, eran festivos locales en A Coruña, concretamente el 28 de febrero y el 8 de marzo, por lo que este organismo público, de acuerdo con las disposiciones legales de aplicación y con el informe emitido al efecto por la Abogacía del Estado el día 2 de marzo de 2017, entiende que no se deben incluir en el cómputo del plazo, mientras que, el Tribunal de Cuentas únicamente consideraba excluidos del cómputo, los días festivos en Madrid, lo que resulta contrario a las previsiones legales contenidas en la actual Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (anterior Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común), de aplicación a ese Tribunal de Cuentas.

En efecto, "*el Tribunal de Cuentas se rige, en cuanto a términos y plazos, por lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas*" así se informa en la página web del propio Tribunal de Cuentas.

Asimismo, la disposición final segunda, apartado 1, de la Ley Orgánica 2/1982 del Tribunal de Cuentas establece que la Ley de Procedimiento Administrativo será supletoria de las normas reguladoras de los procedimientos fiscalizadores, y lo mismo se infiere del artículo 32.1 de la Ley 7/1988, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas.

Por último, las Normas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas, aprobadas por el Pleno el 23 de diciembre de 2013, modificadas por acuerdo del Pleno de 29 de octubre de 2015, en su apartado II.1.1 establecen expresamente que *" a los efectos del cómputo*

de los plazos establecidos en las presentes normas de procedimiento se estará a lo dispuesto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común".

En este sentido, el artículo 30.7 de la Ley 39/2015, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (que ha derogado expresamente a la Ley 30/1992) establece que *"la Administración General del Estado y las Administraciones de las Comunidades Autónomas, con sujeción al calendario laboral oficial, fijarán, en su respectivo ámbito, el calendario de días inhábiles a efectos de cómputos de plazos. El calendario aprobado por las Comunidades Autónomas comprenderá los días inhábiles de las Entidades Locales correspondientes a su ámbito territorial, a los que será de aplicación"*.

En cumplimiento de dicha norma, el calendario de días inhábiles, a efectos del cómputo de plazos, en el ámbito de la Administración General del Estado para el año 2017 fue aprobado por Resolución de la Secretaría de Estado de Función Pública de 27 de diciembre de 2016 (BOE de 30 de diciembre). Y el calendario de días inhábiles, a los mismos efectos, de las entidades locales de la Comunidad Autónoma de Galicia fue aprobado por Resolución de la Secretaría Xeral de Emprego de 29 de noviembre de 2016 (DOGA de 12 de diciembre). En todos los citados calendarios se incluyen los días 28 de febrero y 8 de marzo de 2017 como inhábiles en el municipio de A Coruña.

Y para el caso de que se produzca una discordancia entre varios calendarios de días inhábiles, concretamente entre el calendario que rige en el domicilio o sede del interesado y el que rige en la sede del órgano administrativo, la situación se resuelve con la regla que introduce el artículo 30.6 de la Ley 39/2015, según el cual *"cuando un día fuese hábil en el municipio o Comunidad Autónoma en que residiese el interesado, e inhábil en la sede del órgano administrativo, o a la inversa, se considerará inhábil en todo caso"*. Esta norma es la que hay que aplicar en el presente caso, a los días 28 de febrero y 8 de marzo que son festivos en la sede del interesado y no en la sede del órgano administrativo que tramita el procedimiento.

Es, pues, evidente que, en aplicación de dicha norma, los días 28 de febrero y 8 de marzo de 2017 han de considerarse inhábiles en el cómputo del plazo para formular alegaciones en el procedimiento de fiscalización que nos ocupa, por lo que dicho plazo concluiría el día 13 de marzo y no el día 9 de marzo, como se señala en el correo electrónico de ese Tribunal.

Esta Autoridad Portuaria, por lo tanto, entiende que sus alegaciones fueron presentadas dentro de plazo, por lo que procede su incorporación al proyecto de informe, tal y como se dispone en el punto 62 in fine de las Normas de Procedimiento, de las Normas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas, por reunir los requisitos exigidos en el mencionado artículo 44 de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de funcionamiento del Tribunal de Cuentas.

SEGUNDA: SOBRE EL PLAZO CONCEDIDO

El punto 58 de las Normas de Procedimiento, de las Normas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas, aprobadas por el Pleno el 23 de diciembre de 2013, establece, como el artículo 44 referido, que el plazo inicial podría ser de hasta treinta días, debiendo ser **proporcional a la extensión y complejidad del informe**.

Pues bien, según el punto I.1 de la Introducción del Anteproyecto remitido, *"la fiscalización se ha llevado a cabo a iniciativa del propio Tribunal de Cuentas y está incluida en el Programa de Fiscalizaciones para 2014 aprobado por el Pleno en su reunión del día 23 de diciembre de 2013. El Pleno del Tribunal aprobó, el 29 de mayo de 2014, las directrices técnicas con arreglo a las que se ha llevado a cabo la fiscalización"*.

