

III. Otras disposiciones

CORTES GENERALES

11932 *RESOLUCIÓN de 14 de febrero de 2001, aprobada por la Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas en relación al informe de fiscalización de la Autoridad Portuaria de Alicante, ejercicios 1993, 1994, 1995 y primer semestre de 1996.*

La Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, en su sesión del día 14 de febrero de 2001, a la vista del informe emitido por ese Alto Tribunal acerca del informe de fiscalización de la Autoridad Portuaria de Alicante, ejercicios 1993, 1994, 1995 y primer semestre de 1996, acuerda:

1. Instar al Tribunal de Cuentas para que remita relación circunstanciada de las responsabilidades contables que, a la vista de las infracciones, irregularidades y prácticas ilegales en que según el informe del Tribunal de Cuentas sobre la Autoridad Portuaria de Alicante en el período 1993-1994-1995 y primer semestre de 1996, ha incurrido dicha entidad y sean causa de remisión de actuaciones fiscalizadoras a la Sección de Enjuiciamiento del Tribunal de Cuentas, a los efectos de incoación de los oportunos procedimientos de responsabilidad contable.

2. Encomendar al Tribunal de Cuentas la realización de un informe relativo a la responsabilidad personal en que hayan podido incurrir Admi-

nistradores, Directivos, cargos públicos y cualquiera otros implicados relacionados con la Autoridad Portuaria de Alicante, en el supuesto de las responsabilidades contables enunciadas en el punto anterior, para en su caso, remisión de las actuaciones fiscalizadoras a la Sección de Enjuiciamiento del Tribunal de Cuentas, a los efectos de incoación de los oportunos procedimientos de responsabilidad contable personal.

3. Instar al Tribunal de Cuentas para que remita relación circunstanciada de las actuaciones de la Autoridad Portuaria de Alicante, durante el período fiscalizado 1993-1994-1995 y primer semestre de 1996, en que a la vista del informe del Tribunal de Cuentas se deduzcan infracciones tributarias, a los efectos de la correspondiente exigencia de responsabilidad por la Agencia Tributaria.

4. Instar al Tribunal de Cuentas para que haga envío del informe de fiscalización del período 1993-1994-1995 y primer semestre de 1996, sobre la Autoridad Portuaria de Alicante, especialmente en lo relativo a la operación compra 31 fase edificio Meliá, al Fiscal Jefe de la Audiencia Provincial de Alicante, en relación con las diligencias de investigación penal incoadas por posibles delitos de estafa y malversación de caudales públicos con fecha 14 de octubre de 1996 y que con fecha 19 de octubre de 1998, se decretó el sobreseimiento provisional, sobre cuestiones que han sido objeto de este informe de fiscalización a los oportunos efectos procedimentales.

Palacio del Congreso de los Diputados, a 14 de febrero de 2001.—El Presidente de la Comisión, Gabino Puche Rodríguez-Acosta.—El Secretario primero, Juan Antonio García-Talavera Casañas.

INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE, EJERCICIOS DE 1993, 1994, 1995 Y PRIMER SEMESTRE DE 1996

El Pleno del Tribunal de Cuentas, en el ejercicio de la función fiscalizadora establecida en los artículos 2.a), 9 y 21.3a) de la Ley Orgánica 2/1982, de 12 de mayo, y a tenor de lo previsto en los artículos 12 y 14.1 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 27 de octubre de 1999, el Informe de fiscalización de la Autoridad Portuaria de Alicante, ejercicios de 1993, 1994, 1995 y primer semestre de 1996. Asimismo, de acuerdo con lo prevenido en el artículo 28 de la Ley de Funcionamiento, ha acordado su elevación a las Cortes Generales, para su tramitación parlamentaria. El Pleno del Tribunal ha acordado también trasladar este Informe al Gobierno, a tenor de lo dispuesto en el citado artículo.

