



INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LA APLICACIÓN POR LAS AUTORIDADES PORTUARIAS DE LAS MEDIDAS DE REACTIVACIÓN ECONÓMICA EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE DUANTE EL EJERCICIO 2020 Y SU INCIDENCIA SOBRE LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DEL SISTEMA PORTUARIO ESTATAL, APROBADO POR EL PLENO DEL TRIBUNAL DE CUENTAS EN SU SESIÓN DE 29 DE JUNIO DE 2022

La fiscalización se ha llevado a cabo por iniciativa del propio Tribunal de Cuentas, se encuadra dentro del objetivo estratégico 1 del Plan Estratégico del Tribunal de Cuentas 2018-2021 “Contribuir al buen gobierno y a la mejora de la actividad económico-financiera del sector público”, en concreto, en el objetivo estratégico 1 “Contribuir al buen gobierno y a la mejora de la calidad de la actividad económico-financiera del sector público”.

Se configura como una fiscalización de cumplimiento y operativa o de gestión, según lo dispuesto en las Normas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas y, además, tiene carácter horizontal. El objetivo general ha consistido en efectuar el análisis de la aplicación de las medidas de reactivación económica en el sector del transporte marítimo para hacer frente al impacto del COVID-19 y la incidencia de dichas medidas sobre la planificación del Sistema portuario estatal (SPE), así como su sometimiento a la normativa reguladora de cada una de las medidas. Sus objetivos específicos han sido los siguientes:

- a) Verificar el cumplimiento de la normativa reguladora relativa a la aplicación de las medidas de reactivación económica en el ámbito portuario, para hacer frente al impacto del COVID- 19.
- b) Valorar los sistemas y procedimientos de gestión establecidos por las Autoridades Portuarias (AAPP) en la aplicación de las medidas de reactivación económica.
- c) Verificar el grado de cumplimiento de las recomendaciones orientadas a la mejora de la planificación estratégica de las infraestructuras portuarias incluidas en el “Informe de Fiscalización de la gestión de la ocupación y aprovechamiento del dominio público del Sistema Portuario Estatal, ejercicios 2014 y 2015” y de la correspondiente Resolución de la Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas.
- d) Analizar la posible incidencia que las medidas de reactivación económica para paliar los efectos de la pandemia por COVID-19 pudiese tener sobre la planificación estratégica del SPE.

Se han analizado las cuestiones relacionadas con las prescripciones de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, así como las iniciativas que hayan sido llevadas a cabo en observancia de las previsiones contenidas en la Ley de Igualdad, en todo aquello en que lo dispuesto en estas normas pudiera tener relación con el objeto de las actuaciones fiscalizadoras.

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



de. Arousa. PPE y las AAPP son organismos públicos de los previstos en el artículo 2.2.a) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

La fiscalización está referida al ejercicio 2020, sin perjuicio de que se hayan extendido las verificaciones a otras fechas o periodos, cuando su análisis ha sido necesario para el cumplimiento de los objetivos previsto.

Conclusiones

A continuación, se exponen las principales **CONCLUSIONES** obtenidas en el desarrollo de esta fiscalización, agrupadas de acuerdo con sus objetivos.

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

5.- Las AAPP tramitaron la medida sobre la tasa de ocupación según lo establecido en los Reales Decretos Leyes 15/2020 y 20/2020, complementándolo con las recomendaciones aprobadas por



PPE. A este respecto, los Consejos de Administración de todas las AAPP, a excepción de las de Cartagena, Melilla y Motril, aprobaron los criterios de aplicación siguiendo las mencionadas recomendaciones. Con posterioridad, estos criterios fueron incorporados en el Real Decreto Ley 26/2020, por lo que fueron de aplicación preceptiva para todas las AAPP, no siendo ya necesaria su aprobación por el Consejo de Administración.

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

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

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

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

10.- Las AAPP tramitaron las solicitudes de aplazamiento del pago de las tasas devengadas tras la declaración del estado de alarma siguiendo el procedimiento común existente para el resto de los aplazamientos con aplicación de las peculiaridades de los Reales Decretos Leyes de aplicación de las medidas de reactivación económica.

