



# TRIBUNAL DE CUENTAS

Nº 944

**INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LA  
ACTIVIDAD DESARROLLADA POR LA  
“AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA” EN  
LOS EJERCICIOS 2007-2010**



**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, 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 28 de junio de 2012, el **“Informe de fiscalización de la actividad desarrollada por la Autoridad Portuaria de Valencia en los ejercicios 2007-2010”** y ha acordado su elevación a las Cortes Generales, según lo prevenido en el artículo 28.4 de la Ley de Funcionamiento.



## INDICE

I.- INTRODUCCIÓN.....	9
I.1.- INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO .....	9
I.2.- OBJETO Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN .....	9
I.3.- ANTECEDENTES DE LA ENTIDAD FISCALIZADA .....	9
II.- TRATAMIENTO DE ALEGACIONES.....	12
III.- RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN .....	12
III.1.- INTRODUCCIÓN.....	12
III.2.- PROGRAMACIÓN Y PLANIFICACIÓN DE LA ACTIVIDAD DE AP VALENCIA .....	14
III.3.- GESTIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO.....	19
III.3.1.- Aspectos generales.....	19
III.3.2.- Ingresos procedentes de la gestión del dominio público portuario .....	22
III.3.3.- Análisis de actuaciones particulares.....	30
III.4.- PRESTACIÓN DE SERVICIOS .....	36
III.5.- ACTIVIDAD CONTRACTUAL .....	40
III.5.1.- Aspectos generales del procedimiento de contratación .....	40
III.5.2.- Análisis particular de expedientes .....	47
III.6.- OTROS ASPECTOS DE LA GESTIÓN DE AP VALENCIA.....	53
III.6.1.- Gestión medioambiental.....	53
III.6.2.- Endeudamiento .....	56
III.6.3.- Relaciones económicas con sociedades vinculadas.....	59
III.6.4.- Actividades de patrocinio y de fomento del entorno portuario.....	60
III.6.5.- Cumplimiento de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de mayo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres. ....	63
IV.- CONCLUSIONES .....	65
V.- RECOMENDACIONES .....	72

## ANEXOS



## SIGLAS Y ACRÓNIMOS

AIE	Agrupación de Interés Económico
AP Valencia	Autoridad Portuaria de Valencia
APIE	Agrupación Portuaria de Interés Económico
BEI	Banco Europeo de Inversiones
BOE	Boletín Oficial del Estado
CV07	Consortio Valencia 2007
DIA	Declaración de Impacto Ambiental
DSGDS	Departamento de Servicios Generales y Desarrollo Sostenible
DUE	Documento único de escala
EIA	Estudio de Impacto Ambiental
EURIBOR	Federación Bancaria de la Unión Europea
F-1	Fórmula Uno
FOA	Formula One Administration Limited
Fundación Valenciaport	Fundación de la Comunidad Valenciana para la investigación, promoción y estudios comerciales de Valenciaport
ICO	Instituto de Crédito Oficial
IVA	Impuesto sobre el Valor Añadido
LIBOR	London Interbank Basic Operating Rate
Orden FOM	Orden del Ministerio de Fomento
PAGEOP	Plan Administración General del Estado y sus Organismos Públicos Dependientes
PPEE	Puertos del Estado
SAGEP	Sociedad Anónima de Gestión de los Estibadores Portuarios
SGA	Sistema de Gestión Ambiental
SPTCV	Sociedad Proyectos Temáticos de la Comunidad Valenciana
VPI	Valencia Plataforma Intermodal y Logística, S.A.



## **I.- INTRODUCCIÓN**

### **I.1.- INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO**

La fiscalización se ha llevado a cabo a iniciativa del Tribunal de Cuentas y está incluida en el Programa de Fiscalizaciones para el año 2011, aprobado por el Pleno en su reunión del día 24 de febrero de 2011. Posteriormente, el Pleno del Tribunal aprobó las directrices técnicas con arreglo a las que se ha llevado a cabo el procedimiento fiscalizador.

### **I.2.- OBJETO Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN**

La fiscalización ha tenido por objeto el análisis de las principales actividades realizadas por la Autoridad Portuaria de Valencia (AP Valencia), comprobando los procedimientos utilizados y su aplicación durante el periodo 2007-2010.

Se ha verificado el cumplimiento de la legalidad, el grado de control interno existente y la eficiencia en la gestión realizada por AP Valencia en relación con la planificación, contratación y ejecución de las principales obras de infraestructuras llevadas a cabo en los puertos que gestiona (Puerto de Valencia, Puerto de Gandía y Puerto de Sagunto), la gestión del dominio público adscrito a AP Valencia cuya utilización ha sido objeto de cesión a terceros y la prestación de servicios a los usuarios de los puertos.

Asimismo, en el curso de los trabajos de fiscalización se han analizado otras actuaciones de menor relevancia realizadas por AP Valencia y las cuestiones relacionadas con las previsiones contenidas en la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la Igualdad Efectiva de Mujeres y Hombres.

### **I.3.- ANTECEDENTES DE LA ENTIDAD FISCALIZADA**

AP Valencia se creó al amparo de la Ley 27/1992 de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, sucediendo al anteriormente denominado Puerto Autónomo de Valencia en su patrimonio y quedando subrogada en sus relaciones jurídicas.

AP Valencia es una Entidad de Derecho Público de las previstas en el artículo 2.1.g) de la Ley General Presupuestaria, con personalidad jurídica y patrimonio propio e independientes de los del Estado, con plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y que actúa con sujeción al ordenamiento jurídico privado y a su legislación específica (Ley 27/1992, Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992; Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General y Ley 33/2010, de 5 de agosto<sup>1</sup>, de modificación de la Ley 48/2003). También se rige por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria y, supletoriamente, por la Ley 6/1997, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

Al inicio del periodo fiscalizado, la actividad contractual de AP Valencia estuvo sometida fundamentalmente, a la Ley 48/1998 “sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones” y a partir del 31 de abril de 2008, tanto a la Ley 31/2007 “sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales”, promulgada en sustitución de la anterior, como a la Ley 30/2007 de Contratos del Sector Público<sup>2</sup>, en cuanto a su condición de Poder Adjudicador. Por otra parte, en la ejecución de proyectos de obra le resulta de aplicación la normativa sobre impacto ambiental contenida, en un primer momento, en el Real Decreto Legislativo 1302/1986 y, actualmente, en el Real Decreto Legislativo 1/2008.

En cuanto al régimen presupuestario, AP Valencia se rige por lo establecido en la Ley 48/2003 modificada por la Ley 33/2010 y en las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que le resulten de aplicación. A estos efectos, AP Valencia aprueba anualmente los proyectos de presupuestos de explotación y capital y el programa de actuación plurianual, ajustándose a las previsiones económico-financieras y a la programación financiera y de inversiones acordadas con el Organismo Público Puertos del Estado (PPEE), que es responsable de su aprobación y de integrarlos en los presupuestos consolidados del sistema portuario estatal.

---

<sup>1</sup> Esta Ley ha sido sustituida por el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por el Real Decreto 2/2011, de 5 de septiembre

<sup>2</sup> Esta Ley ha sido sustituida por el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público aprobado por el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre.

De acuerdo con la legislación del sistema portuario estatal, las Autoridades Portuarias tienen atribuidas las siguientes competencias:

- a) La prestación de los servicios portuarios generales y la autorización y control de los servicios portuarios básicos para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otras autoridades.
- b) La ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.
- c) La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto, y el de las señales marítimas.
- d) La gestión del dominio público portuario y de señales marítimas.
- e) La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tengan asignados.
- f) El fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo o portuario.
- g) La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.

AP Valencia se estructura orgánicamente según lo dispuesto en el artículo 39 de la Ley 27/1992, en los órganos de gobierno, Consejo de Administración y Presidente; en el órgano de gestión, Director; y en el órgano de asistencia, Consejo de Navegación y Puerto.

Entre las funciones del Consejo de Administración cabe señalar la aprobación de la organización de la Entidad, el establecimiento de las normas de gestión y de las reglas de funcionamiento interno, la aprobación de los proyectos de presupuestos de explotación y capital, la aprobación de los estados de cuentas anuales y del plan de empresa, el establecimiento de los objetivos anuales de gestión, la autorización de inversiones y operaciones financieras, incluidas la constitución y participación en sociedades

mercantiles, la fijación de las tarifas por servicios comerciales, el otorgamiento de concesiones y autorizaciones y la aprobación de las ordenanzas del puerto.

## **II.- TRATAMIENTO DE ALEGACIONES**

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 44 de la Ley 7/1998, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, las actuaciones practicadas fueron puestas de manifiesto a la Autoridad Portuaria de Valencia y al Consorcio Valencia 2007, en la parte que se refiere a esta Entidad, habiéndose recibido las alegaciones que se incorporan al presente Informe en el que se han realizado las modificaciones que se han entendido procedentes como consecuencia del contenido de tales alegaciones.

## **III.- RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN**

### **III.1.- INTRODUCCIÓN**

Durante el periodo fiscalizado, las actividades realizadas por AP Valencia en desarrollo de sus competencias consistieron, principalmente, en la gestión del dominio público que tiene adscrito, la prestación de servicios a los usuarios de los puertos que gestiona y la construcción y conservación de obras en esos puertos. También desarrolló una política medioambiental en la gestión de sus puertos, concertó operaciones de financiación con entidades de crédito, mantuvo relaciones económicas con sociedades vinculadas y realizó otras actuaciones destinadas al fomento del entorno portuario y al patrocinio. Durante ese periodo, toda la actividad de AP Valencia estuvo sujeta a la planificación y programación desarrollada a través de diversos instrumentos.

Entre las 28 Autoridades Portuarias que integran el sistema portuario estatal AP Valencia ocupa un lugar destacado, principalmente en lo que respecta al tráfico de mercancías; durante el período fiscalizado se situó en el segundo puesto, detrás de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, en toneladas de mercancías (53.593 miles de toneladas en 2007, 59.744 miles en 2008, 57.780 miles en 2009 y 63.742 miles en 2010).

A 31 de diciembre de 2010, AP Valencia contaba con un activo total de 1.552.100 miles de euros que estaba financiado en un 40% por fondos propios, 615.852 miles de los que

256.814 miles eran beneficios obtenidos en ejercicios anteriores, en un 11,4% por subvenciones de capital recibidas de fondos comunitarios pendientes de aplicar a resultados, 177.245 miles, y en el 45,6% restante por pasivos, 708.120 miles de los que 588.525 miles eran deudas con entidades de crédito. El componente más relevante de su activo eran las inmovilizaciones materiales que, junto con las inversiones inmobiliarias, representaban el 86,2% del activo total con unos saldos respectivos de 1.053.975 y 284.560 miles; desde el inicio de 2007 hasta el final de 2010 el saldo de estos epígrafes del balance se incrementó en 433.301 miles, un 47,9%, habiéndose registrado altas por 587.767 miles de los que un 96% corresponden a construcciones (entre ellas destacan las obras de ampliación del Puerto de Valencia incluidas en la primera fase del Plan Director de ese Puerto por 172.826 miles y las obras de atraque en la dársena 2 del Puerto de Sagunto por 91.513 miles). Por su parte, los saldos del balance registrados para las deudas con entidades de crédito se incrementaron entre el inicio de 2007 y el final de 2010 en 365.680 miles, un 164,9%, elevándose las disposiciones de créditos a 383.000 miles; y, en ese periodo, AP Valencia devengó subvenciones de capital con cargo a fondos comunitarios por un total de 91.924 miles.

Durante 2007, 2008 y 2010 AP Valencia obtuvo resultados de su actividad positivos (38.474, 35.732 y 20.886 miles de euros, respectivamente); sin embargo, en 2009 obtuvo unas pérdidas de explotación de 36.285 miles como consecuencia, fundamentalmente, de las mayores dotaciones a las provisiones por litigios tarifarios y por insolvencias, que ascendieron a 32.579 y a 12.399 miles, respectivamente. Los gastos más significativos de AP Valencia en el periodo 2007-2010 correspondieron a las dotaciones a la amortización, a los gastos por servicios exteriores y a los gastos de personal con unos importes totales de 154.411, 91.993 y 74.134 miles; la importancia relativa media de estos tres grupos de gastos con respecto al total de gastos de la actividad en ese periodo fue del 37,1%, 22,4% y 18,6%, respectivamente. El importe neto de la cifra de negocios para ese periodo ascendió a un total de 432.034 miles de los que el 92% correspondía a las tasas portuarias que fueron la fuente principal de ingresos.

Las actividades de explotación de AP Valencia generaron flujos de efectivo por importe de 49.893, 26.453 y 44.883 miles de euros entre 2008 y 2010, que no fueron suficientes para financiar las actividades de inversión proyectadas lo que obligó a AP Valencia a recurrir a fuentes de financiación externas.

En los anexos I y II de este Informe se recogen los Balances de Situación y las Cuentas de Pérdidas y Ganancias de AP Valencia de los ejercicios 2007 a 2010 y en el anexo III figura el Estado de Flujos de Efectivo de los ejercicios 2008, 2009 y 2010.

Para el desarrollo de sus actividades AP Valencia contó con una plantilla de personal dividida en dos categorías, la del personal sujeto a convenio y la del personal fuera de convenio que incluye, entre otros, a los puestos de dirección. La plantilla media de personal entre 2007 y 2010 fue de 393, 387, 412 y 419 efectivos.

### **III.2.- PROGRAMACIÓN Y PLANIFICACIÓN DE LA ACTIVIDAD DE AP VALENCIA**

Durante el período fiscalizado la planificación de las actividades de AP de Valencia se ha llevado a cabo de acuerdo con los instrumentos previstos en la normativa vigente (artículos 36 a 39 de la Ley 48/2003, modificada por la Ley 33/2010). En este sentido, AP Valencia disponía al inicio de 2007 del Plan Estratégico 2001-2015 aprobado en el ejercicio 2001, como instrumento de planificación a largo plazo. Posteriormente, la Comisión Delegada del Consejo de Administración de AP Valencia para el seguimiento del Plan Estratégico, en su sesión de 5 de diciembre de 2008, expuso la necesidad de actualizar este Plan de acuerdo con lo establecido en el artículo 37 de la Ley 43/2003, según el cual una de las causas para su actualización es el acaecimiento de cambios sustanciales que afecten a su contenido. Así, esta actualización fue considerada necesaria habida cuenta de la evolución del contexto económico, de la situación de los mercados financieros y de la caída del comercio internacional; factores, todos ellos, que incidían en los objetivos que para el conjunto de los años hasta el 2015 habían sido fijados en el Plan Estratégico anterior. En consecuencia, en febrero de 2009, AP Valencia procedió a la licitación por procedimiento abierto de la asistencia técnica para la actualización del Plan Estratégico con horizonte 2020 y a su adjudicación en 1.900 miles de euros.

Además, AP Valencia contaba con un Plan Director del Puerto de Valencia aprobado en 2006 encontrándose los planes directores de los puertos de Sagunto y de Gandía pendientes de aprobación de la tramitación medioambiental.

AP Valencia ha elaborado anualmente el Plan de Empresa que constituye el principal instrumento de planificación a corto y medio plazo. El Plan de Empresa incluye un diagnóstico de la situación actual de los puertos, un conjunto de previsiones para los próximos cuatro años que abarcan, entre otros aspectos, el tráfico portuario, las principales magnitudes económicas y financieras, el objetivo anual de rentabilidad y el Plan de Inversiones. También recoge un análisis del cumplimiento de los parámetros establecidos en los anteriores Planes de Empresa y, además, se acuerdan los coeficientes correctores aplicados a las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía y el importe máximo de las bonificaciones aplicables a las tasas para potenciar la captación y consolidación de tráficos. Los Planes de Empresa de cada uno de los ejercicios del periodo fiscalizado fueron acordados con PPEE y, posteriormente, ratificados por el Consejo Rector de ese Organismo y por el Consejo de Administración de AP Valencia.

AP Valencia realizaba a lo largo del año el seguimiento de los objetivos aprobados en los Planes de Empresa y, al cierre de cada ejercicio, emitía un informe en el que se detallaba la situación de cada uno de los objetivos, su grado de cumplimiento y las propuestas de actuaciones para su mejora. La metodología empleada en el análisis del cumplimiento de objetivos se denomina "Cuadro de Mando Integral" y en ella participaban todos los Departamentos de AP Valencia. En términos generales, en el periodo fiscalizado el modelo de planificación utilizado por AP Valencia se ajustaba a la normativa aplicable y constituía un adecuado instrumento de gestión. Los anexos IV y V de este Informe recogen el cumplimiento de las previsiones del volumen de tráfico portuario y también de los presupuestos de explotación y capital.

Para elaborar las previsiones de tráfico, AP Valencia ha tenido en cuenta los objetivos contenidos en su Plan Estratégico, los factores macroeconómicos nacionales e internacionales previstos para los próximos años y el resultado de entrevistas y cuestionarios realizados a los agentes de los principales sectores económicos. En su conjunto, durante el período 2007 a 2010 AP Valencia ha cumplido en más de un 90% con las expectativas de tráfico previstas en los Planes de Empresa, con la única excepción del tráfico de graneles sólidos que, de media, alcanzó el 89% del volumen previsto, pero con una tendencia decreciente acentuada en cada uno de los ejercicios.

En cuanto al cumplimiento del presupuesto de explotación, en el ejercicio 2007 la desviación principal en la ejecución de los ingresos se produjo en los ingresos extraordinarios (12.749 miles de euros), ya que se previó obtener unos beneficios en una aportación no dineraria a una sociedad que se iba a constituir operación que no llegó a producirse. Por su parte, los gastos de explotación del ejercicio 2007 se han situado en un 11%, por encima del presupuesto actualizado debido, principalmente, a las mayores dotaciones a la amortización respecto a lo presupuestado, como consecuencia de no haberse constituido la sociedad en la que AP Valencia tenía previsto participar realizando aportaciones no dinerarias; y en los otros gastos de gestión debido, en parte, a la baja contable del puente móvil entre las dos transversales el 31 de diciembre de 2007 como consecuencia de su reubicación, justificada como una salida de emergencia del Puerto de Valencia.

En el ejercicio 2008, el importe neto de la cifra de negocios fue inferior en un 8,4% a la última previsión de cierre para ese año; todos los ingresos correspondientes a las tasas portuarias, a excepción de la tasa por aprovechamiento del dominio público, se situaron por debajo de lo previsto. En cuanto a los gastos de explotación, fueron superiores en un 4%, destacando las desviaciones en valores absolutos de las dotaciones para amortizaciones como consecuencia de unas mayores incorporaciones al inmovilizado no contempladas en la última previsión de cierre del ejercicio.

En el ejercicio 2009, destaca la desviación en los gastos excepcionales originada por la dotación de una provisión por obligaciones derivadas de las sentencias del Tribunal Constitucional sobre los principales recurridos de la tarifa T-3<sup>3</sup>, por importe de 32.579 miles de euros.

---

<sup>3</sup> La tasa T-3 que en la actualidad se denomina tasa de la mercancía, tiene como primer antecedente la tarifa G3 creada por la Ley 1/1966 de Régimen Financiero de los Puertos Españoles, posteriormente afectada por la Ley 18/1985. El hecho de que ninguna de estas leyes fijara los tipos o importes de dichas tarifas, las cuales se establecían mediante orden ministerial, motivó numerosas reclamaciones. Por ello, las Autoridades Portuarias reconocían anualmente una provisión para cubrir los pagos que debieran realizarse en ejecución de las sentencias firmes que obligasen al pago de intereses derivados de la anulación de las tarifas, y procedían a refacturar las liquidaciones anuladas. Las sentencias del Tribunal Constitucional 116/2009, 146/2009 y 161/2009 han anulado la capacidad de las Autonomías Portuarias de refacturar las liquidaciones anuladas declarando su inconstitucionalidad, lo que ha obligado a las Autoridades Portuarias a cuantificar el riesgo y registrar la correspondiente provisión contable por los principales de las liquidaciones de tarifas recurridas, las anuladas pendientes de refacturación, las refacturaciones anuladas y las recurridas pendientes de sentencia y por los intereses de demora desde la fecha del cobro, compensación o última liquidación, hasta la fecha de cálculo de la provisión.

En el ejercicio 2010, destaca el incremento del 35% de los otros ingresos de negocio en relación con lo presupuestado como consecuencia, principalmente, de la facturación de la nueva tarifa por el servicio de recepción de desechos de los buques, creada por la Ley 33/2010. Por otra parte, la disminución de 1.609 miles de euros frente a lo presupuestado en otros ingresos de explotación ha sido consecuencia, principalmente, de la estimación de ingresos a exigir al Consorcio Valencia 2007 (CV07) que no llegaron a producirse de acuerdo con las exenciones contenidas en la Ley 33/2010. Los gastos de explotación reales del ejercicio 2010 se han situado en 110.009 miles frente a los 124.776 miles presupuestados, siendo los conceptos que han experimentado una mayor variación absoluta los gastos de reparaciones y conservación, debido a la implantación del nuevo modelo de gestión del servicio de recepción de desechos de buques introducido por la Ley 33/2010, y la variación de provisiones por operaciones comerciales no previstas y que fue necesario realizar por encontrarse algunos de los concesionarios en concurso de acreedores.

En cuanto a la ejecución del presupuesto de capital, los recursos generados por las operaciones han sido inferiores en todos los ejercicios del periodo fiscalizado a los inicialmente previstos, aunque las principales desviaciones se han dado en los últimos ejercicios. En las aplicaciones de fondos, la partida que presenta un importe más significativo ha sido la de adquisición de inmovilizado con una evolución a la baja durante el periodo. El cumplimiento de las previsiones de las subvenciones de capital presenta oscilaciones en el periodo, siendo la desviación negativa en 2007 y 2008 y positiva en los otros dos ejercicios.

En el ejercicio 2007, destaca en orígenes la desviación producida en los ingresos a distribuir devengados ya que, de los 35.840 miles de euros inicialmente presupuestados en concepto de aportaciones de un futuro concesionario de una Terminal de Graneles (27.090 miles) en el Puerto de Sagunto y de la financiación por CV07 de obras en el Puerto de Valencia (8.750 miles), sólo se obtuvieron en 2007 19.162 miles; y la desviación en el epígrafe de las bajas de inmovilizado, que prácticamente no se ejecutó, como consecuencia de que no se constituyera la sociedad en la que AP Valencia tenía previsto realizar una aportación no dineraria. Además, esta circunstancia fue la causa de la desviación en las aplicaciones del ejercicio, en el que se habían presupuestado para el

inmovilizado financiero 50.300 miles destinados a la participación en esa sociedad que no llegó a materializarse.

En el ejercicio 2008, frente a unos orígenes de fondos previstos de 200.854 miles de euros se obtuvieron 154.326 miles (23% inferiores), las aplicaciones también fueron inferiores en un 7,58%. Las desviaciones más significativas en el lado de los orígenes estuvieron en las subvenciones de capital y en los anticipos recibidos por ventas o prestación de servicios. La primera de ellas debida a que los 17.029 miles previstos de los Fondos de Cohesión del marco 2007/2013 se encontraban pendientes de distribución al final del ejercicio, mientras que la segunda se explica, en gran parte, por la menor aportación de un concesionario de una nueva Terminal de Automóviles en el Puerto de Sagunto (26.886 miles) y por la financiación de proyectos y de reposiciones a efectuar por CV07 (9.300 miles).

En el ejercicio 2009, los orígenes de fondos reales fueron de 247.931 miles de euros frente a unas previsiones actualizadas de 265.130 miles. De esta cifra destaca la desviación del 35% en los recursos generados por las operaciones debido a los mayores gastos excepcionales. En aplicaciones, siguiendo la tendencia de ejercicios anteriores, la desviación más importante correspondió a las adquisiciones del inmovilizado.