ÍNDICE

	Puntos	
I. INTRODUCCIÓN	1.1 a 1.17	
A. Antecedentes	1.1 a 1.2	
B. Descripción de la entidad fiscalizada y normativa reguladora ..	1.3 a 1.10	
C. Objetivos, alcance y limitaciones de la fiscalización	1.11 a 1.13	
– Objetivos		1.11
– Alcance		1.12
– Limitaciones		1.13
D. Estructura del Informe y principales conclusiones	1.14 a 1.15	
E. Tratamiento de las alegaciones	1.16 a 1.17	
II. CONTROL INTERNO	2.1 a 2.14	
A. Sobre el inmovilizado	2.2 a 2.5	
B. Sobre el personal	2.6 a 2.11	
C. Sobre los ingresos	2.12 a 2.14	
III. ANÁLISIS CONTABLE Y DE LEGALIDAD DE LOS ESTADOS FINANCIEROS	3.1 a 3.67	
A. Opinión de auditoría	3.1	
B. Cuentas de balance	3.2 a 3.9	
– Inmovilizado		3.3 a 3.9
C. Cuentas de explotación y resultados	3.10 a 3.67	
– Gastos de personal		3.11 a 3.26
– Fondos de prestaciones sociales		3.27 a 3.32
– Gastos de funcionamiento		3.33 a 3.40
– Provisiones para grandes reparaciones y tributos		3.41 a 3.42
– Ingresos por tarifas y cánones		3.43 a 3.50
– Estado de situación de la deuda y gestión de cobro de la misma ..		3.51 a 3.59
– Provisión para insolvencias		3.60
– Fondo de Contribución Interportuario		3.61 a 3.66
– Ingresos procedentes del FEDER		3.67

	Puntos	
IV. INVERSIONES	4.1 a 4.9	
A. Programación	4.1 a 4.5	
B. Contratación	4.6 a 4.9	
V. OPERACIÓN DE COMPRA DE LA TERCERA FASE DEL EDIFICIO MELIÁ Y DE LOCALES DE APARCAMIENTO	5.1 a 5.30	
A. Descripción de la operación y del inmueble objeto de la misma.	5.1 a 5.2	
B. Análisis de regularidad	5.3 a 5.22	
– Aspectos generales		5.3 a 5.9
– Adquisición de setenta apartamentos		5.10 a 5.11
– Adquisición de 159 apartamentos		5.12
– Adquisición de cuatro apartamentos		5.13 a 5.15
– Adquisición de los locales de aparcamiento		5.16 a 5.22
C. Análisis relativo a la finalidad de la operación	5.23 a 5.26	
D. Análisis de los costes	5.27 a 5.28	
E. Hechos posteriores	5.29 a 5.30	
VI. CONCLUSIONES	6.1 a 6.17	
A. Respecto del control interno	6.1	
B. Respecto del análisis contable y de legalidad de los estados financieros	6.2 a 6.10	
C. Respecto de las inversiones	6.11	
D. Respecto de la operación de compra de la tercera fase del edificio Meliá	6.12 a 6.17	
VII. RECOMENDACIONES	7.1 a 7.4	
ÍNDICE DE CUADROS		
ANEXOS		

Abreviaturas utilizadas en este Informe

AEAT	- Agencia Estatal de Administración Tributaria
FEDER	- Fondo Europeo de Desarrollo Regional
IBI	- Impuesto de Bienes Inmuebles
ICAC	- Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas
IGAE	- Intervención General de la Administración del Estado
IRPF	- Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas
IVA	- Impuesto sobre el Valor Añadido
LOFAGE	- Ley de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado (Ley 6/1997, de 14 de abril)
PAIF	- Programa de Actuaciones, Inversiones y Financiación
PEC	- Presupuestos de Explotación y de Capital
TEAR	- Tribunal Económico Administrativo Regional
TRLGP	- Texto refundido de la Ley General Presupuestaria
UE	- Unión Europea

I. INTRODUCCIÓN**A. Antecedentes.**

1.1 La Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, mediante Resolución del 10 de octubre de 1996, solicitó la realización de una «fiscalización específica, de acuerdo con lo previsto en la Ley Orgánica 2/1982 del Tribunal de Cuentas, con el fin de aclarar la gestión económica de la Autoridad Portuaria de Alicante en los ejercicios económicos de 1993, 1994 y 1995, así como el primer semestre de 1996». En respuesta a dicha solicitud, el Pleno del Tribunal de Cuentas acordó, en su reunión de 24 de octubre de 1996, incorporar dichas actuaciones a su Programa de fiscalizaciones para 1997, dentro del apartado IV «Informes especiales», subapartado IV.2 «A realizar por iniciativa de las Cortes Generales».