11.- Todas las AAPP, a excepción de la AP de Bahía de Cádiz en relación con la tasa de actividad, aplicaron la totalidad de las medidas de reactivación económica previstas en los Reales Decretos



Leyes reguladores de la materia, tanto las de aplicación directa (aplazamiento de pago, exenciones y reducciones de la tasa de buque) como las aplicadas previa solicitud del interesado.

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

13.- Las AAPP, una vez recibidas las peticiones, dependiendo de la actividad principal contemplado en cada título concesional, solicitaron la documentación pertinente acreditativa del impacto negativo motivado por la crisis del COVID-19, pero no fue hasta el ejercicio 2021, una vez aportados los datos del ejercicio 2020 y contrastada la información, cuando adoptaron las resoluciones definitivas.

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

19.- En relación con el cumplimiento del artículo 168 TRLPEMM sobre la obligación de publicar en el portal de internet de cada una de las AAPP, la base imponible y los gravámenes de la tasa de ocupación, las webs de las AAPP de Alicante, Bahía de Algeciras, Bilbao, Ferrol-San Cibrao, Motril, Las Palmas, Santander y Vigo presentan una información deficiente sobre la tasa de ocupación y



las de las AAPP de Valencia, A Coruña, Castellón y Ceuta tan solo publican el texto de los artículos del TRLPEMM relativos a la tasa de ocupación, sin mayor concreción.

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

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

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

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

Recomendaciones

Se han formulado las siguientes **RECOMENDACIONES**:

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



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



TRIBUNAL DE CUENTAS

- 1.- Se recomienda que CDTI impulse la modificación de su Reglamento para adaptarlo al RD 451/2012, en lo que se refiere al número máximo de miembros del Consejo de Administración.
 - 2.- Sería recomendable que las Entidades adoptasen las medidas oportunas que limiten la concentración de delegaciones de voto en los Presidentes Ejecutivos, al objeto de evitar el desequilibrio que puede generar el fortalecimiento de la posición de estos, más allá de las funciones que tienen encomendadas por delegación del Consejo de Administración.
 - 3.- Se considera necesario que las entidades del sector empresarial estatal implanten instrumentos de planificación y gestión que garanticen la continuidad y consistencia en su estrategia empresarial, para atenuar en lo posible la inestabilidad que puede generar en su gestión la elevada volatilidad en los principales puestos organizativos de las Entidades, que se ven supeditadas, en muchas ocasiones, a los ciclos electorales.
 - 4.- Se recomienda que se adopten las medidas oportunas para que las designaciones del personal directivo de las entidades del sector empresarial estatal se acompañen de una motivación que los justifique, así como de los méritos y la idoneidad del candidato para el desempeño del puesto.
 - 5.- Se recomienda que los ceses del personal directivo se acompañen de una motivación que los justifique y que las entidades respeten el plazo de preaviso estipulado en los contratos mercantiles y de alta dirección, para evitar el abono de la indemnización derivada de su incumplimiento.
 - 6.- Se recomienda que las entidades que aplican la modalidad de retribución flexible y/o en especie exentas de gravamen, recojan en los contratos de alta dirección estas modalidades retributivas, sus conceptos e importe y que las incluyan en la información que se remite para el Registro del Personal Directivo del Sector Público. Adicionalmente, a los efectos de cumplir con los límites retributivos, se considera conveniente que las retribuciones en especie minoren, en todo caso, el complemento de puesto, ya que la percepción del complemento variable se encuentra condicionada al cumplimiento de objetivos.
 - 7.- Las nóminas del personal directivo de las entidades del sector empresarial estatal deberían acomodarse a los conceptos retributivos estipulados en los contratos; y estos deberían redactarse adaptando el modelo aprobado por el Ministerio de Hacienda a las características particulares de cada directivo y recoger, en particular, para los funcionarios el derecho a la percepción del complemento de antigüedad.
 - 8.- Para mejorar la transparencia, se considera conveniente que las memorias de las cuentas anuales de las entidades informen con detalle de la composición de los Consejos de Administración, del importe de las compensaciones por asistencia percibidas y, de forma separada, de las retribuciones del máximo responsable y del personal directivo. Asimismo, se recomienda que las páginas web corporativas contengan información que permita identificar el régimen jurídico que resulte de aplicación en cada caso a quienes desempeñan cargos ejecutivos o directivos, según se trate, en las diferentes entidades objeto de fiscalización.
-