En el ejercicio 2010, los orígenes fueron de 217.382 miles de euros frente a los 208.474 miles presupuestados. Como desviaciones, destacan los mayores orígenes por importe de 23.764 miles correspondiente a la parte de la aplicación del Fondo de Contingencia y del crédito extraordinario autorizados por el Consejo de Ministros para atender el pago del principal (14.996 miles) e intereses (8.768 miles) de los litigios de la tarifa T-3 y los menores recursos generados por las operaciones en 27.644 miles.

La programación de las inversiones de AP Valencia figura recogida en el Plan de Inversiones que se integra en el Plan de Empresa y que recoge las inversiones a efectuar en los 4 ejercicios siguientes y, además, el presupuesto actualizado para el año en curso y el importe realizado en los dos años anteriores. Para el periodo 2007-2010 la única desviación destacable entre los importes presupuestados en inversiones en inmovilizado material y las inversiones ejecutadas se produjo en el ejercicio 2007, en que se ejecutó un

17,9% menos de lo presupuestado. El anexo VI de este Informe refleja el grado de cumplimiento de los Planes de Inversiones en inmovilizado material para ese periodo.

### **III.3.- GESTIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO**

#### **III.3.1.- Aspectos generales**

Según establece la Ley 48/2003, los puertos de interés general forman parte del dominio público marítimo-terrestre e integran el dominio público portuario estatal; a él pertenecen los terrenos, obras e instalaciones portuarias fijas de titularidad estatal afectados al servicio de los puertos, los terrenos e instalaciones fijas que las Autoridades Portuarias adquieran siempre que sean debidamente afectados, las obras que el Estado y las Autoridades Portuarias realicen sobre el dominio público, las obras construidas por los titulares de una concesión cuando reviertan a la Autoridad Portuaria, los terrenos, obras e instalaciones fijas de ayuda a la navegación marítima y los espacios de agua incluidos en la zona de servicio de los puertos.

La Ley 48/2003 también establece que por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario se exijan las tasas portuarias correspondientes. De conformidad con lo previsto en el Plan General de Contabilidad, AP Valencia registra en su balance, en la cuenta de inversiones inmobiliarias, los bienes destinados a obtener ingresos relacionados con el otorgamiento de concesiones y autorizaciones por el uso del dominio público portuario. Su saldo a fin de ejercicio en el periodo comprendido entre 2007 y 2010 era de 254.987, 279.590, 287.929 y 284.560 miles de euros, respectivamente. Las variaciones interanuales obedecen, en gran parte, al traspaso, en el momento de la terminación de las infraestructuras, del coste de las obras en curso.

Durante el periodo fiscalizado, la gestión del dominio público portuario a través del otorgamiento de concesiones y autorizaciones, era realizada por el Departamento de Dominio Público. La diferencia existente entre autorizaciones y concesiones radica, por un lado, en el plazo de ocupación del dominio público portuario que, en el caso de las autorizaciones, no puede ser superior a tres años incluidas las prórrogas, y por otro, en que las concesiones implican la ocupación del dominio público portuario con obras o instalaciones no desmontables o usos por plazo superior a tres años, mientras que las

autorizaciones tienen por objeto la ocupación del dominio público para usos inferiores a tres años o con bienes muebles o instalaciones desmontables.

Las concesiones administrativas eran otorgadas por el Consejo de Administración de AP Valencia, previa tramitación del procedimiento establecido en la Ley 48/2003, mientras que el otorgamiento de las autorizaciones administrativas, previo informe del Director General de AP Valencia y audiencia del interesado cuando era procedente, correspondía, bien al Consejo de Administración en el caso de títulos demaniales cuyo plazo de vigencia era superior a un año, o bien al Presidente cuando aquéllos no excedían de dicho plazo.

Las autorizaciones y concesiones otorgadas entre 2007 y 2010 cumplen con lo estipulado en la normativa. No obstante, en muchos casos AP Valencia ha utilizado la figura de la autorización cuando hubiera sido más consecuente con la naturaleza de la operación la utilización de la figura de la concesión. En la mayoría de las autorizaciones, la ocupación efectiva superaba los tres años establecidos ya que, aunque se formalizaban como nuevas autorizaciones, al no haber ningún cambio en el objeto ni en el sujeto autorizado respecto al anterior, en realidad se trataba de renovaciones. Así, de las 92 autorizaciones vigentes en 2010, 65 habían sido altas de ese ejercicio y de ellas, 52 eran renovaciones. Además, en la formalización de las autorizaciones se han detectado varios casos (AS002, AS059, AV172, AV189, AV199, AV232, AV2456, AV249) en los que las fechas de otorgamiento son posteriores a la fecha de ocupación, de tal forma que se produjeron ocupaciones en precario sin la cobertura del correspondiente título habilitante. Esta actuación ocasiona inseguridad jurídica pudiendo verse afectados derechos, obligaciones y responsabilidades inherentes a dicha autorización.

El seguimiento y control de las concesiones y autorizaciones se llevaba a cabo por el Departamento de Dominio Público mediante inspecciones físicas de la zona de servicio y controles de legalidad de las ocupaciones que se documentaban en actas, verificaciones de la tasa de actividad y otros conceptos asociados a la autoliquidación y controles sobre los conceptos y periodos facturados. También, el Departamento realizaba un seguimiento y control del estado de conservación de las instalaciones y equipos de los concesionarios mediante inspecciones físicas periódicas documentadas en actas de inspección.

El Departamento de Dominio Público disponía de una aplicación informática que había entrado en funcionamiento en 2000. El programa cuenta con varios módulos de gestión, entre los que se contempla la tramitación administrativa, la definición de cánones (tasas), procesos específicos (tráficos mínimos, fianzas, bonificaciones), un historial de expedientes y otras tareas auxiliares. La herramienta cuenta igualmente con ficheros maestros para el registro y control de códigos de tasas, ubicaciones, situaciones físicas y actualización por IPC.

Se ha constatado que durante el periodo fiscalizado en ocasiones se produjeron deficiencias en la transmisión de datos desde la aplicación informática de concesiones y autorizaciones al resto de áreas implicadas en el proceso de gestión del dominio público (Facturación en el Departamento de Operaciones, Inmovilizado y Gestión de Avales en la Dirección Económico-Financiera y Comercial en la Subdirección de Estrategia, Comercial y Desarrollo Corporativo), lo que provocó retrasos en el suministro de los datos.

Además, en el caso de la tasa por ocupación privativa del dominio público, la aplicación informática presentaba una serie de deficiencias: existía un solo registro para las licencias, autorizaciones y concesiones sin que se pudieran obtener directamente relaciones en las que figurasen exclusivamente las autorizaciones y concesiones que sirven de base para la facturación de esta tasa; los códigos de ubicación no se correspondían con los de las zonas para las que la Orden Ministerial de 2 de marzo de 1988 establece una valoración oficial, lo que dificultaba el control de los parámetros a facturar; y el registro de las instalaciones disponibles no permitía extraer directamente la información, sobre todo en lo relativo a los bienes de los concesionarios.

Por otro lado, el otorgamiento de las concesiones o autorizaciones conlleva la obligación por parte del concesionario de constituir una garantía de explotación cuya cuantía se calcula en función del importe anual de las tasas que ha de abonar el concesionario, debiendo actualizarse su cuantía cada cinco años. La aplicación informática disponible en el Departamento de Dominio Público disponía de un módulo de Gestión de Fianzas pero éste no permitía generar listados agregados de avales constituidos, pendientes de aportar o pendientes de actualizar, lo que dificultaba su control y seguimiento ya que para obtener dichos datos debía consultarse individualmente y de forma manual cada expediente demanial. Además, la herramienta no disponía de ningún sistema de aviso que advirtiera

de que se habían introducido nuevos registros (constitución de fianza provisional o definitiva, devolución de aval de obras, etc.), lo que obligaba a realizar revisiones periódicas o puntuales de la base de datos para verificar la situación de los titulares con “aportación de aval pendiente de verificar”. De igual forma, la aplicación tampoco disponía de un mecanismo que advirtiese de forma automática sobre la finalización del plazo de cinco años para proceder a la actualización de las fianzas de explotación, sino que debía realizarse una búsqueda y chequeo manual para localizar las fianzas pendientes de actualizar.

### III.3.2.- Ingresos procedentes de la gestión del dominio público portuario

Las tasas generadas por la gestión del dominio público portuario constituyen la fuente principal de ingresos de explotación de AP Valencia suponiendo, de media en el periodo 2007-2010, el 87% del importe neto de la cifra de negocios. Su evolución y composición entre 2007 y 2010 se refleja en el siguiente cuadro:

(en miles de euros)

Descripción	2007	2008	2009	2010
Tasa por ocupación privativa de dominio público portuario	16.533	25.484	26.646	23.231
Tasa por utilización especial instalaciones portuarias	58.540	63.936	58.862	61.490
Tasa por aprovechamiento especial dominio público portuario	7.720	11.049	10.864	11.521
<b>TOTAL</b>	<b>82.793</b>	<b>100.469</b>	<b>96.372</b>	<b>96.232</b>

#### ***Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario***

La cuantía de la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario se fija atendiendo al valor de los terrenos y de las aguas del puerto que son objeto de ocupación. Para la determinación de esta valoración, la Ley 48/2003 establece un procedimiento que, a partir de la propuesta elaborada por la Autoridad Portuaria, finaliza con la publicación en el BOE de la Orden Ministerial de aprobación. A este respecto, a la fecha de terminación de los trabajos de fiscalización, continuaban pendientes de valoración reglamentaria los terrenos de los tres puertos gestionados por AP Valencia. Sólo existía una valoración oficial de los terrenos existentes en el Puerto de Valencia que había sido aprobada por Orden Ministerial el 2 de marzo de 1988. Como consecuencia de ello, no se habían

valorado reglamentariamente los terrenos de los Puertos de Sagunto y Gandía ni los terrenos ganados al mar en el Puerto de Valencia desde 1988, como el muelle Príncipe Felipe, el muelle costa y transversal de costa y el muelle del dique del este. Debido a esta falta de valoración AP Valencia ha fijado tasas de diferente cuantía en concesiones que se encuentran en terrenos situados en una misma superficie (CV107 y CV108 en la Zona Dique del Este del Puerto de Valencia, CV007 y CV039 en la Zona Dique Norte del Puerto de Valencia, CS008 y AS002/AS059 en el Muelle Norte del Puerto de Sagunto y AS062 y CS028 en el Nuevo Muelle Sur del Puerto de Sagunto).

Esta tasa puede ser objeto de bonificaciones a solicitud del titular de la concesión, siempre que ello esté previsto en el título concesional. Al analizar la aplicación por AP Valencia de las bonificaciones más destacadas en el periodo fiscalizado -bonificación por obras de consolidación y mejora, bonificación por prácticas medioambientales y bonificación por calidad del servicio prestado- se han detectado retrasos en la facturación de la primera de ellas.

La tasa por ocupación privativa del dominio público portuario es exigible por adelantado, registrando AP Valencia la financiación anticipada recibida de los concesionarios dentro del epígrafe de periodificaciones a largo plazo del pasivo no corriente de su balance cuyo saldo a final de los ejercicios 2008, 2009 y 2010 era de 83.769, 92.674 y 88.878 miles de euros, respectivamente. A pesar de que esta tasa es exigible por adelantado, dentro del saldo de la provisión de facturas pendientes de emitir a 31 de diciembre de cada uno de los ejercicios del periodo fiscalizado, aparecen registrados importes significativos correspondientes a ella que recogen las liquidaciones retenidas en su facturación por diversos motivos: dudas sobre las bonificaciones a aplicar, dudas sobre el metraje de superficie e incertidumbres sobre los plazos a facturar o sobre el inicio de su aplicación. También se ha incluido en la provisión las proyecciones realizadas por el Departamento de Facturación de aquellas concesiones en las que se había previsto la renovación mediante la ampliación de su plazo y que, finalmente, no se llevaron a cabo. En el siguiente cuadro se detalla para cada uno de los puertos el importe dotado anualmente.

(en miles de euros)

<b>PUERTOS</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
<b>Valencia</b>	1.126	3.031	3.861	2.850
<b>Gandía</b>	1	40	48	-17
<b>Sagunto</b>	268	-93	339	211
<b>TOTAL</b>	<b>1.395</b>	<b>2.978</b>	<b>4.248</b>	<b>3.044</b>

De los 3.044 miles de euros del saldo de la provisión a 31 de diciembre de 2010, 1.605 miles se regularizaron durante el ejercicio 2011 quedando pendientes 1.439 miles correspondientes, principalmente, a un exceso en la dotación de la provisión ocasionado por cálculos inadecuados, bien por errores materiales en la determinación de las cuantías pendientes de facturar (AV273, CV007), o bien como consecuencia del Acuerdo del Consejo de Administración de AP Valencia en relación con la concesión CV032.

Los hechos anteriores ponen de manifiesto la existencia de significativos defectos en la transmisión de información relativa a altas, modificaciones o bajas de los parámetros de liquidación de las concesiones, entre el Departamento de Dominio Público y el Departamento de Facturación.

### ***Tasa por utilización especial de las instalaciones portuarias***

La utilización de las instalaciones portuarias fijas da lugar al pago de las tasas del buque, del pasaje, de la mercancía, de las embarcaciones deportivas y de la pesca fresca. Los mayores ingresos por estas tasas se obtuvieron en el ejercicio 2008 (63.936 miles de euros) destacando entre ellas la tasa del buque (T-1) y la tasa de la mercancía (T-3) que han supuesto la práctica totalidad de este tipo de ingresos (97%). Además, con respecto a la totalidad de los ingresos obtenidos de las tasas portuarias, representaban un 60% de media entre 2007 y 2010.

La tasa del buque tiene como hecho imponible la utilización por los buques de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias fijas que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo así como la estancia. La tasa se devenga cuando el buque entra en las aguas de la zona de servicio del puerto y en su

cálculo se tiene en cuenta el arqueo bruto del buque, el número de horas de estancia en cada zona del puerto y el número de escalas en el puerto en el año natural.

Durante el período fiscalizado, para su facturación la empresa consignataria presentaba electrónicamente a través del Portal electrónico "Valenciaport" el documento DUE (Documento único de escala), donde se reflejan todos los datos correspondientes al buque y al tipo de escala que realiza (hora de entrada y salida, clase de buque, GT o tonelaje, bandera, eslora, etc.). Esta información pasaba automáticamente a la aplicación informática "ANGELS" utilizada por el Departamento de Facturación de AP Valencia para proceder a la facturación y liquidación de las tasas. Asimismo, la Policía Portuaria recibía la información contenida en el DUE y cotejaba in situ los datos que facilitaba el consignatario introduciendo los datos de permanencia del buque en la aplicación "ANGELS".

El hecho imponible de la tasa de mercancías es la utilización por las mercancías de las instalaciones portuarias. La tasa se devenga cuando la mercancía inicia su paso por la zona de servicio del puerto. Para el cálculo de esta tasa se tiene en cuenta el elemento de transporte, la tipología de la carga, el peso de la mercancía y la intensidad de utilización de las instalaciones según la tarifa fijada anualmente y los descuentos y bonificaciones.

En el periodo fiscalizado, para su facturación el consignatario enviaba a través del Portal "Valenciaport" la "Solicitud de escala" y "Manifiesto de carga o Declaración Sumaria de Descarga" a la Autoridad Portuaria. La Autoridad Portuaria remitía este documento a la Aduana a través de la aplicación "EDI"; ambos comprobaban la veracidad de los datos (tonelaje, tipo y grupo de mercancía, horas de atraque, etc.). Los datos de la "Declaración Sumaria" pasaban automáticamente a la aplicación "ANGELS" a través del Portal "Valenciaport". A continuación, en el Departamento de Facturación se añadían manualmente los datos no disponibles por el consignatario y que afectaban a la cuantía de la tarifa.

Las bonificaciones específicas aplicables a estas tasas que tienen como finalidad potenciar la captación y consolidación del tráfico del puerto, han sido aprobadas anualmente por el Consejo de Administración de AP Valencia de acuerdo con lo previsto en la Ley 48/2003 y su aplicación se ha efectuado mediante convenios suscritos entre AP Valencia y el sujeto pasivo. En los años 2009 y 2010 la aprobación de estas bonificaciones tuvo lugar a mitad

del año, lo que posibilitó que la firma del convenio correspondiente a cada sujeto pasivo se produjera antes de fin de ejercicio y se subsanasen, de esta manera, los retrasos en la facturación de este concepto que había habido en los ejercicios 2007 y 2008.

Durante el periodo fiscalizado los procedimientos de gestión de la tasa del buque y de la tasa de mercancía eran adecuados, aseguraban un suficiente control interno y se aplicaron correctamente; y su registro contable se efectuó atendiendo a su devengo. AP Valencia dotaba la provisión de facturas pendientes de emitir correspondiente a estas tasas por distintos motivos pero, principalmente, debido a que las facturaciones más importantes estaban sujetas a bonificación por tráficos relevantes para cuya aplicación era necesaria la firma del correspondiente convenio que, como se ha indicado anteriormente, en los ejercicios 2007 y 2008 tuvo lugar al final del ejercicio. Como consecuencia de ello, AP Valencia no pudo incluir en la facturación de esos ejercicios estas bonificaciones, si bien procedió a su provisión.

El siguiente cuadro detalla el importe de la provisión realizada anualmente por cada una de las tasas y por los puertos gestionados por AP Valencia.

(en miles de euros)

PUERTOS	2007	2008	2009	2010
<b>Valencia</b>				
Tasa del buque	-12	-2.155	-3	-616
Tasa de la mercancía	-878	-1.227	85	4
<b>Gandía</b>				
Tasa del buque	--	--	--	--
<b>Sagunto</b>				
Tasa del buque	3	73	25	10
Tasa de la mercancía	1	51	6	6

***Tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios***

El hecho imponible de esta tasa consiste en la prestación por terceros y el ejercicio de actividades comerciales, industriales o de otra naturaleza en el ámbito portuario. Los elementos cuantitativos de la tasa son el tipo, el volumen de actividad y la utilidad obtenida. Asimismo, la cuantía anual de esta tasa se encuentra sometida a unos límites mínimos previstos en la Ley 48/2003.

En términos generales, en el periodo fiscalizado el importe liquidado por AP Valencia para esta tasa era acorde con lo estipulado en el título concesional. No obstante, se han detectado retrasos en la facturación de las autorizaciones o concesiones respecto a sus periodos de liquidación como consecuencia de la tardanza de los concesionarios en el envío de las autoliquidaciones necesarias para su cálculo. Es de destacar que no siempre consta en los títulos de otorgamiento la obligación por parte del concesionario de presentar los datos para la autoliquidación, con los plazos correspondientes.

Por otra parte, AP Valencia no disponía al inicio del periodo fiscalizado de un procedimiento para verificar el cumplimiento de los límites mínimos. Es a partir de 2011 cuando AP Valencia comenzó, con carácter general, a realizar las actas de comprobación del cumplimiento del movimiento mínimo de mercancías partiendo del ejercicio 2008, aunque se han detectado discrepancias entre los datos utilizados por el Departamento de Dominio Público y la información recogida en la aplicación "ANGELS" (utilizada por el Departamento de Facturación) en relación a las unidades liquidadas (toneladas, contenedores, etc.), lo que provoca un retraso en la elaboración de las actas de cumplimiento del tráfico mínimo. En este sentido, en la concesión CS019 no se ha realizado el acta de cumplimiento del tráfico mínimo del ejercicio 2010 al haberse detectado errores en la liquidación de la tasa por ocupación del dominio público, necesaria para determinar el límite mínimo (20% de la tasa por ocupación del dominio público). Igualmente, en la concesión CV095 las comprobaciones del cumplimiento del tráfico mínimo de los ejercicios 2009 y 2010 se encuentran paralizadas pendientes del proceso de negociación de una modificación en el clausulado del título concesional iniciada en el ejercicio 2009 y que aún continúa en curso.

El siguiente cuadro muestra los principales importes facturados en 2011 por incumplimiento de tráfico mínimo, desglosado por concesión y año de incumplimiento.

(en miles de euros)

<b>Año</b>	<b>Código Concesión</b>	<b>Importe</b>
2010	CV025	116
2010	CS028	146
2008	CS029	187
2009	CS029	304
2010	CS029	300
2010	CG019	1
2010	CV012	16
2010	CG017	10
2010	AV172	40
2008	AS062	35
2009	CV109	79
2010	CV109	34

Además del cumplimiento del tráfico mínimo estipulado, la mayor parte de los títulos concesionales contienen una cláusula según la cual el concesionario que no alcance el movimiento mínimo ofertado ha de abonar una penalización por la diferencia entre las toneladas ofertadas y las realmente movidas. En este sentido, se ha observado que el Departamento de Dominio Público no ha realizado los cálculos pertinentes para su cuantificación.

En cuanto al cumplimiento del criterio de devengo, se ha comprobado que en la provisión dotada por las facturas pendientes de emitir, cuyo detalle se refleja en el cuadro siguiente, no figuraba incluido el importe de la facturación por incumplimiento de los tráficó mínimos por un importe de 1.700 miles de euros.

(en miles de euros)

<b>PUERTOS</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
<b>Valencia</b>	316	2.153	2.316	3.005
<b>Gandía</b>	13	12	42	71
<b>Sagunto</b>	87	271	376	550
<b>TOTAL</b>	<b>416</b>	<b>2.436</b>	<b>2.734</b>	<b>3.626</b>

### ***Gestión de cobro de las tasas***

Durante el periodo fiscalizado, AP Valencia dispuso de un manual de procedimiento interno para la gestión de cobro, cuya versión inicial se emitió en diciembre de 2007. (En la actualidad está vigente la Versión 04 del documento, elaborada en diciembre de 2010).

El Servicio de Gestión de Cobro, dependiente de la Dirección Económico-Financiera se encargaba de la recaudación de las tasas portuarias a partir de la información transmitida por el Departamento de Facturación mediante inter-face, a la aplicación "NAVISION" (módulos de Recaudación, Cobros y Contabilidad) gestionada por la Dirección Económico-Financiera. Mediante esta aplicación se realizaba el registro contable de las operaciones, que quedaban disponibles para su gestión de cobro. A continuación, Facturación emitía físicamente las liquidaciones y procedía a su notificación a los interesados, iniciándose el proceso recaudatorio de los importes liquidados. En líneas generales, la gestión de cobros se realizó por AP Valencia correctamente y conforme a la normativa en cuanto a plazos, cantidades, gestiones realizadas, etc.

AP Valencia ha dotado anualmente una provisión para insolvencias de acuerdo con las instrucciones dictadas por PPEE para todo el sistema portuario en función de la antigüedad de la deuda y, en el caso de clientes incursos en procedimientos concursales, ha provisionado el 100% de la deuda con independencia de su antigüedad. El análisis del contenido de estas dotaciones anuales ha puesto de manifiesto el cumplimiento de los criterios anteriores que se consideran razonables aunque, en lo que se refiere a su registro contable, AP Valencia minorra el gasto por las pérdidas por deterioro de créditos comerciales con los ingresos correspondientes a las aplicaciones por los cobros producidos en cada uno de los ejercicios; sin embargo, esta deficiencia no produce efecto en el saldo de pérdidas y ganancias. Además, la Entidad no registra el saldo de los clientes provisionados en una cuenta de clientes de dudoso cobro.