1.2 Las Directrices Técnicas a que debía ajustarse esta fiscalización fueron establecidas por acuerdo del Pleno del Tribunal de Cuentas de 26 de febrero de 1997.

B. Descripción de la entidad fiscalizada y normativa reguladora.

1.3 Las Autoridades Portuarias y el Ente Público Puertos del Estado se crearon por la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina mercante¹. En virtud de dicha Ley, los citados entes se

configuraron como de Derecho Público, de los previstos en el artículo 6.5² del Texto refundido de la Ley General Presupuestaria (TRLGP). La Autoridad Portuaria de Alicante nació por transformación del extinto Organismo Autónomo Junta del Puerto de Alicante, al que sucedió en la titularidad de su patrimonio, quedando subrogada en las relaciones jurídicas de las que aquél había sido parte, tal como se establecía en la disposición adicional sexta de la citada Ley de Puertos.

1.4 La Autoridad Portuaria de Alicante es una entidad con personalidad jurídica y patrimonio propios, independientes de los del Estado, con plena capacidad para obrar en el cumplimiento de sus fines. Dentro de éstos se encuentran, entre otros, los siguientes: a) la realización, autorización y control de las operaciones marítimas y terrestres relacionadas con el tráfico portuario y de los servicios portuarios; b) la ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios; c) la planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del puerto y de las señales marítimas; y d) la gestión del dominio público portuario y de las señales marítimas. Su ámbito territorial comprende la zona de servicio de los puertos de Alicante y Torrevieja y los espacios afectados al servicio de señalización marítima de ambos puertos. Los dos son de carácter comercial, declarados de interés general por la Ley 27/1992, aunque en su ámbito territorial se desarrollan también actividades no comerciales como las pesqueras y las náutico-deportivas.

1.5 En el período fiscalizado, la Autoridad Portuaria de Alicante tenía dos órganos de gobierno, el Presidente y el Consejo de Administración, y un órgano de gestión, el Director Técnico (actualmente denominado Director). Estos tres órganos, junto con los jefes de departamento, los de división y los de unidad, formaban la estructura administrativa y organizativa de la Autoridad Portuaria de Alicante*.

1.6 En el período fiscalizado, el régimen jurídico específico aplicable a la gestión económico-financiera de la Autoridad Portuaria estaba constituido por la citada Ley 27/1992 y por el TRLGP. En materia de adquisiciones patrimoniales y contratación la Autoridad Portuaria se regía por el ordenamiento jurídico privado, aunque con sujeción a los principios de publicidad y libre concurrencia, según se establece, entre otras disposiciones, en el artículo 35.2 de la Ley 27/1992.

1.7 En lo que se refiere al régimen presupuestario, las Autoridades Portuarias elaboran anualmente un anteproyecto del Programa de Actuaciones, Inversiones y Financiación (PAIF) y otro de los Presupuestos de Explotación y de Capital (PEC). Ambos se remiten al Ente Público Puertos del Estado, para su aprobación con carácter previo y su unión posterior a los programas y

¹ Modificada parcialmente por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre.

² Derogado por la disposición derogatoria única f) de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de organización y funcionamiento de la Administración General del Estado (LOFAGE).

* Párrafo modificado en función de las alegaciones.

presupuestos de este último. Los dos documentos se tramitan de acuerdo con los artículos 89.2 y 90 del TRLGP para su inclusión en los Presupuestos Generales del Estado. Aunque los presupuestos de las Autoridades Portuarias no tienen carácter limitativo, sus modificaciones están sujetas a los trámites y límites generales establecidos en el artículo 87.5 del TRLGP y a los específicos señalados en el artículo 50.4 de la Ley de Puertos.

1.8 En materia contable, las Autoridades Portuarias se rigen por el Código de Comercio y el Plan General de Contabilidad. El control de las mismas se ejerce tanto por la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE), a través del Plan anual de auditorías, como por el Ente Público Puertos del Estado y por el Ministerio de Fomento, en función de las facultades atribuidas a los mismos por la Ley 27/1992. Todo ello sin perjuicio del principio general de autonomía de gestión predicable de estos entes y del superior control del Tribunal de Cuentas.