Es decir, que las labores del Tribunal se han extendido a lo largo de más de dos años, dando lugar al anteproyecto actual, que resulta ser un documento de más de ciento cincuenta páginas, lo que lo hace ciertamente extenso y complejo.

Asimismo, se indica en el punto I.2 que el objetivo general de la fiscalización ha sido *"el análisis de la ejecución del proyecto de nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira en el período 2012-2013"*. No obstante, el espacio temporal que finalmente ha abarcado el trabajo, ha sido muy superior, extendiéndose a otras actuaciones u operaciones producidas antes y después de este período, de tal modo que ha terminado remontándose incluso al año 1995 y hasta la actualidad.

No obstante todo lo anterior, y a pesar de la innegable prolijidad y complejidad del informe, el plazo que se dispone para localizar y revisar la documentación que se contiene en los expedientes (algunos con una antigüedad de más de 10 años) y la formulación de alegaciones es, inicialmente, solo la mitad del que la ley permite.

En cuanto a la ampliación solicitada, la referida norma 58 establece que este plazo podría ser prorrogado por justa causa, por *"un periodo máximo igual al concedido"*, esto es, en el presente caso, por un nuevo periodo de quince días. Sin embargo, la ampliación concedida fue solamente de ocho días.

Por todo ello, entendemos que existe una marcada desproporción entre el tiempo dedicado por ese Tribunal a la realización del trabajo y elaboración del informe (dos años) y el dispuesto finalmente para que este organismo procediese a la revisión de la misma documentación y los mismos datos examinados por el Tribunal para llegar a las conclusiones reflejadas en el anteproyecto (quince días).

Y pese a todo ello la Autoridad Portuaria respetó el plazo concedido para presentar las alegaciones sin presentar objeción alguna al respecto.

Parece desprenderse del contenido del correo electrónico que ese Tribunal considera que el plazo dispuesto para las alegaciones es un plazo perentorio, que impide la presentación de documentación después de dicha fecha. No obstante, ninguna

disposición legal establece que la naturaleza de dicho plazo sea de un plazo preclusivo o si no obsta para la presentación de solicitudes en fecha posterior.

Sin embargo, de conformidad con el artículo 48.3 de la Ley 39/2015, que las actuaciones realizadas fuera del plazo establecido solo serán anulables si así lo impusiera la naturaleza del término o plazo, lo que no sucede en este caso, por distintas razones, a saber, que no existe mención expresa alguna a que la presentación de alegaciones más allá de dicha fecha conllevará la inadmisión a trámite de las mismas.

Bien al contrario, el punto 62 de las Normas de Procedimiento, de las Normas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas, establece expresamente que *"si posteriormente se recibieran alegaciones en algún momento previo a la aprobación del informe por el Pleno, el consejero o consejera ponente valorará si procede tenerlas en cuenta a efectos de introducir eventuales modificaciones en el proyecto de informe (...)"*, añadiendo el punto 63 que *"el equipo fiscalizador analizará todas las alegaciones recibidas"*.

Estableciendo las normas del propio Tribunal de Cuentas la posibilidad de que las alegaciones presentadas fuera de plazo puedan ser tenidas en cuenta, así como la obligatoriedad de que sean analizadas, puede concluirse que no existen razones objetivas que, en contra además de los principios *pro actione* e *in dubio pro administrado*, hayan de llevar a la conclusión de que se trate de un plazo preclusivo.

Atendiendo, por lo tanto a la naturaleza no esencial del plazo establecido, y a la regla general de validez, ex artículo 48 de la Ley 39/2015, no puede más que sostenerse que aunque una disposición prevea un término o plazo, no supone que el incumplimiento del mismo determine la invalidez del acto; para que así fuese sería necesario que lo imponga la naturaleza del término o plazo.

TERCERA: INDEFENSIÓN

La consideración de las alegaciones presentadas como extemporáneas (presentadas, según el criterio de ese Tribunal, un día fuera de plazo) puede suponer, según se desprende del correo electrónico, que las mismas no serán adjuntadas al informe final por no reunir los requisitos exigidos en el artículo 44 de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de funcionamiento del Tribunal de Cuentas.

Esto colocaría a esta Autoridad Portuaria en una clara posición de indefensión.

En virtud de lo expuesto, esta Autoridad Portuaria,

SOLICITA:

Que se tengan por presentadas sus alegaciones dentro del plazo concedido al efecto y en consecuencia se proceda a su incorporación al proyecto de informe final, tal y como se dispone en el punto 62 in fine de las Normas de Procedimiento, de las Normas de

Fiscalización del Tribunal de Cuentas, por reunir los requisitos exigidos en el mencionado artículo 44 de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de funcionamiento del Tribunal de Cuentas.

EL PRESIDENTE,

AUTORIDAD PORTUARIA A CORUÑA PRESIDENCIA

Fdo. Enrique Losada Rodríguez