El importe de la dotación de insolvencias al cierre de cada uno de los ejercicios fiscalizados ha ascendido a 832, 932, 13.331 y 7.630 miles de euros, respectivamente. El incremento de la cuantía en el ejercicio 2009 corresponde a la provisión dotada por las tasas que se había calculado que tendría que abonar el CV07 una vez finalizara la exención que tenía concedida. Posteriormente, en el ejercicio 2010 se procedió a la aplicación de los

requisitos tras la entrada en vigor de la nueva Ley de Puertos en la que se establecía una exención con carácter retroactivo que continuaría hasta febrero de 2011. La situación del régimen fiscal aplicado a CV07 a partir de esa fecha se describe de modo detallado en el siguiente apartado de este Informe.

### **III.3.3.- Análisis de actuaciones particulares**

Por su especial interés se han analizado de modo particular las siguientes actuaciones relacionadas con la gestión del dominio público portuario realizadas por AP Valencia en el periodo fiscalizado.

#### ***Actuaciones relacionadas con la celebración de la Copa América de Vela***

El Acuerdo del Consejo de Ministros de 31 de octubre de 2003 de apoyo a la candidatura de Valencia como ciudad sede para la celebración de la XXXII edición de la Copa América 2007, autorizó a AP Valencia para que suscribiera un convenio con CV07, organismo creado mediante un convenio de colaboración suscrito el 1 de octubre de 2003 por la Administración General del Estado, la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Valencia para el desarrollo de la celebración de la XXXII Edición de la Copa América.

El 12 de noviembre de 2003 AP Valencia y CV07 firmaron un convenio en el que se definieron los perímetros interior y exterior de la sede de la celebración deportiva y se comprometió la tramitación de una autorización de ocupación y utilización de las láminas de agua, así como de las superficies y edificaciones del dominio público portuario y cesión de uso de bienes patrimoniales con destino a la construcción y explotación de las obras necesarias con objeto de la celebración del evento deportivo Copa América 2007.

El 18 de octubre de 2004 las tres administraciones integrantes de CV07 suscribieron un Protocolo de Actuaciones en el que acordaron que la financiación de las inversiones que debía realizar CV07 para la celebración de la XXXII edición de la Copa América se realizaría mediante un crédito ICO, con aval del Estado, que se devolvería con los retornos que CV07 obtendría de la explotación de esas infraestructuras y con las aportaciones de los PGE que fueran necesarios.

Inicialmente, AP Valencia otorgó diferentes autorizaciones parciales de ocupación de los espacios de dominio público y patrimoniales de AP Valencia afectados por la celebración del evento cuyos periodos de vigencia fueron inferiores al año, hasta que el 21 de diciembre de 2005, el Consejo de Administración otorgó una autorización para la ocupación y utilización de todo el espacio afectado, con un vencimiento inicial previsto para el 31 de diciembre de 2007 pero que fue prorrogada sucesivamente hasta junio de 2009, fecha en la que se acordó el mantenimiento de la prórroga de forma indefinida hasta que se resolviera la tramitación de la solicitud de convenio interadministrativo formulada por CV07 el 3 de junio de 2008 para que se le otorgara una concesión para la explotación de las infraestructuras marítimas y de servicios que se construyeron para el evento y que conforman una marina deportiva denominada Marina Real Juan Carlos I. Por su parte, AP Valencia elaboró un borrador de convenio interadministrativo para la puesta a disposición de CV07 de determinados bienes integrantes de la Marina Real Juan Carlos I y lo remitió formalmente en septiembre de 2010 a CV07 sin que a la fecha de redacción de este Informe haya recibido contestación.

La Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, regula el régimen fiscal del acontecimiento Copa América 2007, declarando su consideración de acontecimiento de excepcional interés público y estableciendo para CV07 una exención de la obligación de pago de las tasas y tarifas previstas en la Ley 48/2003, hasta el 31 de diciembre de 2007, aunque esta plazo ha sido prorrogado sucesivamente hasta el 15 de febrero de 2011.

Al haber dejado de ser aplicable la exención subjetiva reconocida a CV07, el 2 de junio de 2011 AP Valencia remitió a CV07 una propuesta de liquidación de tasas portuarias que, a su entender, correspondía al nuevo régimen tributario aplicable. CV07 se opuso a dicha liquidación formulando las correspondientes alegaciones lo que llevó a AP Valencia a solicitar un pronunciamiento de la Abogacía General del Estado que fue formulado y remitido en diciembre de 2011 a las dos Entidades, en el que se reconoce a CV07 el derecho a una bonificación del 50% de la tasa por ocupación privativa y la exención de la tasa de actividad hasta que sea reintegrado el préstamo ICO; y en cuanto a la ocupación de bienes patrimoniales cuyo uso le cedió AP Valencia, se establece la obligación al pago del canon o merced arrendaticia que se acuerde por las partes, con la intervención de PPEE.

Los elementos del inmovilizado material de AP Valencia sobre los que se autorizó la ocupación presentaban un coste de 44.057 miles de euros y una amortización acumulada de 16.081 miles. En los ejercicios 2008 y 2009 AP Valencia tenía registradas en el saldo de la provisión de facturas pendientes de emitir las cantidades de 4.996 y 5.616 miles, respectivamente, correspondientes a las tasas que CV07 tendría que haber satisfecho por la ocupación del dominio público al haber finalizado el 31 de diciembre de 2007 la exención subjetiva de que gozaba. Si embargo, en el ejercicio 2010 como consecuencia de la promulgación de la extensión de la exención hasta febrero de 2011, AP Valencia canceló los 10.612 miles provisionados en los ejercicios anteriores. Por tanto, hasta la fecha de redacción de este Informe, AP Valencia no ha percibido ningún ingreso por la puesta a disposición de estos bienes, habiéndose limitado las relaciones económicas entre CV07 y AP Valencia al abono por parte del Consorcio del alquiler del edificio que ocupa, junto con los gastos de suministros de luz y agua.

AP Valencia ha estimado en 23.325 miles de euros el coste de las obras y servicios realizados como consecuencia de la celebración de la Copa América de los que pretende resarcirse cuando se formalice el convenio interadministrativo con CV07. Asimismo, con ocasión de la celebración del evento, AP Valencia adquirió en el ejercicio 2007 una embarcación mediante procedimiento abierto por valor de 3.600 miles de euros. Además de este coste de adquisición, esta embarcación ha generado entre 2007 y 2010 unos gastos de mantenimiento, de policía y de tripulación de 966 miles de euros. AP Valencia ha justificado su adquisición por su empleo en la mejora de las relaciones comerciales y su capacidad para generar ingresos, aunque el único ingreso directo procedente de su utilización registrado entre 2007 y 2010 no alcanzó la cifra de mil euros.

### ***Actuaciones relacionadas con el Ayuntamiento de Valencia***

Fruto del Convenio de Cooperación para la modernización de las infraestructuras del Puerto de Valencia de 14 de octubre de 1997, suscrito entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia y AP Valencia, denominado comúnmente "Balcón al Mar", mediante Orden del Ministerio de Fomento de 31 de mayo de 1999 fueron desafectados del dominio público portuario determinados terrenos situados en la zona de servicio del Puerto de Valencia circundantes con la dársena interior,

cambiando su consideración jurídica por la de bienes patrimoniales. El valor contable de los terrenos y construcciones desafectados, ascendía a 27.800 miles de euros. A pesar de la desafectación, AP Valencia debía conservar el uso temporal de la superficie mientras no se realizasen las actuaciones relativas al acceso norte, al enlace viario de la zona norte-sur y al enlace ferroviario de la zona sur, pactadas en el Convenio. Posteriormente, aunque las infraestructuras acordadas no estaban finalizadas, la Orden del Ministerio de Fomento de 19 de febrero de 2003 permitió a AP Valencia acordar y formalizar cesiones parciales, siempre que no afectasen al normal desarrollo de la actividad portuaria. En virtud de esta autorización, en mayo de 2003, AP Valencia realizó una cesión parcial gratuita del ámbito total del "Balcón al Mar", referida exclusivamente a los tinglados 2, 4 y 5, al Ayuntamiento de Valencia, con un valor neto contable ajustado de 4.068 miles.

En relación al resto de la cesión, el Consejo de Administración de AP Valencia acordó el 18 de diciembre de 2008 su puesta en marcha con sujeción a una hoja de ruta en la que se fijaron las actuaciones a realizar. Como consecuencia de ello, se inició la tramitación administrativa en mayo de 2009 con la elaboración del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios. Posteriormente, AP Valencia elaboró un proyecto de Convenio de cesión a suscribir entre el Ayuntamiento de Valencia y AP Valencia, de forma paralela al borrador de convenio interadministrativo a suscribir con CV07. Estos documentos fueron sometidos a examen y valoración, tanto de la Dirección de Asuntos Jurídicos y Dominio Público de PPEE como de la Concejalía de Urbanismo y remitidos formalmente en septiembre de 2010 a CV07, al Ayuntamiento de Valencia, a la Consellería de Infraestructuras y Transporte y a PPEE, sin que hasta la fecha de redacción de este Informe se haya recibido contestación.

### ***Actuaciones relacionadas con la celebración del Gran Premio de Fórmula Uno***

En relación con el contrato de promoción entre Formula One Administration Limited (FOA) y la empresa VALMOR S.L. mediante el cual en Valencia se celebraría el Gran Premio Europeo de Formula Uno (F-1) 2008-2014, ampliable hasta 2019, AP Valencia otorgó una autorización administrativa en julio de 2007 a la Consellería de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana para la ejecución de las obras de construcción de conexión de la Alameda y la avenida de Francia con el Puerto de Valencia y la Marina Real Juan Carlos I, a fin de la adecuación de determinados espacios portuarios como parte integrante del circuito urbano.

Además, AP Valencia suscribió el 27 de febrero de 2008, previa aprobación por su Consejo de Administración, un acuerdo marco con la empresa privada VALMOR S.L. titular en exclusiva de los derechos de promoción y organización del Gran Premio Europeo de F-1, en el que se establecieron las reglas y criterios generales a los que se habrían de sujetar las actuaciones de las dos partes con motivo de la organización de las ediciones anuales del Gran Premio.

En base a dicho Acuerdo, AP Valencia tramitó y otorgó para cada una de las ediciones celebradas en 2008 y 2009 una autorización de ocupación de determinadas superficies en agua y tierra y cesión de uso de terrenos con destino al montaje y desmontaje de los equipamientos e instalaciones asociadas a la preparación, organización, promoción y desarrollo del evento deportivo.

VALMOR S.L. hubo de abonar las correspondientes tasas por la ocupación privativa del dominio público y por el aprovechamiento especial en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicio, calculada a razón del 2% del volumen de negocio desarrollado en el Puerto y, además, en concepto de reposición del servicio derivada de las necesidades planteadas por VALMOR S.L. para el cumplimiento en forma y plazo de los compromisos asumidos frente a FOA, el importe equivalente a la mitad de la primera anualidad de amortización del coste total del proyecto del acceso alternativo al Puerto de Valencia. En el trámite de alegaciones A.P. Valencia ha aportado un informe emitido por el Abogado del Estado en el que se estima correcto que no se repercuta en su integridad a VALMOR S.L. el coste de la reposición del servicio, por no tener este servicio como único destinatario a esa Empresa ya que constituye un nuevo acceso alternativo al Puerto de Valencia que puede tener una utilización general para otros usuarios; sin embargo, AP Valencia no ha aportado ningún estudio que, en función de la estimación del conjunto de usuarios que utilizarían el acceso, justifique la determinación del porcentaje del 50% atribuido a VALMOR S.L.

Tras la segunda edición del Gran Premio (edición 2009), la empresa VALMOR S.L. suscribió el 31 de julio de 2009 un contrato con una empresa pública dependiente de la Generalitat Valenciana, la Sociedad Proyectos Temáticos de la Comunidad Valenciana, S.A.U (SPTCV), mediante el cual esta última adquirió la condición de co-promotor del

evento ostentando las obligaciones de carácter económico y administrativo derivadas de la promoción y organización del Gran Premio de Europa de F-1 de Valencia. Como consecuencia de esta nueva estructura de funcionamiento, AP Valencia adaptó el contenido del Acuerdo marco suscrito con VALMOR S.L. al nuevo esquema de co-organización y co-promoción del evento deportivo. Esta adaptación fue autorizada por el Consejo de Administración de AP Valencia el 29 de abril de 2010. Para el año 2010 la autorización, en las mismas condiciones que la otorgada a VALMOR S.L. se concedió a SPTCV.

Los ingresos obtenidos por la celebración del Gran Premio Europeo de Fórmula 1 en las ediciones de 2008, 2009 y 2010 fueron los siguientes:

(en miles de euros)

	Edición 2008	Edición 2009	Edición 2010
Tasa por ocupación privativa del dominio público	207	87	63
Tasa por aprovechamiento especial	243	2	2
Otros ingresos derivados del dominio público	109	110	108
<b>TOTAL</b>	<b>559</b>	<b>199</b>	<b>173</b>

La disminución experimentada en la tasa por ocupación privativa del dominio público portuario es debida fundamentalmente a la reducción de la superficie ocupada en cada una de las ediciones.

La disminución en los ingresos procedentes de la tasa por aprovechamiento especial, cuyo importe se estableció en el condicionado de la autorización en el 2% del volumen de negocio desarrollado al amparo de la autorización, se debe a que el cálculo para la edición de 2008 se efectuó sobre los ingresos generados por la venta de las localidades situadas en las gradas instaladas dentro del terreno de AP Valencia; sin embargo, para las ediciones de 2009 y 2010 no se instalaron gradas en los terrenos autorizados por lo que, para obtener el importe del volumen de negocio sobre el que calcular el 2%, se aplicó al importe de la cifra de negocios el porcentaje que la superficie ocupada en el Puerto suponía con respecto a la superficie total del circuito. Por tanto, la principal razón de la disminución experimentada por la tasa por aprovechamiento especial ha radicado en el

hecho de que en las ediciones de 2009 y 2010 no se instalaron gradas dentro del terreno de AP Valencia.

Dentro de los otros ingresos derivados del dominio público se ha registrado la facturación por el acceso alternativo y la utilización del puente móvil.

Aunque la liquidación de estos ingresos se realizó conforme a lo estipulado en la autorización, se produjeron importantes retrasos en su facturación. En cuanto a la edición de 2008, si bien la primera factura es del ejercicio 2008, la última fue de mediados de 2010. En la edición de 2009, el proceso de facturación se alarga hasta mayo de 2011 y en la edición de 2010, hasta el segundo semestre de 2011. En el caso de la tasa por aprovechamiento, este retraso fue debido a la ausencia de la información que VALMOR, S.L. debía haber aportado, según lo estipulado, para determinar su importe, a pesar de los varios requerimientos que AP Valencia realizó. Finalmente, AP Valencia recurrió a la información que sobre la cifra de negocios proporciona el Registro Mercantil.

Además de las deficiencias anteriores, hay que señalar que en ninguna de las ediciones el autorizado depositó las garantías exigidas en el título, a pesar de los requerimientos efectuados por AP Valencia.

La celebración del Gran Premio Europeo de F1 en las ediciones de 2008, 2009 y 2010, generó unos gastos para AP Valencia en localidades, catering, alquiler de pantallas, entre otros conceptos, de 231, 139 y 145 miles de euros, respectivamente, justificados por AP Valencia por razones comerciales y de responsabilidad social.

#### **III.4.- PRESTACIÓN DE SERVICIOS**

Los servicios prestados por AP de Valencia se clasifican, según la Ley 48/2003, en servicios portuarios, servicios comerciales y servicios de señalización marítima. A su vez los servicios portuarios pueden tener la categoría de generales o básicos. Posteriormente, con la nueva redacción dada a la Ley 48/2003 por la Ley 33/2010, los servicios portuarios generales han pasado a denominarse servicios generales y los servicios portuarios básicos, servicios portuarios.

Atendiendo a esta última denominación, los servicios generales son aquellos cuya titularidad recae en la Autoridad Portuaria y de los que se benefician los usuarios del puerto sin necesidad de solicitud. Entre estos servicios se encuentran los siguientes: el servicio de ordenación, coordinación y control del tráfico portuario, el servicio de coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios básicos, los servicios de ayuda a la navegación, los servicios de vigilancia, seguridad y policía así como el de alumbrado y el de limpieza de las zonas comunes y, por último, los servicios de prevención y control de emergencias. Estos servicios han sido prestados directamente por AP Valencia excepto los de la limpieza de zonas comunes de tierra y agua, cuya prestación se realizó a través de empresas contratadas por AP Valencia, y el servicio de coordinación y control del tráfico portuario marítimo que ha sido prestado por la Corporación de Prácticos de cada uno de los puertos. La prestación de estos servicios no genera ingresos para AP Valencia

Los servicios portuarios comprenden aquellas actividades que permiten la realización de las operaciones de tráfico portuario y son: el servicio de practicaje, el servicio de remolque portuario, el servicio de amarre y desamarre de buques, los servicios al pasaje, los servicios de manipulación y transporte de mercancías y los servicios de recepción de desechos generados por los buques. Se encuentran sujetos a las obligaciones de servicio público previstas en la Ley y desarrolladas en los pliegos reguladores de los servicios aprobados por PPEE y en los pliegos de prescripciones particulares aprobados por la Autoridad Portuaria.

A 31 de diciembre de 2010 las prescripciones particulares de los servicios portuarios se encontraban en la situación que se muestra en el siguiente cuadro.

<b>PUERTO</b>	<b>Servicio Portuario</b>	<b>Fecha envío a PPEE</b>	<b>Fecha aprobación AP Valencia</b>
Gandía	Estiba	16/06/2008	29/07/2008
Valencia, Sagunto Gandia	Amarre	03/07/2008	29/07/2008
Valencia, Sagunto Gandia	Remolque	03/07/2008	29/07/2008
Sagunto	Estiba	04/12/2008	18/12/2008
Valencia, Sagunto Gandia	Pasaje	13/03/2009	18/02/2010
Valencia, Sagunto Gandia	Equipajes	13/03/2009	18/02/2010
Valencia, Sagunto Gandia	Deshechos sólidos	27/04/2009	18/02/2010
Valencia, Sagunto Gandia	Deshechos Líquidos	27/04/2009	18/02/2010
Valencia, Sagunto Gandia	Estiba (Ro-Ro)	12/02/2010	17/06/2010

A finales del 2010 quedaban pendientes de aprobación las prescripciones particulares del servicio de practicaje. Este servicio se viene prestando en el Puerto de Sagunto de acuerdo con el contrato suscrito entre AP Valencia y la Corporación de Prácticos del Puerto de Sagunto, el 11 de marzo de 2003, prorrogado en 2010 y, en los puertos de Valencia y Gandía, por la Corporación de Prácticos aunque sin título habilitante para ello y sin que se les haya facturado cantidad alguna. Los ingresos totales percibidos por AP Valencia en el período 2007-2010 correspondientes al servicio de practicaje prestado en el Puerto de Sagunto ascienden a 23 miles de euros.

Asimismo, el servicio de estiba y desestiba se presta, en el caso de las empresas que ya lo venían prestando con anterioridad a la aprobación de los pliegos de prescripciones particulares, mediante el título habilitante que iba unido al título concesional y para el resto se realiza de acuerdo con las prescripciones particulares aprobadas para los puertos de Gandía, Sagunto y Valencia.

La prestación de los servicios requiere el otorgamiento de una licencia por parte de AP Valencia cuya obtención se ha regido para todos ellos (excepto para el servicio de practicaje) por el sistema de libre concurrencia. A toda solicitud para la prestación del servicio que cumpliera con las condiciones establecidas en los pliegos de prescripciones particulares, le fue otorgada la respectiva licencia. No obstante, a pesar de no estar limitado el número de licencias, todos los servicios a excepción de los de estiba y desestiba y de retirada de deshechos sólidos, han sido prestados en cada caso por una única empresa.

Los titulares de estas licencias han de abonar un canon anual que se ha facturado según las condiciones establecidas en las prescripciones particulares del servicio. El importe facturado por AP Valencia correspondiente a la prestación de estos servicios entre 2007 y 2010, ha ascendido a 181, 218, 291 y 321 miles de euros.

Los servicios comerciales comprenden las actividades de prestación portuaria o no portuaria de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicios portuarios, estén permitidas en el dominio público portuario. Estos servicios se prestan, con carácter general, externamente en régimen de concurrencia y requieren la correspondiente autorización que se ha de adaptar a los pliegos de condiciones particulares que determine AP Valencia. Los servicios comerciales prestados durante los años de 2007 a 2010 han sido: barqueo, limpieza de fosas sépticas, proveedores de asistencia técnica a buques, provisionistas, retirada de residuos urbanos e inertes, suministro de combustible por camión, suministro de combustible por gabarra, suministro de agua a buques.

A 31 de diciembre de 2010 se habían aprobado los pliegos de condiciones particulares para la prestación del servicio comercial de provisionista, para el servicio de suministro de combustible por gabarra, para el suministro de combustible por camión, para el servicio de retirada de residuos urbanos y para el servicio de limpieza de fosas sépticas. En los casos de la prestación del suministro de agua a buques en el Puerto de Sagunto, las autorizaciones administrativas contenían las condiciones particulares para la prestación del servicio. A esa fecha se encontraban pendientes de aprobación los pliegos de condiciones particulares relativos a los servicios de barqueo y de asistencia técnica a buques.

Los ingresos derivados de estas autorizaciones facturados entre 2007 y 2010 han ascendido de 23, 31, 21 y 19 miles de euros y su liquidación se ha ajustado a lo establecido en el clausulado de sus respectivas autorizaciones.

Además, por la prestación directa de servicios comerciales, AP Valencia ha percibido las correspondientes tarifas, cuyos importes habían sido aprobados por el Consejo de Administración por los importes que se muestran en el siguiente cuadro:

(en miles de euros)

	<b>2.007</b>	<b>2.008</b>	<b>2.009</b>	<b>2.010</b>
Tarifa suministro energía eléctrica	4.107	3.878	4.604	5.223
Tarifa suministro agua	435	339	350	458
Tarifa no utilización retirada de residuos	1.179	1.176	1.230	845
Tarifa de ocupación de superficie	52	25	4	5
Tarifa por uso y consumo en el puerto	95	86	94	49
Tarifa utilización portal valencia	39	81	252	226
Tarifa por utilización del salón			5	
Tarifa alquiler medios inspección			6	15
Tarifa maniobras puente móvil				4
Tarifa servicio recepción desechos.				1.749
Tarifa alquiler embarcación Valencia				1
<b>TOTAL TARIFAS</b>	<b>5.907</b>	<b>5.585</b>	<b>6.545</b>	<b>8.575</b>

Respecto al servicio de señalización marítima, que tiene como objeto la instalación, mantenimiento, control e inspección de los dispositivos visuales, acústicos, electrónicos o radioeléctricos destinados a mejorar la seguridad de la navegación por el mar litoral español, confirmar la posición de buques en navegación y facilitar sus movimientos, AP Valencia ha prestado este servicio directamente con arreglo a lo estipulado en la normativa. Por la utilización del servicio de señalización marítima, durante el período 2007-2010 AP Valencia percibió las correspondientes tasas por importe de 726, 806, 875 y 914 miles de euros, respectivamente.

### **III.5.- ACTIVIDAD CONTRACTUAL**

#### **III.5.1.- Aspectos generales del procedimiento de contratación**

Durante el período fiscalizado la actividad contractual de AP Valencia estuvo sometida, fundamentalmente, tanto a la Ley 48/1998 y, posteriormente, a la Ley 31/2007 que la sustituyó, como a la Ley 30/2007 en cuanto a su condición de poder adjudicador, en lo no previsto por estas normas se regía por sus normas de contratación específicas inicialmente aprobadas por el Consejo Rector de PPEE el 3 de Mayo de 1.993, posteriormente, las

aprobadas mediante Orden del Ministerio de Fomento (Orden FOM) 4247/2006<sup>4</sup>, de 28 de diciembre y, por último, las aprobadas mediante Orden FOM 4003/2008, de 22 de julio.