1.9 En lo relativo, por último, a los ingresos de la Autoridad Portuaria, éstos tienen una doble naturaleza. Proceden, por una parte, de dos cánones (el de ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario y el canon por prestación de servicios al público y el desarrollo de actividades comerciales o industriales), que constituyen prestaciones patrimoniales de carácter público exigibles con arreglo al procedimiento establecido en el Reglamento General de Recaudación aprobado por el Real Decreto 1.684/1990, de 20 de diciembre. Y se generan, por otra, de la aplicación de las tarifas por la prestación de determinados servicios portuarios, a las que la Ley de Puertos configura como precios privados.

1.10 Las siguientes magnitudes permiten perfilar, esquemáticamente, la actividad de la Autoridad Portuaria de Alicante:

a) La gestión de la Autoridad Portuaria de Alicante fue deficitaria en el trienio 1993-1995, con pérdidas que ascendieron a 527,3 millones de pesetas en 1993 y a 113,9 millones de pesetas en 1995. Sólo en 1994 y después de recibir un Fondo de Contribución Interportuario³ neto de 503 millones de pesetas, la Autoridad Portuaria consiguió un beneficio de 263,3 millones de pesetas. Por su parte, los importes netos recibidos del Fondo de Contribución en 1993 y 1995 fueron inferiores a las pérdidas derivadas de la gestión de la Autoridad Portuaria, por lo que los resultados finales del Ente en esos dos años fueron negativos, tal como se indicará posteriormente en el cuadro 3.

b) En 1995, los gastos de explotación de la Autoridad Portuaria de Alicante se elevaron a 1.685,6 millones de pesetas, representando los gastos de personal y la dotación a la amortización del inmovilizado el 77 por 100 de los mismos. Por su parte, los ingresos de explotación ascendieron, en ese mismo año, a 1.522,7

millones de pesetas, representando la cifra de negocio el 99 por 100 de los mismos. El volumen de inversión realizada por la Autoridad Portuaria de Alicante en 1995 ascendió a 530 millones de pesetas, un importe ligeramente superior al de los dos años anteriores. En 1996, la cifra de inversión realizada alcanzó, sin embargo, los 2.430 millones de pesetas, debido fundamentalmente a la compra del edificio Meliá (cuyo coste se elevó a 1.890 millones de pesetas), operación que se analiza en el apartado V de este Informe.

c) El número de empleados de la Autoridad Portuaria de Alicante se ha ido reduciendo en el período, desde los 172 que figuraban en la plantilla al 31/12/1993 hasta los 153 al 31/12/1995. De estos últimos, 143 tenían la naturaleza de personal sujeto a convenio laboral.

C. *Objetivos, alcance y limitaciones de la fiscalización.*

Objetivos.

1.11 La fiscalización se ha desarrollado de acuerdo con los siguientes objetivos, fijados en las Directrices Técnicas:

a) Comprobar que las cuentas y los registros contables de la Autoridad Portuaria de Alicante reflejan adecuadamente los resultados de su gestión, de acuerdo con los principios y criterios contables que le son aplicables.

b) Verificar el cumplimiento de la legalidad en el desarrollo de sus actividades.

c) Analizar el grado de cumplimiento de los fines y objetivos que tiene atribuidos.

d) Evaluar los procedimientos y sistemas de gestión económico-financiera y de control.

e) Analizar en especial la compra realizada en 1996 por la Autoridad Portuaria de Alicante de la tercera fase del edificio Meliá.

Alcance.

1.12 El período fiscalizado cubre los años 1993 a 1995 en cuanto a los aspectos de regularidad y al análisis económico patrimonial, sin perjuicio de la ampliación de las comprobaciones a otros ejercicios cuando se ha estimado necesario. No obstante, en 1995 se han intensificado las pruebas por ser éste el último ejercicio completo del período fiscalizado. Por su parte, las actuaciones correspondientes al primer semestre de 1996 han tenido por objeto, principalmente, la fiscalización de la compra de la tercera fase del Meliá y de los tres locales de aparcamiento de todo el edificio⁴.