El procedimiento de contratación se iniciaba en el departamento en el que surgía y se justificaba la necesidad, principalmente en los departamentos de Servicios Generales y de Infraestructuras, que también realizaba el seguimiento de la ejecución contractual; mientras que la fase de licitación, adjudicación y contratación correspondía a la Secretaría General, siendo el órgano de contratación el Presidente de AP Valencia. En el caso de los contratos menores (aquellos con un presupuesto inferior a 60 miles de euros, que para 2009 la Orden FOM 4003/2008 se redujo a 50 miles) el procedimiento de contratación se desarrollaba íntegramente en cada uno de los departamentos de AP Valencia, aunque existían dos procedimientos diferentes, según su importe fuera o no superior a 10 miles, estableciéndose que los departamentos de AP Valencia debían registrar en sus bases de datos los contratos menores de importe superior de 10 miles. En los ejercicios 2007, 2008, 2009 y 2010 se adjudicaron contratos menores de más de 10 miles por unos importes totales de 5.480, 8.400, 8.233 y 7.668 miles, respectivamente, en su mayoría contratos de suministros y servicios.

Durante el periodo 2007-2010 AP Valencia adjudicó 283 contratos que no eran menores por un importe total de 458.717 miles de euros. Los siguientes cuadros muestran, para cada ejercicio y tipo de contrato, el importe de adjudicación y el número de contratos adjudicados:

---

<sup>4</sup> Una consecuencia de los cambios normativos es que, tras la entrada en vigor en abril de 2007 de la Orden FOM 4247/2006, los importes en materia de contratación no incluyen el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA). Por ello, a efectos expositivos, todos los importes recogidos en este apartado del Informe figuran sin IVA.

**IMPORTES DE ADJUDICACIÓN**

(en miles de euros)

<b>EJERCICIO</b>	<b>OBRAS</b>	<b>ASISTENCIAS TÉCNICAS IMPUTABLES A OBRA</b>	<b>OTROS SERVICIOS</b>	<b>SUMINISTROS</b>	<b>TOTAL CONCEPTO</b>
<b>2007</b>	78.070	565	5.287	3.841	<b>87.763</b>
<b>2008</b>	244.297	3.703	10.307	1.769	<b>260.076</b>
<b>2009</b>	69.991	930	5.800	2.897	<b>79.618</b>
<b>2010</b>	22.366	167	7.241	1.486	<b>31.260</b>
<b>TOTAL PERIODO</b>	<b>414.724</b>	<b>5.365</b>	<b>28.635</b>	<b>9.993</b>	<b>458.717</b>

**NÚMERO DE CONTRATOS ADJUDICADOS:**

<b>EJERCICIO</b>	<b>OBRAS</b>	<b>ASISTENCIAS TÉCNICAS IMPUTABLES A OBRA</b>	<b>OTROS SERVICIOS</b>	<b>SUMINISTROS</b>	<b>TOTAL CONCEPTO</b>
<b>2007</b>	38	8	25	23	<b>94</b>
<b>2008</b>	32	12	17	7	<b>68</b>
<b>2009</b>	32	4	18	13	<b>67</b>
<b>2010</b>	23	1	25	5	<b>54</b>
<b>TOTAL PERIODO</b>	<b>125</b>	<b>25</b>	<b>85</b>	<b>48</b>	<b>283</b>

AP Valencia utilizaba en la licitación de los contratos menores el procedimiento abreviado sin expediente de contratación; en el resto de la contratación recurría principalmente a los procedimientos abierto y negociado sin publicidad, dependiendo del importe de licitación del contrato. Los siguientes cuadros incluyen la distribución, por procedimientos de adjudicación y tipo de contrato, del importe y número de contratos adjudicados en el periodo 2007-2010:

**IMPORTES DE ADJUDICACIÓN**

(en miles de euros)

TIPO DE CONTRATO	PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN				TOTAL
	ABIERTO	RESTRINGIDO	NEGOCIADO CON PUBLICIDAD	NEGOCIADO SIN PUBLICIDAD	
<b>OBRAS</b>	345.883	2.073		66.768	<b>414.724</b>
<b>ASISTENCIAS TÉCNICAS IMPUTABLES A OBRAS</b>	3.213		318	1.834	<b>5.365</b>
<b>OTROS SERVICIOS</b>	19.915	891		7.829	<b>28.635</b>
<b>SUMINISTROS</b>	4.144	1.533		4.316	<b>9.993</b>
<b>TOTAL 2007-2010</b>	<b>373.155</b>	<b>4.497</b>	<b>318</b>	<b>80.747</b>	<b>458.717</b>

**NÚMERO DE CONTRATOS ADJUDICADOS:**

TIPO DE CONTRATO	PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN				TOTAL
	ABIERTO	RESTRINGIDO	NEGOCIADO CON PUBLICIDAD	NEGOCIADO SIN PUBLICIDAD	
<b>OBRAS</b>	32	5		88	<b>125</b>
<b>ASISTENCIAS TÉCNICAS IMPUTABLES A OBRAS</b>	4		7	14	<b>25</b>
<b>OTROS SERVICIOS</b>	24	4		57	<b>85</b>
<b>SUMINISTROS</b>	9	8		31	<b>48</b>
<b>TOTAL 2007-2010</b>	<b>69</b>	<b>17</b>	<b>7</b>	<b>190</b>	<b>283</b>

De los 88 contratos de obras adjudicados mediante un procedimiento negociado sin publicidad, 9 son contratos para la ejecución de proyectos complementarios por importe de 49.947 miles de euros, que supone aproximadamente el 75% del importe total de los contratos de obra tramitados por este procedimiento.

En lo que se refiere a los costes totales de la ejecución de las obras, durante el periodo 2007-2010 se certificó por la ejecución de obras y se facturó por asistencias técnicas de obras un total de 529.057 miles de euros. Su distribución por ejercicios es la siguiente:

(en miles de euros)

	2007	2008	2009	2010	TOTAL
<b>IMPORTE</b>	108.627	163.065	143.828	113.537	529.057
<b>% SOBRE TOTAL</b>	20,5%	30,8%	27,2%	21,5%	100,0%

De estos, los contratos de obras y de asistencias técnicas de actuaciones de construcción significativas (aquellas en las que por el importe de la obra principal no se pueda adjudicar

mediante procedimiento negociado) que comenzaron a ejecutarse durante el periodo 2007-2010 supusieron un total de certificación o facturación de 401.733 miles de euros sobre un presupuesto total de 445.082 miles, lo que supone un grado medio de ejecución al fin del ejercicio 2010 del 90,3%. El detalle por actuaciones del presupuesto de adjudicación, de las modificaciones, de las revisiones y liquidaciones y de lo efectivamente certificado en el periodo 2007-2010 se incluye en el anexo VII, cuyo resumen por ejercicios se muestra en el siguiente cuadro:

(en miles de euros)

AÑO	PRESUPUESTO ADJUDICACIÓN	MODIFICADOS		REVISIÓN Y LIQUIDACIÓN		PRESUPUESTO TOTAL		CERTIFICACIÓN TOTAL	
		IMPORTE	%	IMPORTE	%	IMPORTE	%	IMPORTE	% EJEC.
2007	63.941	12.072	18,9	11.513	18,0	87.526	136,9	87.526	100,0
2008	246.347	454	0,2	9.561	3,9	256.362	104,1	227.713	88,8
2009	78.640	0	0,0	1.962	2,5	80.602	102,5	73.816	91,6
2010	20.495	0	0,0	97	0,5	20.592	100,5	12.678	61,6
<b>TOTAL</b>	<b>409.423</b>	<b>12.526</b>	<b>3,1</b>	<b>23.133</b>	<b>5,7</b>	<b>445.082</b>	<b>108,7</b>	<b>401.733</b>	<b>90,3</b>

En líneas generales, en el periodo 2007-2010, los procedimientos de contratación de AP Valencia seguían razonablemente lo establecido en la normativa legal y reglamentaria, así como en su normativa interna, y respondían a criterios de eficacia y eficiencia. Todo ello, sin perjuicio de las incidencias detectadas en los trabajos de fiscalización y que se explican en este apartado del Informe.

Del análisis de los aspectos generales de la contratación se ha puesto de manifiesto lo siguiente:

1) Para la gestión contractual AP Valencia utilizaba distintas **aplicaciones informáticas**: para las fases de licitación y extinción de los contratos que no eran menores, la Secretaría General utilizaba una aplicación y base de datos propia; además, esta aplicación informática tenía un módulo de contratos menores que se utilizaba en cada uno de los departamentos de AP Valencia; la ejecución y extinción contractual relativa a cualquier tipo de inversión se controlaba a través de una aplicación informática específica desarrollada por PPEE, denominada "SEINVER"; y el control administrativo de la ejecución y extinción de los contratos del Departamento de Servicios Generales y Desarrollo Sostenible

(DSGDS) se realizaba en el mismo departamento utilizando una aplicación informática propia.

El Departamento de Infraestructuras, que era el encargado de gestionar "SEINVER", introducía los datos de aquellos contratos que suponían inversión, tanto los propios como los de los demás departamentos. Los datos referidos a sus contratos se obtenían directamente de las certificaciones de obra o de las facturas de asistencias técnicas, mientras que los de otros departamentos se obtenían de un resumen enviado por el área de contabilidad al final de cada mes. Los importes de sus contratos se conciliaban periódicamente con los de contabilidad; sin embargo no se realizaba conciliación entre la información de cada departamento sobre sus inversiones y los datos de SEINVER, lo que aumentaba la posibilidad de que existieran errores y reducía la eficacia del control interno de la actividad contractual.

La preparación y adjudicación de los contratos menores no requería que la Dirección Financiera, quien centralizaba la gestión y control presupuestario, realizara una reserva previa del crédito presupuestario. El módulo de contratos menores utilizado por los departamentos no preveía un control presupuestario previo de las contrataciones menores; la implementación de estos controles en las aplicaciones informáticas había permitido reducir las desviaciones presupuestarias a casos expresamente autorizados. El DSGDS realizaba mensualmente un control presupuestario a posteriori de los contratos menores, partiendo de los importes ya facturados. Para ello utilizaba programas informáticos estándar (hojas de cálculo y programas de tratamiento de bases de datos).

Si bien no se han detectado incidencias relevantes, en general, el hecho de que cada departamento utilizara aplicaciones informáticas independientes en la gestión contractual producía algunas distorsiones e ineficiencias de gestión, porque la introducción de los mismos datos en aplicaciones distintas suponía una duplicidad innecesaria en la utilización de los medios, a la vez que un aumento del riesgo de emplear en la gestión datos contradictorios. Además, en general, las aplicaciones informáticas no tenían implementados controles o alarmas que garantizaran que la gestión contractual cumplía con la normativa, con los procedimientos internos de AP Valencia y, en su caso, con lo dispuesto en el contrato; y, en el caso de los contratos menores, no facilitaban el control presupuestario.

2) Se han detectado algunos errores en la **imputación de costes** a expedientes o proyectos de obra de importe poco significativo, que tienen estrecha relación con la carencia de una base de datos unificada en la contratación.

3) En cuanto a los **seguros**, los pliegos de condiciones de los contratos de obras obligaban al adjudicatario a contratar un seguro de todo riesgo que cubriera la obra en construcción y, una vez terminada, el periodo de garantía; y un seguro de responsabilidad civil para cubrir daños materiales y personales y perjuicios causados por la obra hasta su recepción definitiva. En varios de los expedientes de contratos no hay constancia de la existencia de los seguros y en algunos hay constancia de su aseguramiento, pero por un importe menor al debido.

Las pólizas de los seguros de construcción y responsabilidad civil de las empresas adjudicatarias solían cubrir la actividad general del contratista, por lo que se aportaba una certificación de la compañía aseguradora en la que se declarara incluida la obra en la cobertura de la póliza. Para las obras complementarias no se exigía un seguro nuevo o una certificación que declarase que la obra complementaria quedaba cubierta con la póliza general, por lo que las obras complementarias quedaban sin cobertura específica.

4) La llevanza de **libros de órdenes e incidencias de las obras** estaba prevista en los pliegos de los contratos, teniendo carácter potestativo para las obras civiles. En ocasiones, AP Valencia durante el periodo 2007-2010 dejó de cumplimentar los libros de órdenes e incidencias, lo que supone una deficiencia en el sistema de control interno y un incumplimiento de los aspectos formales del contrato. Debe remarcar que los libros correctamente cumplimentados centralizan una información fehaciente sobre el desarrollo de los trabajos que facilita el control documental de la obra y, sobretodo, ayuda a depurar posibles responsabilidades entre la Entidad contratante, el contratista y la dirección facultativa de la obra.

5) La Orden del Ministerio de Fomento de 30 de abril de 1998 que regula el ámbito de actuación y las funciones de la **Inspección General del Ministerio de Fomento** (Orden del Mº de Fomento de 30 de abril de 1998) en su artículo segundo atribuía, en todo caso, a la Inspección la competencia para reconocer, comprobar y recibir las obras por importe

superior a 3.005 miles de euros. Hasta junio de 2009, AP Valencia no informó a la Inspección de cuándo iban a tener lugar las recepciones de obra por lo que, hasta entonces, la Inspección no acudió a la recepción de las obras.

6) Por último, no se ha podido constatar que AP Valencia haya dado cumplimiento a la **obligación establecida en la Ley 16/1985**, del Patrimonio Histórico Español, de destinar a financiar trabajos de conservación o enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español o de fomento de la creatividad artística cultural el 1% de los presupuestos de sus obras (excluyendo las obras de presupuesto inferior a 600 miles de euros y la parte financiada con fondos comunitarios); no obstante, en el trámite de alegaciones, la Entidad ha manifestado que el presupuesto consolidado del sistema portuario español que elabora Puertos del Estado recoge una partida destinada a ese fin, aunque no refleja su distribución entre las distintas autoridades portuarias.

7) En el periodo 2007-2010 no se produjeron en la ejecución de las obras **retrasos injustificados** relevantes. En los contratos analizados, la media de incremento de los plazos de ejecución que fueron autorizados por AP Valencia, previa justificación del contratista, fue de 6 meses aproximadamente en los contratos principales (un incremento de plazo del 40%) e inferior al mes en los complementarios (en torno al 5% del plazo inicialmente fijado).

### **III.5.2.- Análisis particular de expedientes**

Se han analizado de modo particular 31 expedientes de contratación adjudicados durante el periodo 2007-2010, cuyo importe conjunto de adjudicación supone el 77,9% del total de contratos no menores adjudicados en el periodo y otros 3 contratos adjudicados con anterioridad y ejecutados en ese periodo. A continuación se describen los hechos e incidencias más relevantes detectados en el análisis realizado sobre estos expedientes.

1) El Consejo de Administración de 23 de junio de 2009 aprobó la realización de un proyecto constructivo para la ampliación de la terminal de una concesionaria (MSC) en el Puerto de Valencia. En la misma reunión del Consejo se acuerda proponer a la concesionaria la posibilidad de ejecutar por cuenta de AP Valencia los trabajos de demolición necesarios para la ampliación de la terminal. Antes de la aprobación del proyecto, se había presentado al Consejo de Administración un informe técnico del

Departamento de Infraestructuras que incorporaba un presupuesto de la obra de demolición, con un coste máximo de 3.500 miles de euros. Este presupuesto incluía una partida de importes a justificar por imprevistos, cuyo concepto no estaba determinado, que suponía aproximadamente el 20% del importe total. El informe proponía que se pagara a la Empresa concesionaria en función de las certificaciones de obra que se fueran realizando, no obstante el Consejo de Administración facultó a la Dirección General de la AP Valencia para realizar el pago anticipadamente. El mismo día de la reunión del Consejo, la Empresa concesionaria solicitó que se le pagara por adelantado los 3.500 miles y AP Valencia hizo la transferencia de los fondos al día siguiente.

En atención a su importe, la adjudicación de la parte que correspondía a AP Valencia de la obra de ampliación de la terminal de la Empresa concesionaria se debería haber llevado a cabo mediante el preceptivo procedimiento abierto de contratación previsto en la Orden FOM 4003/2008 aplicable a las obras de AP Valencia, que garantiza el cumplimiento de los principios de publicidad, concurrencia, transparencia, confidencialidad, igualdad y no discriminación a los que se refiere el artículo 175 de la Ley de Contratos del Sector Público (Ley 30/2007). No obstante, la adjudicación de las obras fue finalmente sometida por la Empresa concesionaria a los procedimientos de licitación contemplados en la Ley 31/2007. Asimismo, la partida a justificar en unidades de obra para imprevistos que recogía el presupuesto del informe técnico supone un modificado incluido dentro del contrato inicial.

2) Durante el periodo 2007-2010 comenzaron las obras de abrigo de la nueva ampliación del Puerto de Valencia; estas obras fueron las de mayor volumen de certificación de este periodo. La nueva ampliación se ubica hacia el noreste de las instalaciones actuales del Puerto y consiste en la construcción de una dársena exterior, con aguas abrigadas suficientes para albergar un gran muelle de contenedores y otros muelles menores. El proyecto de las *Obras de abrigo del puerto de Valencia* consistía básicamente en la construcción del dique de abrigo, el contradique y una explanada de instalaciones de obra. La obras fueron adjudicadas en marzo de 2008 mediante procedimiento abierto por un importe de 193.378 miles de euros y con un plazo de ejecución de 40 meses. A 31 de diciembre de 2010 se había ejecutado y certificado en torno al 85% del importe de adjudicación. A la fecha de finalización los trabajos de fiscalización no se había tramitado ningún modificado que supusiera un incremento del coste de la obra.

En el ejercicio 2009 se aprobó un proyecto complementario al de las *Obras de abrigo del Puerto de Valencia*, que se adjudicó directamente al contratista de la obra principal por importe de 4.987 miles de euros. El objeto del complementario era la realización de un nuevo recinto para rellenos, para aprovechar los residuos utilizables de otras obras y dragados. En el momento de aprobarse el proyecto complementario, ya existía un recinto en el Puerto que estaba prácticamente completo de materiales de relleno.

El Puerto antiguo de Valencia se transformó como consecuencia de los acuerdos de integración puerto-ciudad (anteriores a 2007) suscritos por AP Valencia y, especialmente, por las obras de adecuación del Puerto para la Copa América. Esta transformación consistió, básicamente, en reservar la dársena interior para un uso de ocio y deportivo y la apertura de un nuevo canal de salida al mar. AP Valencia estimó conveniente que el Puerto tuviera por el norte una salida alternativa y de emergencia para camiones y vehículos, para lo que se necesitaría un puente que cruzara el nuevo canal. En el ejercicio 2001 se había inaugurado un puente móvil para dar acceso a la dársena interior que había quedado inutilizado con la nueva conformación del puerto. Por ello se desarrolló y aprobó el proyecto de *Reubicación del puente móvil del Puerto de Valencia*. El contrato de la obra se adjudicó en septiembre de 2007 mediante un procedimiento abierto por 11.015 miles de euros. Posteriormente se autorizó una modificación del proyecto que supuso un incremento de 2.201 miles. Al respecto, el informe de la Inspección General del Ministerio de Fomento atribuía la causa principal del modificación era “la influencia en la calidad del proyecto” (necesidad de mejoras y corrección de errores o imprecisiones del proyecto adjudicado). Los aspectos que supusieron un mayor coste en la modificación fueron los derivados del cambio en el sistema de transportar el puente, que ha de ser íntegramente por medios marítimos, y la imposibilidad de utilizar los cilindros existentes en el sistema de operatividad (apertura y cierre) del puente.

El 29 de noviembre de 2008 se aprueba y adjudica directamente al contratista de la obra principal un *proyecto de obras complementarias al proyecto de Reubicación del puente móvil del Puerto de Valencia* por importe de 5.504 miles de euros. El objeto del proyecto principal era la “realización de un puente móvil de tipo giratorio... reutilizando al máximo los materiales integrantes del actual puente basculante”. El objeto del proyecto complementario se puede resumir en: tareas relacionadas con el tratamiento y adaptación del tablero del puente; desmontaje de elementos y de sistemas hidráulicos para facilitar el

traslado del puente; mecanizado de partes de la estructura del puente y la realización de nuevas pantallas para soportar el tablero del puente; realización de entibaciones para crear un recinto que permitiese la ejecución de toda la estructura de hormigón del puente; y, por último, efectuar demoliciones para la ejecución de la obra principal. De la documentación analizada se deduce que la mayor parte de las obras del proyecto complementario se refieren a variaciones en el proyecto principal: en los cálculos realizados, en la manera de ejecutar la obra proyectada y en otros elementos que deberían haberse incluido en el proyecto inicialmente aprobado. Las obras complementarias no son susceptibles de aprovechamiento independiente de las del proyecto principal, ni pretenden una finalidad nueva, sino que su objeto se centra en tareas que completan o mejoran el proyecto principal, por lo que no se debería haber tratado como un contrato complementario, sino, en todo caso, como un modificado más del proyecto principal. El importe conjunto de estas obras complementarias, la modificación de la obra principal y las liquidaciones habidas supone un incremento sobre el presupuesto de adjudicación del proyecto primitivo de 9.574 miles, un 86,9%.

Durante la ejecución del proyecto de obra del *Muelle sur de la dársena sur del Puerto de Sagunto*, cuyo presupuesto de adjudicación era de 40.449 miles de euros, se tramitó un modificado del contrato primitivo por importe de 16.000 miles (un 39,5% sobre el importe de adjudicación del contrato primitivo). El proyecto modificado suponía, entre otros aspectos, variar el sistema de cimentación del muelle sur por la existencia de una capa de arcillas limosas no previstas en el proyecto, que se extienden a lo largo de 520 metros en la parte oeste del Muelle Sur (en torno al 60% del largo total del muelle). Los cambios en la cimentación supusieron 2.793 miles de euros. De acuerdo con la documentación del proyecto modificado, con anterioridad a la redacción del proyecto primitivo sólo se habían realizado tres puntos de sondeo de la zona y se deduce que, de haberse obtenido más muestras del suelo, se hubiera conocido adecuadamente sus características para la elaboración del proyecto inicial. El proyecto modificado suponía nuevas unidades de obra y nuevos precios que se negociaron directamente con el contratista. La obra inicialmente proyectada se licitó mediante un procedimiento abierto.

Asimismo, en el periodo 2007-2010 se ejecutaron *obras complementarias a las obras del Muelle sur de la dársena sur del Puerto de Sagunto* por un importe de 7.444 miles de euros. El contrato de las obras complementarias se adjudicó directamente al contratista de

la obra principal cuando el contrato principal se encontraba ejecutado en un 99,8%. De la memoria del proyecto principal se concluye que el objeto de las obras era, básicamente: la construcción de un muelle, de unos 880 metros de largo; los dragados de dársenas y canal de entrada necesarios para dotar al muelle de un acceso marítimo y una zona de maniobra suficientes; y la realización de unas superficies de explanadas, de alrededor de 700.000 metros cuadrados. Del objeto se excluye expresamente la pavimentación y dotación de redes de servicios sobre las explanadas. El objeto de las obras complementarias era la adecuación del muelle para dotarle de operatividad, realizando: dragados de zonas adicionales y contiguas a las del proyecto primitivo; la pavimentación de la zona de maniobra; y las instalaciones de red contra incendios, agua potable, comunicaciones, media y baja tensión, alumbrado y acometidas eléctricas.

Las obras de *Recinto y atraque en el dique del este del Puerto de Valencia* fueron adjudicadas mediante procedimiento abierto en el ejercicio 2005 con un presupuesto de adjudicación de 69.226 miles de euros. En el ejercicio 2007 se firma un contrato del proyecto modificado que supone un incremento en el precio de adjudicación de 13.809 miles. Los incrementos más significativos se deben a la necesidad de realizar dragados y rellenos adicionales, reubicar atraques y trasladar un "tácón ro-ro". La reubicación de atraques consistía, esencialmente, en llevar el atraque de productos inflamables a su emplazamiento definitivo que estaba en la prolongación de un muelle que se estaba ejecutando; y trasladar a otro muelle el atraque de los buques de cemento, que iba a quedar inutilizado por los rellenos del proyecto primitivo. Estas tareas se recogen, básicamente, en dos nuevos capítulos del presupuesto de la obra, que suponían un incremento aproximado de 3.500 miles. Los trabajos para reubicar los atraques no se incluyeron en el objeto del proyecto de obra primitivo y no se trataba de circunstancias imprevistas, ya que se conocía el emplazamiento de los atraques antes de aprobarse el proyecto primitivo.

En los ejercicios 2007 y 2008 se adjudicaron directamente al mismo contratista la ejecución de dos *proyectos complementarios al de Recinto y atraque en el dique del este del Puerto de Valencia* por importe de 13.523 y 7.095 miles de euros cada uno. Cuando se aprobaron los proyectos complementarios, el contrato principal modificado se había ejecutado en un 96,4% en el caso del primero y prácticamente en su totalidad en el del segundo. De la memoria del proyecto principal se concluye que el objeto de las obras consistía

básicamente en la construcción de un muelle, de unos 1.300 metros de largo, y unas superficies de explanadas, de alrededor de 300.000 metros cuadrados, en la dársena que protege el dique del este. Del objeto se excluye expresamente la pavimentación de las explanadas del muelle. El objeto de las obras complementarias era la adecuación de las explanadas al uso comercial, lo que incluía, básicamente: la pavimentación de las explanadas; las instalaciones de red contra incendios, agua potable, comunicaciones, media y baja tensión, alumbrado y drenaje; así como, las conexiones con las redes existentes.

Los *proyectos de obras complementarias* a las *Obras de abrigo del Puerto de Valencia*, del *Muelle sur de la dársena sur del Puerto de Sagunto* y el de *Recinto y atraque en el dique del este del Puerto de Valencia* tienen objetos independientes de sus obras principales, de manera que no son necesarios para el perfeccionamiento de la obra principal y se pueden separar técnica y económicamente de ella sin causar un perjuicio económico grave a AP Valencia. Además, no responden a causas imprevistas, sino que su necesidad se conocía desde el momento en que se aprobó el proyecto de la obra principal. Por todo ello no cumplían los requisitos legales que permiten que las obras complementarias se adjudiquen directamente al contratista de la obra principal, debiendo haberse licitado como contratos independientes en procedimientos abiertos, de acuerdo con los requisitos establecidos en las Leyes 48/1998 y 31/2007.

3) En relación con el periodo de ejecución de los proyectos de obras modificados y de los proyectos de obras complementarias, se han detectado las incidencias que se exponen a continuación.

Para las modificaciones de los contratos, la Orden del M<sup>o</sup> de Fomento de 30 de abril de 1998 preveía que la Inspección General del Ministerio de Fomento informara sobre las propuestas de redacción de proyectos de modificaciones de obras ya contratadas, siempre que el presupuesto de adjudicación del contrato inicial superara la cuantía de 3.005 miles de euros. Los informes técnicos de la Inspección sobre las propuestas de modificación de los proyectos de obra del *Muelle sur de la dársena sur del Puerto de Sagunto*, de *Recinto y atraque en el dique del este del Puerto de Valencia* y de la *Conexión entre transversales para tráfico portuario y línea de atraque* ponen de manifiesto que las modificaciones se encontraban en un grado de ejecución avanzado a la fecha de redacción del informe (de

uno a tres meses antes de la aprobación del proyecto modificado por el Órgano de contratación). Aunque los informes concluían que se procediera a la paralización de las obras, éstas no se paralizaron, ni medió autorización del Órgano de contratación de AP Valencia para su continuación, salvo en el proyecto de la *Conexión entre transversales para tráfico portuario y línea de atraque*. El informe de la Inspección sobre la propuesta de modificación del proyecto de *Reubicación del puente móvil del Puerto de Valencia* concluía que a fecha de redacción del informe se habían ejecutado totalmente las obras de acuerdo con la propuesta del proyecto modificado; en este caso, además existía un acta de paralización de las obras fechada dos meses y medio antes de la fecha del informe. Por lo que, en estos casos, las obras se ejecutaron siguiendo unos proyectos modificados aún no aprobados por el Órgano de contratación.

En cuanto a los proyectos de obras complementarias, tanto en el contrato como en la memoria del proyecto de las *Obras complementarias a la reubicación del puente móvil del Puerto de Valencia* no figuraba el plazo de ejecución. De acuerdo con la documentación del expediente de contratación, este contrato se firmó el 10 de diciembre de 2008, al día siguiente empezaron las obras, el 17 del mismo mes se terminaron y el 9 de enero de 2009 se levantó el acta de recepción provisional. Dada la complejidad de estas obras resulta imposible su ejecución en pocos días, poniéndose de manifiesto que las obras objeto de este proyecto complementario se habían comenzado sin que mediara contrato firmado ni proyecto debidamente aprobado por el Órgano de contratación.

### **III.6.- OTROS ASPECTOS DE LA GESTIÓN DE AP VALENCIA**

#### **III.6.1.- Gestión medioambiental**

AP Valencia mantuvo durante el periodo de 2007 a 2010 una política medioambiental en la gestión de sus tres puertos que incluía, entre otros aspectos, los procesos de planificación, ordenación, gestión y conservación del dominio público portuario.

AP Valencia tenía establecido un Sistema de Gestión Ambiental (SGA) en el que se controlaban fundamentalmente los aspectos de la actividad rutinaria de AP Valencia relacionados con el medio ambiente de las aguas y de las zonas comunes portuarias. El SGA y la política medioambiental de AP Valencia se centran especialmente en el

cumplimiento de los requisitos legales ambientales en materia de residuos, emisiones, vertidos y ruidos.

AP Valencia adecuaba su SGA a la Norma ISO 14001, Norma Internacional sobre Gestión Ambiental y al Reglamento del Parlamento Europeo y Consejo 761/2001 relativo a la participación voluntaria de organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMASII), posteriormente sustituido por el Reglamento del Parlamento Europeo y Consejo 1221/2009 (EMASIII). La Norma ISO 14001 tiene como finalidad proporcionar elementos de un sistema de gestión ambiental eficaz, que puedan ser integrados dentro de los procedimientos de gestión de la Entidad y que garanticen el cumplimiento de los requisitos legales y de política medioambiental. Los Reglamentos EMAS establecen un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales, que promueve la mejora continua del comportamiento medioambiental; todo ello, mediante la evaluación sistemática, objetiva y periódica de los SGAs. Además prevé la difusión de la información medioambiental al público y otras partes interesadas. En el periodo 2007-2010, el SGA de AP Valencia estaba certificado según la norma ISO 14001. A principios de 2008, AP Valencia fue inscrita en el registro EMAS de la Comunidad Valenciana. Anualmente, AP Valencia ha sido auditada por expertos independientes manteniéndose las certificaciones ISO 14001 y EMAS.

Entre 2007 y 2010 AP Valencia siguió promoviendo el desarrollo del proyecto ECOPORT II. Este proyecto pretende básicamente que los concesionarios que operan en los puertos gestionados por AP Valencia implanten SGAs eficaces, susceptibles de ser certificados de acuerdo con la norma ISO 14001 y/o con los Reglamentos EMAS. En el ejercicio 2007 AP Valencia estableció para sus concesionarios adheridos a ECOPORT II un sistema de implantación de SGAs por niveles. Este sistema comienza con la evaluación ambiental inicial del concesionario y termina con la implementación de un SGA susceptible de ser certificado. A inicios de 2007, había 26 empresas concesionarias adheridas a ECOPORT II de las que 10 tenían su SGA certificado; y a 31 de diciembre de 2010, 41 eran las empresas adheridas de las que 14 estaban certificadas.

Los pliegos de los títulos de concesiones otorgados en el periodo 2007-2010 incluían obligaciones medioambientales, principalmente en materia de residuos (vertidos y contaminación de suelos). Asimismo, los pliegos de los contratos de obra adjudicados

incluían el cumplimiento de normativa medioambiental. El incumplimiento de la normativa podía dar lugar a la resolución de estos contratos, sin que hasta la finalización de los trabajos de fiscalización se hubiese resuelto ningún contrato por esta causa.

Los costes y gastos relacionados con los aspectos medioambientales registrados por AP Valencia han sido de 1.158, 1.419, 1.603 y 1.829 miles de euros en los ejercicios 2007, 2008, 2009 y 2010. En el cuadro siguiente se detallan por conceptos contables de gasto:

(en miles de euros)

<b>GASTOS Y COSTES MEDIOAMBIENTALES</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
Gastos de personal	258	286	390	442
Dotaciones para amortizaciones	171	191	221	243
Otros gastos de explotación	729	942	992	1.144
Reparaciones y conservación	96	277	310	458
Servicios de profesionales independientes	290	336	297	410
Publicidad, propaganda y relaciones públicas	18	18		
Suministros y consumos	13	16	23	22
Otros servicios y otros gastos	312	295	362	254
<b>TOTAL GASTOS Y COSTES MEDIOAMBIENTALES</b>	<b>1.158</b>	<b>1.419</b>	<b>1.603</b>	<b>1.829</b>

De los proyectos de obras que se ejecutaron en el periodo 2007-2010, el de la ampliación norte del Puerto de Valencia estaba sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental (n tramitación medioambiental) de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de Evaluación de Impacto Ambiental. Como resultado de esta evaluación, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, mediante Resolución del 30 de julio de 2007, formuló la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto (DIA). A finales de 2010 las obras de abrigo de la ampliación estaban pendientes de terminar.

De la documentación analizada se deduce que durante el periodo 2007-2010 AP Valencia seguía las indicaciones de la DIA y del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) que acompañaba al proyecto en la tramitación medioambiental. El EIA preveía la realización de una obra compensatoria que consistía básicamente en la aportación sedimentaria y

estabilización mediante espigones de la Playa de Pinedo. Asimismo, el Plan de Vigilancia Ambiental incluido en el EIA preveía la realización de actividades de control de determinados parámetros en la Playa de la Malvarrosa, a llevar a cabo desde el comienzo de las obras hasta cinco años después de estar terminadas; si estos parámetros alcanzasen ciertos niveles, se tendría que realizar una medida compensatoria consistente en la aportación de material sedimentario o la reubicación del mismo.

A la fecha de redacción de este Informe, no se había comenzado a ejecutar el proyecto de la obra compensatoria en la Playa de Pinedo debido a que se encontraba en curso la tramitación medioambiental y, además, no se había realizado ninguna medida compensatoria en la Playa de la Malvarrosa por no haber transcurrido el periodo de control a partir de la terminación de las obras de abrigo. También se encontraban en tramitación medioambiental los anteproyectos de la ampliación de los puertos de Sagunto y Gandía.

### **III.6.2.- Endeudamiento**

Durante el periodo 2007-2010 el coeficiente de endeudamiento con respecto a los fondos propios aumentó progresivamente desde el 50% al inicio del periodo hasta el 103% al cierre de 2010. El importe total de acreedores de AP Valencia aumentó desde los 300.111 miles de euros al inicio de 2007 hasta 639.709 miles a final de 2010, lo que supone un incremento en cuatro años de 339.598 miles. Este incremento se ha originado, fundamentalmente, por la necesidad de financiación de los nuevos proyectos de construcción de AP Valencia (en el periodo 2007-2010 se produjeron altas en los epígrafes del balance de inmovilizado material e inversiones inmobiliarias por 587.767 miles, de las que alrededor del 95% correspondían a obras ejecutadas).

La parte más importante de las deudas de la Entidad correspondía a los préstamos concedidos por el Banco Europeo de Inversiones (BEI) y el Instituto de Crédito Oficial (ICO) para la realización de diversas obras por AP Valencia y a las deudas contraídas con los proveedores de inmovilizado, fundamentalmente por la ejecución de obras. La evolución del importe de estos conceptos con respecto al total de las deudas a lo largo del periodo fiscalizado se incluye en el siguiente cuadro:

(en miles de euros)

EVOLUCIÓN DEL ENDEUDAMIENTO	Saldo a 01/01/2007	Saldo a 31/12/2007	Saldo a 31/12/2008	Saldo a 31/12/2009	Saldo a 31/12/2010
Deuda a largo plazo	218.043	264.338	323.235	474.438	584.816
Deuda a corto plazo	82.068	43.364	79.583	101.739	54.893
<b>Endeudamiento total</b>	<b>300.111</b>	<b>307.702</b>	<b>402.818</b>	<b>576.177</b>	<b>639.709</b>
Préstamos BEI e ICO	221.747	268.043	326.188	477.752	587.427
Proveedores de inmovilizado	71.368	31.710	63.859	64.822	13.618
<b>Total préstamos y proveedores de inmovilizado</b>	<b>293.115</b>	<b>299.753</b>	<b>390.047</b>	<b>542.574</b>	<b>601.045</b>
<b>Porcentaje respecto al endeudamiento total (%)</b>	<b>97,7</b>	<b>97,4</b>	<b>96,8</b>	<b>94,2</b>	<b>94,0</b>

La financiación obtenida de BEI e ICO se instrumenta mediante contratos de préstamo. Durante el periodo 2007-2010 estuvieron vigentes nueve contratos de los que quedaban vivos ocho al cierre del ejercicio 2010. A continuación se incluye la evolución del endeudamiento con BEI e ICO durante el periodo 2007-2010:

(en miles de euros)

Saldo a 01/01/2007	Disposiciones	Amortizaciones	Saldo a 31/12/2007	Disposiciones	Amortizaciones	Saldo a 31/12/2008
<b>221.747</b>	50.000	3.704	<b>268.043</b>	61.850	3.705	<b>326.188</b>
<b>Saldo a 31/12/2008</b>	<b>Disposiciones</b>	<b>Amortizaciones</b>	<b>Saldo a 31/12/2009</b>	<b>Disposiciones</b>	<b>Amortizaciones</b>	<b>Saldo a 31/12/2010</b>
<b>326.188</b>	156.150	4.586	<b>477.752</b>	115.000	5.325	<b>587.427</b>

Los contratos de préstamo se concedieron a AP Valencia por un importe del que podía disponer total o parcialmente en uno o varios tramos. Cada una de las disposiciones de fondos de un mismo contrato de préstamo podía tener una fecha de vencimiento, un periodo de amortización y un diferencial de tipo de interés distinto.

El tipo de interés de los contratos de préstamo era variable, con un tipo referencial y un diferencial. El tipo de interés de referencia era el ofrecido para los depósitos en euros calculado por la Federación Bancaria de la Unión Europea (Euribor); salvo en aquellos préstamos concedidos por BEI en pesetas (anteriores a la entrada en vigor del euro) para los que el tipo referencial era el "London InterbankBasic Operating Rate" (Libor). El diferencial se concretaba cada vez que se iba a realizar una disposición de fondos. Los diferenciales aplicables a la deuda pendiente a 31 de diciembre de 2010 estaban

comprendidos entre el 0,07% al 0,693 %. En el anexo VIII se incorpora un cuadro con el detalle de los saldos vivos a 31 de diciembre de 2010 de las distintas disposiciones de préstamos con sus fechas de vencimiento y tipo de interés aplicable.

Durante el periodo 2007-2010 se han mantenido contratos de permuta financiera con entidades bancarias. Estos contratos consistían en permutar el tipo de interés de referencia por un tipo fijo; en ocasiones este tipo fijo sólo operaba mientras el tipo de interés variable se encontrara dentro de unos límites fijados en el contrato. Los intereses cubiertos en cada uno de estos contratos de permuta se correspondían con los de una disposición de fondos de un contrato de préstamo. A 31 de diciembre de 2010 estaban vigentes cinco contratos de permuta de tipo de interés que cubrían los intereses generados por 241.850 miles de euros de capital (el 41% del total de la deuda con BEI e ICO). En el Anexo IX se relacionan, para cada uno de los contratos de permuta vigentes, los datos del préstamo para los que se cubría la variación de tipos de interés.

AP Valencia tiene establecido un límite de endeudamiento a largo plazo con entidades financieras, que es negociado con PPEE e incluido en el Plan de Empresa de cada año, que aprueba PPEE. Desde el cierre del ejercicio 2010 el límite de endeudamiento se mantiene en 600.000 miles de euros.

AP Valencia prevé en sus Planes de Empresa que se produzca una reducción paulatina de la deuda a largo plazo con entidades financieras, eliminándose totalmente en el ejercicio 2040, y que se mantendrá el nivel de endeudamiento a largo plazo con entidades financieras hasta 2021 por encima de los 400.000 miles de euros (siendo inferior a 100.000 miles desde 2030); también prevé que el fondo de maniobra será negativo hasta 2024 (que alcanzaría su máximo en 2019 con 72.800 miles) y que se financiará con crédito bancario a corto plazo. El coste de la financiación previsto por AP Valencia para el endeudamiento bancario a largo plazo se va incrementando desde el 2,4% en 2011 al 4,25% en 2021 y al 4,5% para los ejercicios siguientes; y el coste de financiación del fondo de maniobra negativo se estima en 200 puntos básicos (2%) por encima del coste del endeudamiento bancario a largo plazo. En el Anexo X se incluye la previsión de evolución durante el periodo 2011-2021 del endeudamiento a largo plazo y del fondo de maniobra.

Los parámetros fundamentales tenidos en cuenta por AP Valencia para elaborar las previsiones de endeudamiento que incluye en sus planes de Empresa son el volumen de negocio y las adquisiciones de inmovilizado. Para el periodo 2011-2021, según se recoge en el Plan de Empresa aprobado en 2011, AP Valencia ha previsto un incremento del volumen de tráfico en toneladas del 35,2% y en TEUS<sup>5</sup> del 30% (que supone un ritmo de crecimiento medio anual para ese periodo del 3,1% y 2,7%, respectivamente) y un incremento de los ingresos de explotación del 72,5% y de los gastos de explotación del 27% (que supone un incremento medio anual del 5,6% y 2,4%, respectivamente). Asimismo, se prevé hasta 2021 una inversión anual media en inmovilizado en torno a 70.000 miles de euros (al cierre de 2010 las necesidades de financiación derivadas de los compromisos adquiridos para la adquisición de inmovilizado, referidas básicamente a obras adjudicadas para los puertos, ascendían a 46.400 miles de euros).

### III.6.3.- Relaciones económicas con sociedades vinculadas

La evolución y composición de las inversiones a largo plazo mantenidas por AP Valencia en empresas del grupo y en empresas asociadas en el periodo 2007-2010 es la que se recoge en el cuadro siguiente:

(en miles de euros)				
<b>INVERSIONES A LARGO PLAZO</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
<b>Inversiones en empresas del grupo</b>	<b>14.122</b>	<b>20.182</b>	<b>45.165</b>	<b>96.019</b>
Valencia Plataforma Intermodal y Logística (VPI)	13.910	20.151	45.134	95.988
Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba	212	31	31	31
<b>Inversiones en empresas asociadas</b>	<b>102</b>	<b>102</b>	<b>102</b>	<b>102</b>
EUROPHAR	12	12	12	12
INFOPORT	90	90	90	90

La disminución experimentada en el ejercicio 2008 en la participación de las sociedades de Estiba y Desestiba es debida que las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba de los puertos de Valencia y Sagunto se transformaron en Agrupaciones Portuarias de Interés

<sup>5</sup> Twenty – foot Equivalent Unit: unidad de medida que expresa la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies

Económico (APIE), en cumplimiento de la Ley 48/2003. Respecto a la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba de Gandía, debido a que la Ley 12/1991, de 29 de abril, de Agrupaciones de Interés Económico (AIE), que resulta de aplicación con carácter supletorio a la Ley 48/2003, establece que será causa de disolución de la AIE el quedar reducido a uno el número de socios, no fue posible transformar esta Sociedad ya que, al tener sólo como socios a AP Valencia y a una empresa estibadora, con la separación obligatoria de la Autoridad Portuaria se incurriría en causa de disolución por quedar el número de socios reducido a uno. En 2011 esta Sociedad se ha transformado en Sociedad Anónima de Gestión de los Estibadores Portuarios (SAGEP), conforme a lo establecido en la Ley 33/2010.

El aumento de valor de la participación en la sociedad Valencia Plataforma Intermodal y Logística (VPI) experimentado en el periodo, de 81.897 miles de euros, corresponde, básicamente, a las suscripciones y desembolso de las ampliaciones de capital producidas durante el periodo fiscalizado. El porcentaje de participación ha pasado de 89% en 2007 a 97,89% en 2010.

AP Valencia mantiene relaciones comerciales habituales con las sociedades vinculadas VPI e INFOPORT, formalizadas mediante convenios o contratos para el desarrollo de actividades que AP Valencia, amparándose en la falta de disponibilidad de personal cualificado para ello, encomienda a estas sociedades. Así AP Valencia ha suscrito anualmente con la empresa VPI un convenio para el desarrollo del Plan de Comercialización que ha supuesto un coste en el periodo 2008-2010 de 540, 507 y 602 miles de euros, que coincide en su totalidad con el importe de la cifra de negocio de VPI por lo que puede ser considerado como un medio de financiación de la referida Sociedad. Asimismo, AP Valencia tiene contratada la asistencia técnica del mantenimiento de los sistemas informáticos y la gestión y explotación del Portal "Valenciaportpcs.net" con INFOPORT, ascendiendo el coste de estos servicios en los tres últimos ejercicios a 1.853, 2.007 y 2.084 miles, respectivamente.

#### **III.6.4.- Actividades de patrocinio y de fomento del entorno portuario**

Los gastos registrados contablemente en el epígrafe de colaboraciones corresponden, bien a aportaciones y financiación a otras entidades, o bien a colaboraciones con el entorno portuario. El siguiente cuadro muestra el coste de lo que, para AP Valencia, han supuesto

en los tres últimos ejercicios del periodo fiscalizado los gastos por aportaciones al sostenimiento económico de fundaciones como patrono, otras aportaciones a fundaciones y asociaciones y las colaboraciones con el entorno portuario.

(en miles de euros)

<b>APORTACIONES AP VALENCIA</b>			
<b>CONCEPTO</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
<b>Aportaciones como Patrono</b>	<b>2.683</b>	<b>2.190</b>	<b>2.210</b>
Fundación Valenciaport	2.437	1.941	1.961
Fundación Feport	234	237	237
Fundación de protección del Patrimonio Industrial de Sagunto	12	12	12
<b>Otras aportaciones</b>	<b>507</b>	<b>472</b>	<b>661</b>
Colaboración con Delegación Gobierno de Sanidad	94	126	155
Palau de les Arts	240	120	118
Fundación Estudios Avanzados		90	43
Fundación Marca Garantía			118
Fundación Madrid Ciudad Global			60
Ascer	30	20	15
UNCTAD	80	68	48
Fundación Comunidad Valenciana Región Europea	15	48	43
Varios	48	0	61
<b>Colaboraciones con el entorno</b>	<b>46</b>	<b>85</b>	<b>88</b>
<b>TOTAL COLABORACIONES</b>	<b>3.236</b>	<b>2.747</b>	<b>2.959</b>

Las cifras anteriores permiten constatar que la disminución experimentada en el ejercicio 2009 no ha tenido continuidad en 2010 por lo que no puede afirmarse que la tendencia de estos gastos haya sido decreciente tal y como correspondería a una etapa de austeridad.

En el periodo fiscalizado, AP Valencia no tenía establecido un procedimiento para la autorización de los gastos en colaboraciones con el entorno que se documentaban exclusivamente mediante notas de régimen interior acompañadas de las facturas correspondientes (en el ejercicio 2011 se diseñó un procedimiento para su gestión). El resto de las aportaciones se formalizaron en acuerdos o convenios aprobados por el Consejo de Administración.

De las aportaciones anteriores destaca por su importancia cuantitativa la contribución económica a la Fundación de la Comunidad Valenciana para la investigación, promoción y estudios comerciales de Valenciaport (Fundación Valenciaport), la mayor parte financiación incondicionada hasta el ejercicio 2010.

La Fundación Valenciaport se constituyó a iniciativa de AP Valencia el 23 de mayo de 2003 como una Fundación de carácter cívico, cultural, de investigación, fomento de la economía y cooperación al desarrollo, teniendo entre sus fines fundacionales la proyección de los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía, el desarrollo de líneas de investigación, de objetivos cívico-culturales y de planes de formación, todo ello relacionado con la logística y el transporte marítimo.

El Consejo de Administración de AP Valencia aprobó, para los ejercicios 2007-2010, la siguiente contribución económica a la Fundación Valenciaport para su sostenimiento económico: 2.224, 2.140, 2.003 y 1.960 miles de euros, respectivamente. La aplicación de estos fondos durante el periodo 2007-2009 no fue objeto de un seguimiento específico por parte de AP Valencia mientras que la aportación para el ejercicio 2010 se tramitó mediante la formalización de un convenio y para su control se constituyó una Comisión de Seguimiento que realizó un seguimiento adecuado. Por otra parte, el Plan de actividades presentado por la Fundación fue aprobado por el Consejo de Administración de AP Valencia y las actuaciones programadas (Efectos económicos y sociales del Puerto de Valencia, Desarrollo de la intermodalidad en el puerto de Valencia, Internacionalización del clúster de Valenciaport, Flujo documental asociado a los agentes de la cadena logístico-portuaria, Diseño, programación y actualización de base de datos y simuladores de transporte y Formación del capital humano en el Puerto de Valencia) estaban relacionadas con el Plan Estratégico de AP Valencia. Además, la cuenta justificativa de la aportación económica junto con el informe de un auditor independiente fue presentada dentro del plazo fijado en el convenio y se justificó suficientemente el empleo de los fondos transferidos.

Además de las aportaciones económicas señaladas, AP Valencia mantiene relaciones contractuales con la Fundación Valenciaport entre las que destaca la asistencia técnica del *Soporte a la dirección y comercialización de la Plataforma Valenciaport*, adjudicada

mediante procedimiento abierto en el ejercicio 2009, por un importe de 452 miles de euros sobre un precio de licitación de 504 miles. Este contrato, al expirar su plazo de vigencia, fue prorrogado por un año.

Por otro lado, dentro de las otras aportaciones destaca la anualmente concedida al Palau de les Arts, que no guarda relación directa con la actividad portuaria.

### **III.6.5.- Cumplimiento de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de mayo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.**

La Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres (Ley de Igualdad) establece una serie de principios, deberes y políticas activas para hacer efectivo el principio de igualdad entre mujeres y hombres. Asimismo, la Ley promueve la elaboración de Planes de Igualdad y, en concreto, prevé la aprobación de un Plan conjunto para la Administración del General del Estado y sus Organismos Públicos dependientes (PAGEOP). No obstante, las Entidades de Derecho Público dependientes de la Administración del General del Estado pueden negociar y elaborar su propio Plan, siempre de acuerdo con el PAGEOP. En el ámbito del sistema portuario se optó por la elaboración de un Plan de Igualdad Marco que acogiera a PPEE y a las Autoridades Portuarias. Este Plan Marco se encontraba aún en fase de negociación a finales de 2010, no habiéndose aprobado, por tanto, ningún Plan de Igualdad durante el periodo fiscalizado en AP Valencia. Aunque la Ley incluye preceptos cuya aplicación no requiere tener un Plan de Igualdad previamente aprobado, AP Valencia no ha cumplido varios de estos mandatos, a la espera de su futura inclusión en el Plan de Igualdad aplicable a AP Valencia.

Para conocer el estado de AP Valencia a efectos de la Ley de igualdad AP Valencia encargó a una empresa consultora la elaboración de un informe de diagnóstico de género que se terminó en enero de 2009 y que puso de manifiesto, entre otros aspectos, la existencia de una fuerte masculinización en la plantilla de AP Valencia aunque no se detectaron procedimientos o prácticas discriminatorias. En marzo de 2009 se constituyó una Comisión Permanente, con carácter paritario entre representantes sindicales y representantes de AP Valencia, para tratar los temas relacionados con la igualdad.

En cuanto a la composición de su plantilla, a 1 de enero de 2007 AP Valencia tenía 386 empleados, 38 mujeres y 348 hombres; y al cierre del ejercicio 2010 tenía 416 empleados,

48 mujeres y 368 hombres. Durante el periodo 2007-2010 el personal sujeto al Convenio Colectivo suponía aproximadamente el 88% de la plantilla, del que pertenecía a la policía portuaria un 41% (un 36% sobre el total plantilla). La presencia femenina se ha situado en torno al 10% del total de empleados, concentrándose la gran mayoría en los puestos administrativos y técnicos, teniendo una presencia muy reducida en puestos directivos y en la policía portuaria.

Tradicionalmente la plantilla de AP Valencia ha estado fuertemente masculinizada, situación que se mantenía en el periodo 2007-2010, debido a que, por un lado, la mayoría de los puestos de trabajos fijos sujetos a Convenio Colectivo se cubren por promoción interna, salvo los puestos de policía portuario, y por otro, alrededor de un 25% de las nuevas contrataciones para cubrir puestos sometidos a Convenio eran mujeres, siendo la presencia femenina inferior al 10% en el caso de las nuevas incorporaciones a la policía portuaria.

Debido a la fuerte masculinización que existe en la plantilla de personal de AP Valencia puede resultar difícil el cumplimiento de determinados aspectos de la Ley. En este sentido, en los procedimientos de selección llevados a cabo en el periodo 2007-2010 para cubrir puestos de trabajo no se realizaron los informes de impacto de género que deben de acompañar a las convocatorias selectivas para el acceso al empleo público y los tribunales calificadores no cumplieron el principio de presencia equilibrada previsto en la Ley; tampoco incluyeron en los temarios de las pruebas de acceso el estudio y la aplicación del principio de igualdad entre mujeres y hombres ni se impartieron cursos de formación dirigidos a todo el personal sobre igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres y sobre prevención de la violencia de género.

El Consejo de Administración de AP Valencia al cierre de cada uno de los ejercicios del periodo 2007-2010 presentaba la siguiente composición:

<b>Ejercicio</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
<b>Hombres</b>	22	23	23	12
<b>Mujeres</b>	3	2	2	3
<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>15</b>
<b>% Mujeres</b>	12%	8%	8%	20%

La composición del Consejo de Administración en ningún ejercicio alcanzó el principio de presencia equilibrada previsto en la disposición adicional primera de la Ley de Igualdad, que establece un mínimo de representación del 40% para cada uno de los sexos.

#### **IV.- CONCLUSIONES**

**Primera.-** AP Valencia forma parte del sistema portuario estatal ocupando un lugar destacado entre las 28 Autoridades Portuarias que lo integran, principalmente en lo que respecta al tráfico de mercancías. Gestiona los puertos de Valencia, Gandía y Sagunto.

Durante el periodo fiscalizado, las principales actividades realizadas por AP Valencia consistieron en la gestión del dominio público que tiene adscrito, la prestación de servicios a los usuarios de los puertos que gestiona y la construcción y conservación de obras en esos puertos; toda la actividad de AP Valencia estuvo sujeta a actuaciones de planificación y programación a través de diversos instrumentos.

A 31 de diciembre de 2010, el 86,2% de su activo estaba formado por las inmovilizaciones materiales y las inversiones inmobiliarias, cuyos saldos sumaban 1.338.535 miles de euros, que habían experimentado desde el inicio de 2007 hasta esa fecha un incremento neto cercano al 50%, 433.301 miles de euros (entre las altas del periodo destacan las obras de ampliación del Puerto de Valencia incluidas en la primera fase del Plan Director de ese Puerto y las obras de atraque en la dársena 2 del Puerto de Sagunto). Las fuentes de financiación de la Entidad procedían principalmente de los ingresos obtenidos en el desarrollo de sus operaciones, del endeudamiento con entidades de crédito y de las subvenciones de capital procedentes de fondos comunitarios.

**Segunda.-** AP Valencia elaboraba anualmente Planes de Empresa que constituían su principal instrumento de planificación a corto y medio plazo y efectuaba un seguimiento de su cumplimiento en el que participaban todos los Departamentos. En términos generales, se considera que el modelo de planificación utilizado por AP Valencia se adecuaba a la normativa aplicable y constituía un adecuado instrumento de gestión.

**Tercera.-** Los puertos de interés general forman parte del dominio público marítimo-terrestre e integran el dominio público portuario estatal. Durante el periodo fiscalizado, la

gestión del dominio público portuario realizada por AP Valencia a través del otorgamiento de concesiones y autorizaciones cumplía, en términos generales, con lo estipulado en la normativa; sin embargo, en muchos casos AP Valencia ha utilizado la figura de la autorización cuando debería haber utilizado la de concesión ya que, en la mayoría de las autorizaciones, la ocupación efectiva era superior a los tres años establecidos. Además, en algunos casos las fechas de otorgamiento de las autorizaciones son posteriores a la fecha de ocupación, de tal forma que se produjeron ocupaciones en precario sin la cobertura del correspondiente título habilitante lo que ocasiona inseguridad jurídica, pudiendo verse afectados derechos, obligaciones y responsabilidades inherentes a dicha autorización.

**Cuarta.-** Los medios informáticos utilizados en la gestión del dominio público no constituían una herramienta eficaz, al presentar limitaciones que dificultaban que se pudiese realizar un adecuado seguimiento y control de los expedientes y al producirse errores en la transmisión de datos desde la aplicación informática de Concesiones y Autorizaciones al resto de áreas implicadas en el proceso de gestión del dominio público, lo que provocaba retrasos en el suministro de los datos.

**Quinta.-** Durante el periodo 2007-2010, las tasas generadas por la gestión del dominio público portuario constituyeron la fuente principal de ingresos de explotación de AP Valencia, 375.866 miles de euros, alcanzando el 87% del importe neto de la cifra de negocios obtenido en el periodo. Aunque, en términos generales, los procedimientos de gestión para la liquidación de las tasas pueden considerarse aceptables, se han detectado deficiencias en la liquidación de las tasas por ocupación privativa del dominio público y por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.

Se han apreciado retrasos en la facturación de la tasa por ocupación privativa del dominio público originados, principalmente, por los significativos defectos en la transmisión de información relativa a altas, modificaciones o bajas de los parámetros de liquidación de las concesiones entre el departamento gestor y el departamento responsable de la facturación. Por otra parte, AP Valencia no disponía de una valoración reglamentaria actualizada de los terrenos de los tres puertos que gestiona, existiendo sólo la valoración oficial de los terrenos existentes en el Puerto de Valencia que se había aprobado por Orden Ministerial el 2 de marzo de 1988; en consecuencia, no existía una valoración oficial de los terrenos

de los Puertos de Sagunto y Gandía ni de los terrenos ganados al mar en el Puerto de Valencia desde 1988, lo que ha provocado que AP Valencia haya fijado tasas de diferente cuantía en concesiones que se encuentran en terrenos situados en una misma superficie.

Respecto a la tasa por aprovechamiento especial del dominio público, se han producido retrasos en su facturación motivados, fundamentalmente, por la tardanza de los titulares en presentar las autoliquidaciones; es de destacar que no siempre se hacía constar en los títulos de otorgamiento la obligación por parte del concesionario de presentar los datos para la autoliquidación con los plazos correspondientes. Además, al inicio del periodo fiscalizado AP Valencia no disponía de un procedimiento para verificar el cumplimiento de los límites mínimos previstos para esta tasa por la Ley 48/2003, habiendo comenzado a realizar actas de cumplimiento de tráfico mínimo a partir de 2011. Por otra parte, AP Valencia no ha cuantificado el importe de la penalización que, según se prevé en la mayor parte de los títulos concesionales, corresponde aplicar en el supuesto de que el concesionario no alcance el volumen mínimo ofertado.

**Sexta.-** Derivado del Acuerdo del Consejo de Ministros de 31 de octubre de 2003 de apoyo a la candidatura de Valencia como ciudad sede para la celebración de la XXXII Copa América 2007, el Consejo de Administración de AP Valencia autorizó a CV07 la ocupación y utilización de las láminas de agua, superficies y edificaciones del dominio público portuario así como la cesión de uso de bienes patrimoniales con destino a la construcción y explotación de las obras necesarias para la celebración del evento deportivo Copa América 2007. Esta autorización ha sido objeto de sucesivas prórrogas, la última de ellas de carácter indefinido hasta que se resuelva la tramitación de la solicitud de un convenio interadministrativo, formulada por CV07 en junio de 2008, para que AP Valencia le otorgue una concesión que le permita explotar una marina deportiva (en octubre de 2004 las tres administraciones integrantes de CV07 habían acordado que las infraestructuras necesarias para la celebración del evento se financiarían mediante un crédito ICO con aval del Estado, que se devolvería con los retornos que CV07 obtendría de la explotación de esas infraestructuras). Por su parte, en septiembre de 2010 AP Valencia remitió formalmente a CV07 un borrador de convenio interadministrativo para la puesta a disposición de determinados bienes integrantes de la Marina Real Juan Carlos I, sin que a la fecha de redacción de este Informe haya recibido contestación.

En cuanto al régimen fiscal aplicable a esta autorización, hasta febrero de 2011 CV07 ha gozado de una exención subjetiva establecida legalmente; y, a partir de esa fecha, según un informe de 9 de diciembre de 2011 de la Abogacía General del Estado solicitado al efecto por AP Valencia, CV07 tendría derecho a una bonificación del 50% de la tasa por ocupación privativa y a la exención de la tasa de actividad hasta que haya reintegrado el préstamo ICO. La Abogacía General del Estado también considera que la ocupación de bienes patrimoniales cuyo uso le ha cedido AP Valencia estaría sujeta a la obligación al pago del canon o merced arrendaticia que acuerden las partes con la intervención de PPEE.

AP Valencia ha estimado en 23.325 miles de euros el coste de las obras y servicios que ha tenido que costear como consecuencia de la celebración de la Copa América y no ha percibido ningún ingreso por la puesta a disposición de estos bienes, habiéndose limitado las relaciones comerciales entre CV07 y AP Valencia al abono por parte del Consorcio del alquiler del edificio que ocupa junto con los gastos por consumo de luz y agua.

**Séptima.-** Fruto del Convenio de Cooperación para la modernización de las infraestructuras de Puerto de Valencia de 14 de octubre de 1997, denominado “Balcón al Mar”, suscrito entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia y AP Valencia, mediante Orden FOM de 31 de mayo de 1999 se desafectaron del dominio público portuario determinados terrenos y construcciones cuyo valor contable ascendía a 27.800 miles de euros, que pasaron a calificarse como bienes patrimoniales. En mayo de 2003 AP Valencia realizó una cesión parcial gratuita al Ayuntamiento de Valencia de una parte de estos bienes valorados en 4.068 miles. En diciembre de 2008 AP Valencia inició las actuaciones para llevar a cabo el resto de la cesión y en septiembre de 2010 remitió formalmente al Ayuntamiento de Valencia, a la Consellería de Infraestructuras y Transporte y a PPEE un proyecto de Convenio de cesión a suscribir entre AP Valencia y el Ayuntamiento, sin que hasta la fecha de redacción de este Informe haya recibido contestación.

**Octava.-** AP Valencia suscribió un acuerdo marco con la Empresa privada promotora del Gran Premio Europeo de F-1 comprometiéndose a autorizar cada año durante el periodo 2008-2014 la ocupación de determinada superficie en agua y tierra y cesión de uso de terrenos para la celebración del evento. En la edición de 2010 y como consecuencia del

contrato entre la Empresa promotora y la Empresa de la Generalitat Valenciana SPTCV, la autorización se concedió a ésta última en las mismas condiciones que en las ediciones anteriores.

La celebración del Gran Premio Europeo de F-1 en las ediciones de 2008, 2009 y 2010, generó unos gastos para AP Valencia de 231, 139 y 145 miles de euros, respectivamente, mientras que los ingresos obtenidos fueron de 559, 199 y 173 miles. La disminución de ingresos experimentada en cada uno de los ejercicios es debida, principalmente, a una disminución de la superficie ocupada, ya que en las ediciones de 2009 y 2010 no se instalaron gradas dentro de la zona de ocupación autorizada, por lo que el ingreso relativo a la tasa por aprovechamiento especial disminuyó de forma importante. Aunque la liquidación de estos ingresos se realizó conforme a lo estipulado en la autorización se produjeron importantes retrasos en su facturación. Además, en ninguna de las ediciones el autorizado depositó las garantías exigidas en el título, a pesar de los requerimientos efectuados por AP Valencia.

**Novena.-** De acuerdo con lo dispuesto por la Ley 48/2003, los servicios que AP Valencia presta a los usuarios de los tres puertos que gestiona se clasifican en servicios generales, portuarios, comerciales y de señalización marítima.

Los servicios portuarios, comprensivos de aquellas actividades que permiten la realización de las operaciones de tráfico portuario, se encuentran sujetos a las obligaciones de servicio público previstas en la Ley y desarrolladas en los pliegos reguladores y en los pliegos particulares que deben aprobar, respectivamente, PPEE y AP Valencia. A finales de 2010 estaban pendientes de aprobación las prescripciones particulares del servicio de practicaje que se ha venido realizando en el Puerto de Sagunto de acuerdo con el contrato que suscribieron el 11 de marzo de 2003 AP Valencia y la Corporación de Prácticos del Puerto de Sagunto, prorrogado en 2010, y en los puertos de Valencia y Gandía por las Corporaciones de Prácticos aunque sin título habilitante para ello y sin que se les haya facturado cantidad alguna. Excepto para el servicio de practicaje, AP Valencia ha otorgado la correspondiente licencia para la prestación de los servicios portuarios por el sistema de libre concurrencia no estando limitado el número de licencias; a pesar de ello, todos los servicios a excepción de los de estiba y desestiba han sido prestados en cada caso por

una única empresa. AP Valencia ha facturado por la prestación de estos servicios 1.011 miles de euros en todo periodo fiscalizado.

**Décima.-** Durante el periodo 2007-2010, AP Valencia adjudicó 283 contratos que no tenían la consideración de menores, por un importe total de 458.717 miles de euros. En términos generales, los procedimientos de contratación de AP Valencia seguían razonablemente lo establecido en la normativa legal y reglamentaria, así como en su normativa y procedimientos internos; a pesar de ello, se han detectado algunas deficiencias.

En lo que se refiere a aspectos generales de la contratación, la utilización en la gestión contractual de distintas aplicaciones informáticas producía distorsiones e ineficiencias de gestión. En cuanto a los seguros exigibles a los contratistas, para las obras complementarias no se exigía un seguro nuevo o una certificación que declarase que la obra quedaba cubierta con la póliza general del contratista, por lo que las obras complementarias quedaban sin cobertura específica. Además, AP Valencia no ha cumplido con la obligación de destinar en el periodo fiscalizado el 1% de los presupuestos de sus obras a financiar la conservación y enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español o el fomento de la creatividad artística cultural.

Algunos proyectos de obras complementarias se adjudicaron directamente al contratista de la obra principal aunque debían haberse licitado en un procedimiento abierto ya que no tenían el carácter de necesarios para el perfeccionamiento de la obra principal y se podían haber separado técnica y económicamente de ella sin causar un perjuicio económico grave a AP Valencia y, además, no respondían a causas imprevistas, sino que su necesidad se conocía desde el momento en que se aprobó el proyecto de la obra principal; y algunas modificaciones de proyectos de obra se comenzaron a ejecutar antes de su aprobación por el Órgano de contratación.

Por otra parte, el Consejo de Administración de AP Valencia autorizó a una empresa concesionaria para que ejecutara por cuenta de la Autoridad Portuaria unas obras cuyo coste estimado máximo se cifró en 3.500 miles de euros sin que se siguiera, por tanto, el preceptivo procedimiento abierto de adjudicación de contratos que garantiza el cumplimiento de los principios de publicidad, concurrencia, transparencia, confidencialidad, igualdad y no discriminación a los que se refiere la Ley 30 /2007, de Contratos del Sector

Público. No obstante, la adjudicación de las obras fue finalmente sometida por la Empresa concesionaria a los procedimientos de licitación contemplados en la Ley 31/2007.

**Undécima.-** Durante el periodo 2007-2010 la ratio del endeudamiento con respecto a los fondos propios aumentó progresivamente desde el 50% al inicio del periodo hasta el 103% al cierre de 2010. La parte más importante de las deudas de la Entidad la constituyen los contratos de préstamo suscritos con BEI y con ICO, que al cierre de 2010 alcanzaron un total de 587.427 miles (el 92% del importe total de acreedores). En el periodo 2007-2010, las deudas con las entidades de crédito se incrementaron en un 165%, 365.680 miles de euros, como consecuencia de la imposibilidad de AP Valencia de financiar las actividades de inversión con los ingresos procedentes de su actividad.

AP Valencia incluye para cada año en su Plan de Empresa un límite de endeudamiento que es negociado con PPEE; en sus Planes de Empresa aprobados para 2011 y 2012, AP Valencia ha incluido un límite de endeudamiento con entidades financieras a largo plazo de 600.000 miles, una previsión de reducción paulatina del endeudamiento a largo plazo que se eliminaría totalmente en 2040.

**Duodécima.-** Durante el periodo 2007-2010, AP Valencia tenía representación en varios patronatos fundaciones y realizó aportaciones para su sostenimiento económico que se formalizaron en acuerdos o convenios aprobados por el Consejo de Administración. Destaca por su importancia cuantitativa la contribución económica aprobada para la Fundación Valenciaport, que ascendió a 2.224, 2.140, 2003 y 1960 miles de euros en cada uno de los ejercicios fiscalizados. La aportación relativa al ejercicio 2010 fue la primera en la que su concesión se ligó al cumplimiento de un plan de actividades que fue aprobado por el Consejo de Administración de AP Valencia y, además, se exigió a la Fundación que presentase la justificación de los gastos acompañada de un informe de un auditor independiente. Por otra parte, AP Valencia ha efectuado aportaciones a otras entidades, entre ellas el Palau de les Arts, que no parecen guardar relación con la actividad portuaria.

**Decimotercera.-** En aplicación de la Ley de Igualdad, en el ámbito del sistema portuario se optó por la elaboración de un Plan de Igualdad Marco que acogiera PPEE y a las Autoridades Portuarias. Este Plan Marco se encontraba aún en fase de negociación a finales de 2010, no habiéndose aprobado AP Valencia ningún Plan de Igualdad propio. La

Ley de Igualdad recoge una serie de mandatos (fundamentalmente, en materia de órganos directivos y selección y formación de personal) cuya ejecución AP Valencia aún no había acometido a la espera de su inclusión en su futuro Plan de Igualdad. Durante el periodo 2007-2010, la composición del Consejo de Administración de AP Valencia se encontraba muy por debajo del 40% mínimo de representación de cada uno de los sexos para alcanzar el principio de presencia equilibrada que establece la Ley de Igualdad.

## V.- RECOMENDACIONES

**Primera.-** Se deberían realizar las actuaciones necesarias para que, a la mayor brevedad posible, se formalice la cesión de bienes por parte de AP Valencia al Ayuntamiento prevista en el Convenio de Cooperación para la modernización de las infraestructuras del Puerto de Valencia suscrito el 14 de octubre de 1997 entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia y AP Valencia; igualmente, debe formalizarse el convenio interadministrativo por el que AP Valencia otorgue a CV07 una concesión para la explotación de la marina deportiva denominada Marina Real Juan Carlos I, cuyos ingresos le permitan devolver el crédito con aval del Estado que el ICO le concedió para financiar las inversiones necesarias para la celebración de la XXXII edición de la Copa América de Vela.

**Segunda.-** AP Valencia debería agilizar la tramitación de los expedientes de valoración de los terrenos y láminas de agua de los puertos de Gandía y Valencia lo que le permitiría subsanar las deficiencias puestas de manifiesto en la liquidación de la tasa por ocupación privativa del dominio público.

**Tercera.** Sería conveniente que AP Valencia estableciera un procedimiento para la determinación y liquidación de las penalizaciones a aplicar en el caso de incumplimiento de tráficóos mínimos previstos para la tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.

**Cuarta.-** Para evitar que se produzcan incoherencias entre las distintas bases de datos de contratos y la utilización duplicada de los recursos de AP Valencia, sería conveniente que todos los departamentos que intervienen en la gestión contractual utilizaran la misma aplicación informática o, aunque existan distintas aplicaciones, éstas estuvieran

debidamente interrelacionadas e incorporaran controles o alarmas para garantizar el cumplimiento de lo establecido en la normativa, los procedimientos internos y el contrato; asimismo, deberían facilitar, en la medida de lo posible, el control presupuestario de los contratos menores.

**Quinta.-** AP Valencia debería exigir a sus contratistas que las obras complementarias queden cubiertas, de modo específico, mediante pólizas de seguros de construcción y responsabilidad civil.

**Sexta.-** Teniendo en cuenta lo incierto de la situación económica actual y las dificultades existentes para la obtención de financiación, es imprescindible que AP Valencia mantenga criterios de prudencia y flexibilidad en su política de infraestructuras, vinculando el nivel de los compromisos futuros que asuma a unas previsiones de actividad que se revisen regularmente.

Madrid, 28 de junio de 2012

EL PRESIDENTE



Manuel Núñez Pérez



# ANEXOS



## **RELACIÓN DE ANEXOS:**

- ANEXO I: Balances de situación de los años 2007, 2008, 2009 y 2010
- ANEXO II: Cuentas de pérdidas y ganancias de los años 2007, 2008, 2009 y 2010
- ANEXO III: Estados de flujos de efectivo de los años 2008, 2009 y 2010
- ANEXO IV: Cumplimiento de las previsiones de volumen de tráfico y del presupuesto de explotación (años 2007-2010)
- ANEXO V: Cumplimiento del presupuesto de capital de los años 2007, 2008, 2009 y 2010
- ANEXO VI: Ejecución del plan de inversiones en inmovilizado material 2007-2010
- ANEXO VII: Evolución de las actuaciones de construcción significativas que se iniciaron en el periodo 2007-2010
- ANEXO VIII: Detalle de los saldos vivos de las disposiciones de préstamos al 31 de diciembre de 2010
- ANEXO IX: Detalle de las operaciones de permuta financiera vivas al 31/12/2010
- ANEXO X: Previsiones de endeudamiento a largo plazo y del fondo de maniobra



**ANEXO I**  
**AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA**  
**BALANCES DE SITUACIÓN DE LOS AÑOS 2007, 2008, 2009 Y 2010**

(en miles de euros)

<b><u>ACTIVO</u></b>	<b><u>2007</u></b>	<b><u>PATRIMONIO NETO Y PASIVO</u></b>	<b><u>2007</u></b>
<b>B) INMOVILIZADO</b>	<b>1.041.337</b>	<b>A) FONDOS PROPIOS</b>	<b>620.646</b>
Inmovilizaciones inmateriales	10.005	Patrimonio neto	333.776
Inmovilizaciones materiales	1.008.804	Resultados acumulados	265.514
Inmovilizaciones financieras	22.528	Pérdidas y ganancias	21.356
<b>C) GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS</b>	<b>142</b>	<b>B) INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS</b>	<b>162.535</b>
		Subvenciones de capital	73.438
<b>D) ACTIVO CIRCULANTE</b>	<b>62.996</b>	Otros ingresos a distribuir	89097
Existencias	213	<b>C) PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS</b>	<b>13.592</b>
Deudores	37.826		
Clientes	21.639	<b>D) ACREEDORES A LARGO PLAZO</b>	<b>264.338</b>
Empresas del grupo y asociadas, deudores	10		
Deudores varios	387	<b>E) ACREEDORES A CORTO PLAZO</b>	<b>43.364</b>
Administraciones públicas	16622	Deudas con entidades de crédito	6.237
Provisiones	-832	Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	469
Inversiones financieras temporales	20.075	Acreedores comerciales	3.311
Tesorería	4.837	Otras deudas no comerciales	33.347
Ajustes por periodificación	45		
<b>TOTAL ACTIVO (B+C+D)</b>	<b>1.104.475</b>	<b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO (A+B+C+D+E)</b>	<b>1.104.475</b>

**ANEXO I**  
**AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA**  
**BALANCES DE SITUACIÓN DE LOS AÑOS 2007, 2008, 2009 Y 2010**

(en miles de euros)

<b><u>ACTIVO</u></b>	<b><u>2008</u></b>	<b><u>2009</u></b>	<b><u>2010</u></b>	<b><u>PATRIMONIO NETO Y PASIVO</u></b>	<b><u>2008</u></b>	<b><u>2009</u></b>	<b><u>2010</u></b>
<b>A) ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>1.185.388</b>	<b>1.320.478</b>	<b>1.447.406</b>	<b>A) PATRIMONIO NETO</b>	<b>739.756</b>	<b>736.391</b>	<b>789.087</b>
Inmovilizado intangible	9.104	7.808	5.236	A-1) Fondos propios	640.439	594.658	615.852
Inmovilizado material	869.813	972.885	1.053.975	Patrimonio	337.844	337.844	337.844
Inversiones inmobiliarias	279.590	287.929	284.560	Resultados acumulados	283.544	302.595	256.814
Inversiones en emp. del grupo y asociadas a largo plazo	20.284	45.267	96.091	Resultados del ejercicio	19.051	-45.781	21.194
Inversiones financieras a largo plazo	6.597	6.589	7.544	A-2) Ajustes por cambio de valor	-1.471	-2.011	-4.010
				A-3) Subvenciones, donaciones y legados recibidos	100.788	143.744	177.245
<b>B) ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>57.573</b>	<b>116.161</b>	<b>104.694</b>	<b>B) PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>423.622</b>	<b>598.509</b>	<b>708.120</b>
Existencias	217	234	250	Provisiones a largo plazo	161.617	31.397	34.426
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	45.534	80.131	97.462	Deudas a largo plazo	323.235	474.438	584.816
Clientes por ventas y prestación de servicios	29.810	31.680	27.796	Periodificaciones a largo plazo	83.770	92.674	88.878
Clientes y deudores, empresas del grupo y asociadas	5	3	23.729				
Deudores varios	433	428	420				
Admons. públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro	931	39.615	42.124	<b>C) PASIVO CORRIENTE</b>	<b>79.583</b>	<b>101.739</b>	<b>54.893</b>
Otros créditos con las Administraciones Públicas	14.355	8.405	3.393	Deudas a corto plazo	72.371	71.459	22.224
Inversiones en emp. del grupo y asociadas a corto plazo	1	-	-	Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	535	379	402
Inversiones financieras a corto plazo	1	1	1	Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	6.677	29.901	32.267
Periodificaciones	80	80	-				
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	11.740	35.715	6.981				
<b>TOTAL ACTIVO (A+B)</b>	<b>1.242.961</b>	<b>1.436.639</b>	<b>1.552.100</b>	<b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO (A+B+C)</b>	<b>1.242.961</b>	<b>1.436.639</b>	<b>1.552.100</b>

**ANEXO II**  
**AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA**  
**CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DE LOS AÑOS 2007, 2008, 2009 Y 2010**

(en miles de euros)

	<u>2007</u>		<u>2007</u>
<b><u>GASTOS</u></b>		<b><u>INGRESOS</u></b>	
<b>3. Gastos de personal</b>	<b>17.056</b>	<b>1. Importe neto de la cifra de negocios</b>	<b>105.683</b>
Sueldos y salarios	12.345	A. Tasas portuarias	99.776
Indemnizaciones	136	Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario	16.533
Seguridad Social a cargo de la empresa	3.660	Tasa por utilización especial de las instalaciones portuarias	58.540
Otros gastos de personal	915	Tasa por aprovechamiento especial del dominio público portuario	7.720
		Tasas por servicios no comerciales	16.983
<b>4. Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado</b>	<b>28.915</b>	B. Otros ingresos de negocio	5.907
<b>5. Variación de la provisión para insolvencias</b>	<b>104</b>		
<b>6. Otros gastos de explotación</b>	<b>26.479</b>	<b>3. Trabajos efectuados por la empresa para el inmovilizado.</b>	<b>174</b>
Servicios exteriores	19.256		
1. Reparaciones y conservación	4.729	<b>4. Otros ingresos de explotación</b>	<b>5.171</b>
2. Servicios de profesionales independientes	3.594	Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	5.149
3. Suministros y consumos	5.008	Subvenciones	22
4. Otros servicios exteriores	5.925		
Tributos	255	<b>TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>111.028</b>
Otros gastos de gestión corriente	3.501	<b>I. PÉRDIDAS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>-</b>
Aportación a Puertos del Estado	3.467	<b>5. Ingresos de participaciones en capital</b>	<b>14</b>
<b>TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>72.554</b>	<b>6. Ingresos de otros valores negociables y créditos del activo inmovilizado</b>	<b>683</b>
<b>I. BENEFICIOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>38.474</b>	<b>7. Otros Intereses e ingresos asimilados</b>	<b>906</b>
<b>7. Gastos financieros y gastos asimilados</b>	<b>10.641</b>	<b>TOTAL INGRESOS FINANCIEROS</b>	<b>1.603</b>
Por deudas con entidades de crédito	10.598	<b>II. RESULTADOS FINANCIEROS NEGATIVOS</b>	<b>9.038</b>
Otros gastos financieros y asimilados	43	<b>III. PÉRDIDAS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS</b>	<b>-</b>
<b>TOTAL GASTOS FINANCIEROS</b>	<b>10.641</b>	<b>9. Beneficio en enajenación del inmovilizado inmaterial, material y financiero</b>	<b>90</b>
<b>II. RESULTADOS FINANCIEROS POSITIVOS</b>	<b>-</b>	<b>10. Subvenciones de capital traspasadas al resultado</b>	<b>1.879</b>
<b>III. BENEFICIO DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS</b>	<b>29.436</b>	<b>12. Ingresos Extraordinarios</b>	<b>1.314</b>
<b>10. Variación provisiones Inmov. Material y Financiero</b>	<b>42</b>	<b>13. Ingresos y beneficios de otros ejercicios</b>	<b>320</b>
<b>11. Pérdidas procedentes del Inmov. Inmaterial, Material y Financiero</b>	<b>4.936</b>	<b>TOTAL INGRESOS EXTRAORDINARIOS</b>	<b>3.603</b>
<b>13. Gastos extraordinarios</b>	<b>1.830</b>	<b>IV. RESULTADOS EXTRAORDINARIOS NEGATIVOS</b>	<b>3.608</b>
<b>14. Gastos y pérdidas de otros ejercicios</b>	<b>403</b>	<b>V. PÉRDIDAS DE LAS OPERACIONES</b>	<b>-</b>
<b>TOTAL GASTOS EXTRAORDINARIOS</b>	<b>7.211</b>	<b>15. Fondo de Compensación Interportuario Recibido</b>	<b>72</b>
<b>IV. RESULTADOS EXTRAORDINARIOS POSITIVOS</b>	<b>-</b>	<b>VI. PÉRDIDAS ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>-</b>
<b>V. BENEFICIOS DE LAS OPERACIONES</b>	<b>25.828</b>	<b>VII. RESULTADO DEL EJERCICIO (PÉRDIDAS)</b>	<b>-</b>
<b>15. Fondo de Compensación Interportuario Aportado</b>	<b>3.822</b>		
<b>VI. BENEFICIOS ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>22.078</b>		
<b>16. Impuesto sobre Sociedades</b>	<b>722</b>		
<b>VII. RESULTADO DEL EJERCICIO (BENEFICIOS)</b>	<b>21.356</b>		

**ANEXO II**  
**AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA**  
**CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DE LOS AÑOS 2007, 2008, 2009 Y 2010**

(en miles de euros)

	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>
<b>1. Importe neto de la cifra de negocios</b>	<b>114.130</b>	<b>104.883</b>	<b>107.338</b>
A. Tasas Portuarias	107.571	97.238	97.167
Tasa por ocupación privativa del dominio público portuario	25.484	26.646	23.231
Tasa por utilización especial de las instalaciones portuarias	63.936	58.862	61.490
Tasa por aprovechamiento especial del dominio público portuario	11.049	10.864	11.521
Tasas por servicios no comerciales	7.102	866	925
B. Otros ingresos de negocio	6.559	7.645	10.171
<b>3. Trabajos realizados por la empresa para su activo</b>	<b>159</b>	<b>80</b>	<b>184</b>
<b>5. Otros ingresos de explotación</b>	<b>9.637</b>	<b>9.946</b>	<b>5.851</b>
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	6.615	6.577	2.697
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	107	227	84
Ingresos traspasados al resultado por concesiones revertidas	1.116	1.147	1.127
Fondo de Compensación Interportuario recibido	1.799	1.995	1.943
<b>6. Gastos de personal</b>	<b>-17.788</b>	<b>-19.412</b>	<b>-19.878</b>
Sueldos, salarios y asimilados	-12.727	-13.964	-14.085
Indemnizaciones	-209	-141	-195
Cargas sociales	-4.852	-5.307	-5.598
<b>7. Otros gastos de explotación</b>	<b>-35.259</b>	<b>-56.474</b>	<b>-43.773</b>
Servicios exteriores	-21.830	-24.240	-26.667
Tributos	-2.023	-2.355	-2.438
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por op. Comerciales	-100	-12.399	-5.210
Otros gastos de gestión corriente	-3.536	-9.497	-3.215
Aportación a Puertos del Estado art.11.1.b) Ley 48/2003	-3.991	-4.303	-3.890
Fondo de Compensación Interportuario aportado	-3.779	-3.680	-2.353
<b>8. Amortizaciones del inmovilizado</b>	<b>-35.703</b>	<b>-43.622</b>	<b>-46.170</b>
<b>9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras</b>	<b>1.637</b>	<b>2.274</b>	<b>2.731</b>
<b>10. Excesos de provisiones</b>	<b>11</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>11. Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado</b>	<b>-1.092</b>	<b>-1.381</b>	<b>-188</b>
<b>Otros resultados</b>	<b>-</b>	<b>-32.579</b>	<b>14.791</b>
<b>A.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>35.732</b>	<b>-36.285</b>	<b>20.886</b>
<b>12. Ingresos financieros</b>	<b>1.218</b>	<b>1.086</b>	<b>10.516</b>
<b>13. Gastos financieros</b>	<b>-17.507</b>	<b>-11.022</b>	<b>-9.003</b>
<b>14. Variación de valor razonable en instrumentos financieros</b>	<b>521</b>	<b>273</b>	<b>-1.029</b>
<b>16. Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros</b>	<b>41</b>	<b>184</b>	<b>-176</b>
<b>A.2. RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>-15.727</b>	<b>-9.479</b>	<b>308</b>
<b>A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>20.005</b>	<b>-45.764</b>	<b>21.194</b>
<b>17. Impuesto sobre beneficios</b>	<b>-954</b>	<b>-17</b>	<b>-</b>
<b>A.4. RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>19.051</b>	<b>-45.781</b>	<b>21.194</b>

**ANEXO III**

**AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA  
ESTADOS DE FLUJOS DE EFECTIVO DE LOS AÑOS 2008, 2009 Y 2010**

	(en miles de euros)		
	<b><u>2008</u></b>	<b><u>2009</u></b>	<b><u>2010</u></b>
<b>A) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>49.893</b>	<b>26.453</b>	<b>44.883</b>
1. Resultado del ejercicio antes de impuestos	20.005	-45.764	21.194
2. Ajustes del resultado	47.038	81.868	25.534
3. Cambios en el capital corriente	-4.854	-412	4.528
4. Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	-12.296	-9.239	-6.373
<b>B) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN</b>	<b>-147.714</b>	<b>-172.676</b>	<b>-217.447</b>
6. Pagos de inversiones	-177.475	-203.494	-241.636
7. Cobros por desinversiones	29.761	30.818	24.189
<b>C) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN</b>	<b>84.650</b>	<b>170.198</b>	<b>143.830</b>
9. Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	1.500	6.856	34.270
10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	83.150	163.342	109.560
<b>E) AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES</b>	<b>-13.171</b>	<b>23.975</b>	<b>-28.734</b>
Efectivo o equivalente al comienzo del ejercicio	24.911	11.740	35.715
Efectivo o equivalente al final del ejercicio	11.740	35.715	6.981

**ANEXO IV**

**AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA**

**CUMPLIMIENTO DE LAS PREVISIONES DE VOLUMEN DE TRÁFICO Y DEL PRESUPUESTO DE EXPLOTACIÓN (AÑOS 2007-2010)**

(en miles de euros y miles de toneladas)

	PRESUPUESTO				REAL				% PORCENTAJE EJECUCIÓN PRESUPUESTO			
	2007	2008	2009	2010	2007	2008	2009	2010	2007	2008	2009	2010
<b>TRÁFICO</b>												
Graneles líquidos	5.175	5.597	6.041	5.389	5.543	5.968	5.767	5.173	107%	107%	95%	96%
Graneles sólidos	6.835	6.047	4.283	3.226	7.323	5.137	3.524	2.591	107%	85%	82%	80%
Mercancía	39.342	43.832	45.944	50.296	40.387	48.320	48.212	55.978	103%	110%	105%	111%
Buques (Número)	7.630	7.717	6.730	6.924	7.287	6.988	6.806	7.043	96%	91%	101%	102%
Pasejeros (Número)	505.668	533.859	533.859	520.232	474.814	436.030	431.917	504.452	94%	82%	81%	97%
Vehículos (Número)	604.153	685.794	428.775	484.892	611.010	559.415	476.071	503.973	101%	82%	111%	104%
Otros	331	339	301	293	339	318	282	287	102%	94%	94%	98%
<b>INGRESOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>130.227</b>	<b>133.530</b>	<b>121.001</b>	<b>139.066</b>	<b>114.631</b>	<b>125.574</b>	<b>117.182</b>	<b>130.895</b>	<b>88%</b>	<b>94%</b>	<b>97%</b>	<b>94%</b>
<b>Importe neto de la cifra de negocios</b>	<b>107.120</b>	<b>124.660</b>	<b>109.565</b>	<b>106.095</b>	<b>105.683</b>	<b>114.130</b>	<b>104.883</b>	<b>107.338</b>	<b>99%</b>	<b>92%</b>	<b>96%</b>	<b>101%</b>
Tasa Portuarias	100.038	118.556	102.048	98.540	99.776	107.571	97.238	97.167	100%	91%	95%	99%
Otros ingresos de negocio	7.082	6.104	7.517	7.555	5.907	6.559	7.645	10.171	83%	107%	102%	135%
<b>Otros ingresos de explotación</b>	<b>23.107</b>	<b>8.870</b>	<b>11.436</b>	<b>32.971</b>	<b>8.948</b>	<b>11.444</b>	<b>12.299</b>	<b>23.557</b>	<b>39%</b>	<b>129%</b>	<b>108%</b>	<b>71%</b>
<b>GASTOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>71.768</b>	<b>86.591</b>	<b>98.777</b>	<b>124.776</b>	<b>79.765</b>	<b>89.842</b>	<b>153.467</b>	<b>110.009</b>	<b>111%</b>	<b>104%</b>	<b>155%</b>	<b>88%</b>
Gastos de personal	18.166	19.277	20.697	21.760	17.056	17.787	19.411	19.878	94%	92%	94%	91%
Amortizaciones del inmovilizado	25.750	32.100	42.120	46.450	28.915	35.704	43.622	46.170	112%	111%	104%	99%
Otros gastos de explotación	27.852	35.214	35.960	56.566	33.794	36.351	90.434	43.961	121%	103%	251%	78%
<b>RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>58.459</b>	<b>46.939</b>	<b>22.224</b>	<b>14.290</b>	<b>34.866</b>	<b>35.732</b>	<b>-36.285</b>	<b>20.886</b>	<b>60%</b>	<b>76%</b>	<b>-163%</b>	<b>146%</b>
<b>RESULTADOS FINANCIEROS</b>	<b>-6.462</b>	<b>-12.895</b>	<b>-7.865</b>	<b>-10.410</b>	<b>-9.038</b>	<b>-15.727</b>	<b>-9.479</b>	<b>308</b>	<b>140%</b>	<b>122%</b>	<b>121%</b>	<b>-3%</b>
Ingresos financieros	650	500	2.262	2.000	1.603	1.780	1.543	10.516	247%	356%	68%	526%
Gastos financieros	7.112	13.395	10.127	12.410	10.641	17.507	11.022	10.208	150%	131%	109%	82%
<b>RESULTADOS DE LAS OPERACIONES</b>	<b>51.997</b>	<b>34.044</b>	<b>14.359</b>	<b>3.880</b>	<b>25.828</b>	<b>20.005</b>	<b>-45.764</b>	<b>21.194</b>	<b>50%</b>	<b>59%</b>	<b>-319%</b>	<b>546%</b>

**ANEXO V**  
**AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA**  
**CUMPLIMIENTO DEL PRESUPUESTO DE CAPITAL DE LOS AÑOS 2007, 2008, 2009 Y 2010**

(en miles de euros)

ORÍGENES	PRESUPUESTO				REAL				% PORCENTAJE EJECUCIÓN PRESUPUESTO			
	2007	2008	2009	2010	2007	2008	2009	2010	2007	2008	2009	2010
Recursos generados por las Operaciones	58.478	64.516	47.519	66.756	55.676	53.774	30.858	39.112	95%	83%	65%	59%
Fondo de Compensación Recibido	72	1.799	1.995	1.967	72	1.799	1.995	1.943	100%	100%	100%	99%
Subvenciones de Capital Devengadas	9.609	26.330	45.771	24.601	6.328	2.691	46.425	37.394	66%	10%	101%	152%
Deudas a Largo Plazo (con Entidades de Crédito)	65.000	61.850	156.150	115.000	50.000	61.850	156.150	115.000	77%	100%	100%	100%
Otras deudas a Largo Plazo (empresas del grupo/asociadas/otros)						1.632						
Enajenación de Inmovilizado	20.000				106	181	8		1%			
Otras bajas de Inmovilizado												
Canc/Traspaso a C/P de otras inversiones financieras a L/P		150	150	150	157		192	169		0%	128%	113%
Canc/Traspaso deudores comerc. No corrientes y otras						3.196						
Otros Orígenes	35.990	46.209	13.545		19.162	29.203	12.303	23.764	53%	63%	91%	

<b>TOTAL ORÍGENES</b>	189.149	200.854	265.130	208.474	131.501	154.326	247.931	217.382	70%	77%	94%	104%
-----------------------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	-----	-----	-----	------

**APLICACIONES**

Adquisición Inmovilizado Material, Intangible e Inmobiliario	159.709	202.171	168.297	128.723	124.343	175.364	154.876	120.200	78%	87%	92%	93%
Adquisición Inmovilizado Financiero	50.300		65.360	51.549	7.429	7.425	25.146	51.769	15%		38%	100%
Inmovilizado por concesiones revertidas					19.162	916						
Fondo de Compensación Aportado	3.822	3.779	3.680	2.353	3.822	3.779	3.680	2.353	100%	100%	100%	100%
Deudores L/P por subvenciones devengadas	5.093								0%			
Canc/Traspaso a C/P de Deudas a L/P (Entidades de Crédito)	3.705	4.586	5.325	6.975	3.705	4.585	5.325	6.975	100%	100%	100%	100%
Canc/Traspaso a C/P de Otras Deudas a L/P (empresas del grupo/asociadas/otros)						4						
Provisiones Aplicadas	1.500	1.500	1.500		911		22.472	706	61%	0%	1498%	
Otras Aplicaciones					100	3.895						
Variación del Capital Circulante	-34.980	-11.182	20.968	18.874	-27.971	-41.642	36.432	35.379	80%	372%	174%	187%

<b>TOTAL APLICACIONES</b>	189.149	200.854	265.130	208.474	131.501	154.326	247.931	217.382	70%	77%	94%	104%
---------------------------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	-----	-----	-----	------

Fondo de Maniobra a principio de ejercicio	47.603	19.633	-22.011	14.422	47.603	19.632	-22.010	14.422	100%	100%	100%	100%
Variación prevista	-34.980	-11.182	20.968	18.874	-27.971	-41.642	36.432	35.379	80%	372%	174%	187%
Fondo de Maniobra a fin de Ejercicio	12.623	8.451	-1.043	33.296	19.632	-22.010	14.422	49.801	156%	-260%	-1383%	150%

**ANEXO VI**

**AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA**

**EJECUCIÓN DEL PLAN DE INVERSIONES EN INMOVILIZADO MATERIAL 2007-2010**

(en miles de euros)

	PRESUPUESTOS ACTUALIZADOS				IMPORTE CERTIFICADOS				DIFª 2007		DIFª 2008		DIFª 2009		DIFª 2010	
	2.007	2.008	2.009	2.010	2.007	2.008	2.009	2.010	IMPORTE	%	IMPORTE	%	IMPORTE	%	IMPORTE	%
PUERTO DE VALENCIA. MEJORA ACCESIBILIDAD TERRESTRE Y DE LA VIALIDAD EN EL PUERTO	30.936	32.167	4.277	4.176	18.446	35.848	2.613	2.974	-12.490	-40,4	3.681	11,4	-1.664	-38,9	-1.202	-28,8
PUERTO DE VALENCIA. NUEVAS INSTALACIONES EN EL DIQUE DEL ESTE	26.072	20.819	5.112	603	26.833	23.047	7.415	483	761	2,9	2.228	10,7	2.303	45,1	-120	-19,9
PUERTO DE VALENCIA. NUEVAS OFICINAS DE LA APV	2.767	2.094	660	150	2.557	2.040	360	0	-210	-7,6	-54	-2,6	-300	-45,5	-150	-100,0
PUERTO DE VALENCIA. GENERACIÓN Y ACONDICIONAMIENTO DE NUEVOS ATRAQUES Y SUPERFICIES	6.043	12.878	9.595	4.708	4.615	11.229	12.208	7.158	-1.428	-23,6	-1.649	-12,8	2.613	27,2	2.450	52,0
PUERTO DE VALENCIA. NUEVA DÁRSENA DE SERVICIOS NÁUTICOS	5.000	11.500	3.037	500	0	13.499	6.212	86	-5.000	-100,0	1.999	17,4	3.175	104,5	-414	-82,8
PUERTO DE VALENCIA. RESTO DE ACTUACIONES	1.900	3.600	7.587	13.019	491	3.004	6.581	13.825	-1.409	-74,2	-596	-16,6	-1006	-30,8	806	6,2
OBRAS PLAN DIRECTOR VALENCIA. FASE I	2.500	38.016	71.396	55.399	0	33.094	76.313	63.419	-2.500	-100,0	-4.922	-12,9	4.917	6,9	8.020	14,5
OBRAS COPA AMÉRICA	8.845	3.315	500	1.000	5.496	4.399	60	95	-3.349	-37,9	1.084	32,7	-440	-88,0	-905	-90,5
PUERTO DE GANDÍA. NUEVOS ATRAQUES	900	300	2.800	2.281	0	0	2.098	2.438	-900	-100,0	-300	-100,0	-702	-25,1	157	6,9
PUERTO DE GANDÍA. RESTO DE ACTUACIONES	3.400	2.227	920	3.318	1.414	1.225	612	1.138	-1.986	-58,4	-1.002	-45,0	-1308	-68,61	-2.180	-65,7
OBRAS PLAN DIRECTOR GANDÍA	0	0	0	200	0	0	0	0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	-200	-100,0
PUERTO DE SAGUNTO. OBRAS DE ATRAQUE EN DÁRSENA 2	24.680	20.196	14.743	17.175	37.436	22.354	16.597	15.126	12.756	51,7	2.158	10,7	1.854	12,6	-2.049	-11,9
PUERTO DE SAGUNTO. RESTO DE ACTUACIONES	11.611	9.602	8.200	3.704	5.487	2.822	5.731	2.006	-6.124	-52,7	-6.780	-70,6	-2.469	-30,1	-1.698	-45,8
OBRAS PLAN DIRECTOR SAGUNTO. FASE I. SUBFASE I	1.500	1.000	500	200	0	0	114	68	-1.500	-100,0	-1.000	-100,0	-386	-77,2	-132	-66,0
<b>TOTAL ACTUACIONES PRINCIPALES</b>	<b>126.154</b>	<b>157.714</b>	<b>130.327</b>	<b>106.433</b>	<b>102.775</b>	<b>152.561</b>	<b>136.914</b>	<b>108.816</b>	<b>-23.379</b>	<b>-18,5</b>	<b>-5.153</b>	<b>-3,3</b>	<b>6.587</b>	<b>5,1</b>	<b>2.383</b>	<b>2,2</b>
<b>INVERSIONES VARIAS. OTRO INMOVILIZADO MATERIAL Y OBRAS DE REDUCIDO PRESUPUESTO.</b>	<b>21.259</b>	<b>18.299</b>	<b>22.245</b>	<b>13.590</b>	<b>18.315</b>	<b>19.842</b>	<b>15.603</b>	<b>11.327</b>	<b>-2.944</b>	<b>-13,8</b>	<b>1.543</b>	<b>8,4</b>	<b>-6.642</b>	<b>-29,9</b>	<b>-2.263</b>	<b>-16,7</b>
<b>TOTAL</b>	<b>147.413</b>	<b>176.013</b>	<b>152.572</b>	<b>120.023</b>	<b>121.090</b>	<b>172.403</b>	<b>152.517</b>	<b>120.143</b>	<b>-26.323</b>	<b>-17,9</b>	<b>-3.610</b>	<b>-2,1</b>	<b>-55</b>	<b>0,0</b>	<b>120</b>	<b>0,1</b>

**ANEXO VII**  
**AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA**  
**EVOLUCIÓN DE LAS ACTUACIONES DE CONSTRUCCIÓN SIGNIFICATIVAS QUE SE INICIARON EN EL PERIODO 2007-2010**

(en miles de euros)

ACTUACIONES	PRESUPUESTO ADJUDICACIÓN		MODIFICADOS		REVISIÓN Y LIQUIDACIÓN		PRESUPUESTO TOTAL		CERTIFICACIÓN TOTAL	
	IMPORTE	% s/ total	IMPORTE	%	IMPORTE	%	IMPORTE	% Incremento	IMPORTE	% Ejec.
<b>PUERTO DE VALENCIA</b>	<b>323.393</b>	<b>79,0</b>	<b>3.096</b>	<b>1,0</b>	<b>18.658</b>	<b>5,8</b>	<b>345.147</b>	<b>6,7</b>	<b>312.718</b>	<b>90,6</b>
<i>MEJORA ACCESIBILIDAD TERRESTRE Y DE LA VIALIDAD EN EL PUERTO</i>	14.299	4,4	454	3,2	1.074	7,5	15.827	10,7	14.504	91,6
Inversiones iniciadas en 2007	932		0	0,0	86	9,2	1.018	9,2	1.018	100,0
Inversiones iniciadas en 2008	7.779		454	5,8	819	10,5	9.052	16,4	9.052	100,0
Inversiones iniciadas en 2009	2.049		0	0,0	143	7,0	2.192	7,0	2.192	100,0
Inversiones iniciadas en 2010	3.539		0	0,0	26	0,7	3.565	0,7	2.242	62,9
<i>NUEVAS INSTALACIONES EN EL DIQUE DEL ESTE</i>	25.825	8,0	0	0,0	9.221	35,7	35.046	35,7	35.046	100,0
Inversiones iniciadas en 2007	14.415		0	0,0	5.783	40,1	20.198	40,1	20.198	100,0
Inversiones iniciadas en 2008	11.158		0	0,0	3.438	30,8	14.596	30,8	14.596	100,0
Inversiones iniciadas en 2009	252		0	0,0	0	0,0	252	0,0	252	100,0
Inversiones iniciadas en 2010	0		0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
<i>NUEVAS OFICINAS APV</i>	2.568	0,8	441	17,2	247	9,6	3.256	26,8	3.256	100,0
Inversiones iniciadas en 2007	2.208		441	20,0	247	11,2	2.896	31,2	2.896	100,0
Inversiones iniciadas en 2008	0		0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Inversiones iniciadas en 2009	360		0	0,0	0	0,0	360	0,0	360	100,0
Inversiones iniciadas en 2010	0		0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
<i>GENERACIÓN Y ACONDICIONAMIENTO DE NUEVOS ATRAQUES Y SUPERFICIES</i>	38.498	11,9	2.201	5,7	3.345	8,7	44.044	14,4	43.761	99,4
Inversiones iniciadas en 2007	11.015		2.201	20,0	1.320	12,0	14.536	32,0	14.536	100,0
Inversiones iniciadas en 2008	10.753		0	0,0	1.198	11,1	11.951	11,1	11.951	100,0
Inversiones iniciadas en 2009	13.752		0	0,0	827	6,0	14.579	6,0	14.579	100,0
Inversiones iniciadas en 2010	2.978		0	0,0	0	0,0	2.978	0,0	2.695	90,5

**ANEXO VII**

**AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA**

**EVOLUCIÓN DE LAS ACTUACIONES DE CONSTRUCCIÓN SIGNIFICATIVAS QUE SE INICIARON EN EL PERIODO 2007-2010**

(en miles de euros)

ACTUACIONES	PRESUPUESTO ADJUDICACIÓN		MODIFICADOS		REVISIÓN Y LIQUIDACIÓN		PRESUPUESTO TOTAL		CERTIFICACIÓN TOTAL	
	IMPORTE	% s/total	IMPORTE	%	IMPORTE	%	IMPORTE	% Incremento	IMPORTE	% Ejec.
<i>NUEVA DÁRSENA SERVICIOS NÁUTICOS</i>	20.288	6,3	0	0,0	3.928	19,4	24.216	19,4	24.216	100,0
Inversiones iniciadas en 2007	0		0	0,0%	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Inversiones iniciadas en 2008	19.955		0	0,0%	3.928	19,7	23.883	19,7	23.883	100,0
Inversiones iniciadas en 2009	333		0	0,0%	0	0,0	333	0,0	333	100,0
Inversiones iniciadas en 2010	0		0	0,0%	0	0,0	0	0,0	0	0,0
<i>OBRAS PLAN DIRECTOR VALENCIA</i>	201.094	62,2	0	0,0%	0	0,0	201.094	0,0	172.298	85,7
Inversiones iniciadas en 2007	0		0	0,0%	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Inversiones iniciadas en 2008	194.822		0	0,0%	0	0,0	194.822	0,0	166.173	85,3
Inversiones iniciadas en 2009	6.272		0	0,0%	0	0,0	6.272	0,0	6.125	97,7
Inversiones iniciadas en 2010	0		0	0,0%	0	0,0	0	0,0	0	0,0
<i>OBRAS COPA AMÉRICA</i>	18.043	5,6	0	0,0%	752	4,2	18.795	4,2	17.898	95,2
Inversiones iniciadas en 2007	0		0	0,0%	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Inversiones iniciadas en 2008	0		0	0,0%	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Inversiones iniciadas en 2009	18.043		0	0,0%	752	4,2	18.795	4,2	17.898	95,2
Inversiones iniciadas en 2010	0		0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
<i>RESTO DE ACTUACIONES</i>	2.778	0,9	0	0,0	91	3,3	2.869	3,3	1.739	60,6
Inversiones iniciadas en 2007	447		0	0,0	43	9,6	490	9,6	490	100,0
Inversiones iniciadas en 2008	0		0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Inversiones iniciadas en 2009	155		0	0,0	0	0,0	155	0,0	155	100,0
Inversiones iniciadas en 2010	2.176		0	0,0	48	2,2	2.224	2,2	1.094	49,2

**ANEXO VII**

**AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA**

**EVOLUCIÓN DE LAS ACTUACIONES DE CONSTRUCCIÓN SIGNIFICATIVAS QUE SE INICIARON EN EL PERIODO 2007-2010**

(en miles de euros)

	PRESUPUESTO ADJUDICACIÓN		MODIFICADOS		REVISIÓN Y LIQUIDACIÓN		PRESUPUESTO TOTAL		CERTIFICACIÓN TOTAL	
	IMPORTE	% s/ total	IMPORTE	%	IMPORTE	%	IMPORTE	% incremento	IMPORTE	% Ejec.
<b>PUERTO DE GANDÍA</b>	<b>8.591</b>	<b>2,1</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>358</b>	<b>4,2</b>	<b>8.949</b>	<b>4,2</b>	<b>8.925</b>	<b>99,7</b>
<i>PUERTO DE GANDÍA. NUEVOS ATRAQUES</i>	<i>4.540</i>	<i>52,8</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>4.540</i>	<i>0,0</i>	<i>4.536</i>	<i>99,9</i>
Inversiones iniciadas en 2007	0		0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Inversiones iniciadas en 2008	0		0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Inversiones iniciadas en 2009	4.540		0	0,0	0	0,0	4.540	0,0	4.536	99,9
Inversiones iniciadas en 2010	0		0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
<i>PUERTO DE GANDÍA. RESTO DE ACTUACIONES</i>	<i>4.051</i>	<i>47,2</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>358</i>	<i>8,8</i>	<i>4.409</i>	<i>8,8</i>	<i>4.389</i>	<i>99,5</i>
Inversiones iniciadas en 2007	2.606		0	0,0	358	13,7	2.964	13,7	2.964	100,0
Inversiones iniciadas en 2008	0		0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Inversiones iniciadas en 2009	307		0	0,0	0	0,0	307	0,0	287	93,5
Inversiones iniciadas en 2010	1.138		0	0,0	0	0,0	1.138	0,0	1.138	100,0
<b>PUERTO DE SAGUNTO</b>	<b>77.439</b>	<b>18,9</b>	<b>9.430</b>	<b>12,2</b>	<b>4.117</b>	<b>5,3</b>	<b>90.986</b>	<b>17,5</b>	<b>80.090</b>	<b>88,0</b>
<i>PUERTO DE SAGUNTO. OBRAS DE ATRAQUE EN DÁRSENA 2</i>	<i>65.433</i>	<i>84,5</i>	<i>8.506</i>	<i>13,0</i>	<i>3.676</i>	<i>5,6</i>	<i>77.615</i>	<i>18,6</i>	<i>67.205</i>	<i>86,6</i>
Inversiones iniciadas en 2007	30.332		8.506	28,0	3.676	12,1	42.514	40,2	42.514	100,0
Inversiones iniciadas en 2008	0		0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Inversiones iniciadas en 2009	25.668		0	0,0	0	0,0	25.668	0,0	19.950	77,7
Inversiones iniciadas en 2010	9.433		0	0,0	0	0,0	9.433	0,0	4.741	50,3
<i>OBRAS PLAN DIRECTOR SAGUNTO</i>	<i>182</i>	<i>0,2</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>0</i>	<i>0,0</i>	<i>182</i>	<i>0,0</i>	<i>182</i>	<i>100,0</i>
Inversiones iniciadas en 2007	0		0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Inversiones iniciadas en 2008	0		0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Inversiones iniciadas en 2009	182		0	0,0	0	0,0	182	0,0	182	100,0
Inversiones iniciadas en 2010	0		0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
<i>PUERTO DE SAGUNTO. RESTO DE ACTUACIONES</i>	<i>11.824</i>	<i>15,3</i>	<i>924</i>	<i>7,8</i>	<i>441</i>	<i>3,7</i>	<i>13.189</i>	<i>11,5</i>	<i>12.703</i>	<i>96,3</i>
Inversiones iniciadas en 2007	1.986		924	46,5	0	0,0	2.910	46,5	2.910	100,0
Inversiones iniciadas en 2008	1.880		0	0,0	178	9,5	2.058	9,5	2.058	100,0
Inversiones iniciadas en 2009	6.727		0	0,0	240	3,6	6.967	3,6	6.967	100,0
Inversiones iniciadas en 2010	1.231		0	0,0	23	1,9	1.254	1,9	768	61,2
<b>TOTAL</b>	<b>409.423</b>	<b>100,0</b>	<b>12.526</b>	<b>3,1</b>	<b>23.133</b>	<b>5,7</b>	<b>445.082</b>	<b>8,7</b>	<b>401.733</b>	<b>90,3</b>

**ANEXO VIII****AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA****DETALLE DE LOS SALDOS VIVOS DE LAS DISPOSICIONES DE PRÉSTAMOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2010**

(en miles de euros)

DISPOSICIONES PENDIENTES DE AMORTIZAR <sup>1</sup>	VENCIMIENTO	TIPO DE INTERÉS		Saldo al 31/12/2010
		Referencia	Diferencial	
Préstamo D – BEI	15/03/2013	Libor 90	0,150	7.672
Préstamo E – BEI	16/03/2013	Libor 90	0,150	1.803
Préstamo F – BEI	15/09/2028	Euribor 90	0,130	9.000
Préstamo G.– BEI	15/09/2029	Euribor 90	0,130	7.238
Préstamo H – BEI	15/06/2030	Euribor 90	0,130	25.714
Préstamo I – BEI	15/12/2031	Euribor 90	0,130	60.000
Préstamo J – BEI	30/10/2033	Euribor 90	0,024	61.850
Préstamo K – BEI	27/02/2034	Euribor 90	0,494	48.150
Préstamo L – BEI	15/06/2034	Euribor 180	0,693	50.000
Préstamo M – BEI	15/12/2034	Euribor 180	0,398	58.000
<b>TOTAL ENDEUDAMIENTO BEI A 31/12/2010</b>				<b>329.427</b>
Préstamo 1 – ICO	16/12/2030	Euribor 180	0,080	33.000
Préstamo 2 – ICO	21/07/2031	Euribor 180	0,070	60.000
Préstamo 3 – ICO	20/04/2032	Euribor 180	0,070	30.000
Préstamo 4 – ICO	20/04/2032	Euribor 180	0,070	20.000
Préstamo 5 – ICO	20/04/2032	Euribor 180	0,070	50.000
Préstamo 6 – ICO	20/04/2032	Euribor 180	0,070	65.000
<b>TOTAL ENDEUDAMIENTO ICO A 31/12/2010</b>				<b>258.000</b>
<b>TOTAL ENDEUDAMIENTO BEI E ICO A 31/12/2010</b>				<b>587.427</b>

<sup>1</sup> Siguiendo el criterio utilizado por AP Valencia, en este informe se identifican las diferentes disposiciones para cada uno de los contratos de préstamo con una letra o un número correlativo, en función de la fecha de cada disposición.

**ANEXO IX**  
**AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA**  
**DETALLE DE LAS OPERACIONES DE PERMUTA FINANCIERA VIVAS AL 31/12/2010**

(en miles de euros)

DISPOSICIÓN DE FONDOS SOBRE LA QUE SE REALIZA LA PERMUTA FINANCIERA <sup>(1)</sup>	IMPORTE SOBRE EL QUE SE CALCULAN LOS INTERESES A PERMUTAR	FINALIZACIÓN OPERACIÓN SWAP	FINALIZACIÓN DE LA DISPOSICIÓN DE FONDOS DEL PRÉSTAMO	COBERTURA
<b>PRÉSTAMO H – BEI</b>	27.000	15/06/2030	15/06/2030	<i>La permuta financiera a partir de 2010 está limitada al alza en el 5% y a la baja al 2,6% para la parte a pagar por AP Valencia</i>
<b>PRÉSTAMO I – BEI</b>	60.000	15/12/2026	15/12/2031	<i>La permuta financiera consiste en un collar con distintos tramos en el que si el Euribor a 3 meses supera un porcentaje (desde el 3,5% al 5,8%, dependiendo del año) en el tramo superior deja de funcionar y únicamente supone un ahorro para AP Valencia del 0,5%.</i>
<b>PRÉSTAMO J – BEI</b>	61.850	30/04/2020	30/10/2033	<i>Se permuta el Euribor A 3 MESES de la AP Valencia por un tipo fijo que a partir del 31 de octubre de 2011 es el 3,06%</i>
<b>PRÉSTAMO 1 – ICO</b>	33.000	16/12/2030	16/12/2030	<i>La permuta financiera consiste en un collar en el que si el Euribor a 12 meses supera el 5%, únicamente supone un ahorro a la AP Valencia del 0,1%.</i>
<b>PRÉSTAMO 2 – ICO</b>	60.000	21/07/2022	21/07/2031	<i>Si accede el banco CO a la extensión el 19 de enero de 2012 se queda la AP Valencia liquidando un tipo fijo del 3,34%; y si no accede a la extensión, El Banco liquidará a la APV el 0,5% durante el resto de la vida del contrato de permuta.</i>
<b>TOTAL OPERACIONES</b>	<b>241.850</b>			

<sup>1</sup> Siguiendo el criterio utilizado por AP Valencia, en este informe se identifican las diferentes disposiciones para cada uno de los contratos de préstamo con una letra o un número correlativo, en función de la fecha de cada disposición.

**ANEXO X**  
**AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA**  
**PREVISIONES DE ENDEUDAMIENTO A LARGO PLAZO Y DEL FONDO DE MANIOBRA**

(en miles de euros)

<b>DATOS PREVISTOS AL CIERRE DE CADA EJERCICIO</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Endeudamiento bancario a largo plazo	595.527	587.652	576.343	576.626	579.909	573.970
Fondo de maniobra negativo	3.124	56.389	67.615	49.954	49.237	52.152
<b>TOTAL</b>	<b>598.651</b>	<b>644.041</b>	<b>643.958</b>	<b>626.580</b>	<b>629.146</b>	<b>626.122</b>
<b>DATOS PREVISTOS AL CIERRE DE CADA EJERCICIO</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	
Endeudamiento bancario a largo plazo	542.281	510.017	476.353	441.139	404.675	
Fondo de maniobra negativo	59.348	71.418	72.800	70.110	58.398	
<b>TOTAL</b>	<b>601.629</b>	<b>581.435</b>	<b>549.153</b>	<b>511.249</b>	<b>463.073</b>	