³ En los puntos 3.61 a 3.66 se analizará este Fondo.

⁴ A lo largo del Informe, se hará referencia, en ocasiones, al conjunto de esta operación aludiendo simplemente a la tercera fase, para facilitar la exposición.

En la ejecución del trabajo se han aplicado los procedimientos considerados en cada caso más acordes con las normas y procedimientos de auditoría habitualmente seguidos por el Tribunal de Cuentas y en particular las «Normas internas de fiscalización», en los términos acordados por el Pleno de esta Institución el 23 de enero de 1997. Los trabajos de campo se han desarrollado en la sede de la Autoridad Portuaria de Alicante y en la sede del Ente Público Puertos del Estado.

Limitaciones.

1.13 Los trabajos de fiscalización se han enfrentado a limitaciones que han dificultado e incluso impedido, en ocasiones, la aplicación de los procedimientos previstos. Estas limitaciones han sido las siguientes:

a) Las insuficiencias de la información existente en el área de Inmovilizado. Esta limitación se debe, en especial, a las deficiencias del inventario y a no haberse facilitado por la Autoridad Portuaria varios documentos imprescindibles para realizar determinados análisis de regularidad.

b) La Autoridad Portuaria de Alicante no ha aportado tampoco la documentación e información solicitada por el Tribunal sobre el derecho que asiste a las personas atendidas en el servicio médico de empresa.

c) El análisis de la gestión de los ingresos se ha visto limitado por la insuficiente información facilitada sobre la facturación anterior a 1995 y por la ausencia de registro de las concesiones y autorizaciones administrativas otorgadas.

d) La fiscalización de la compra de la tercera fase del edificio Meliá se ha visto dificultada por la inexistencia de un expediente que integre y soporte toda la operación.

D. Estructura del Informe y principales conclusiones.

1.14 Los resultados de la fiscalización se exponen en el presente Informe distribuidos en los seis apartados que siguen a este primero, de carácter introductorio. En el segundo se incluyen los resultados de la evaluación del control interno. El tercer apartado se dedica al análisis contable y de legalidad de los estados financieros del período 1993-1995. El apartado cuarto recoge el resultado de la fiscalización de las inversiones de la Autoridad Portuaria de Alicante. En el quinto se reseña la evaluación de este Tribunal sobre la compra del edificio Meliá. Por último, los apartados sexto y séptimo contienen, respectivamente, las conclusiones que se derivan de los resultados de la fiscalización y las recomendaciones formuladas por este Tribunal.

1.15 Con independencia del análisis más detallado de los resultados de la fiscalización que se presenta en los próximos apartados de este Informe (y, de manera más sistemática, en el apartado VI «Conclusiones»),

cabe anticipar aquí un resumen de los resultados más importantes:

a) Se han puesto de manifiesto importantes debilidades de control interno, que suponen riesgos en la salvaguarda de los derechos y activos; fundamentalmente, en las áreas de inmovilizado, personal e ingresos.

b) El Tribunal de Cuentas no puede emitir una opinión sobre los Balances de situación correspondientes a los ejercicios 1993, 1994 y 1995 por las limitaciones encontradas. Respecto de la cuenta de pérdidas y ganancias la opinión del Tribunal es positiva, con salvedades en lo que se refiere a las dotaciones a la amortización.

c) En la fiscalización de los gastos de la Autoridad Portuaria de Alicante se han puesto de relieve numerosas irregularidades. Entre ellas, cabe destacar: las detectadas en el cálculo y justificación de los gastos de personal por dietas y préstamos; la existencia de 36 viviendas propiedad de la Autoridad Portuaria de Alicante en situación irregular y con alquileres simbólicos o nulos; la aprobación de algunos gastos por órgano no competente; y la injustificada asunción de varios de ellos por la Autoridad Portuaria de Alicante.

d) En la fiscalización de los ingresos se han encontrado también deficiencias. Las principales se deben a la falta de desarrollo de la Ley 27/1992 en cuanto a los cánones, la insuficiente diligencia de la Autoridad Portuaria de Alicante en el ejercicio de la gestión de cobro de las deudas y la falta de facturación de algunas tarifas a ciertos usuarios.

e) Se ha observado la insuficiencia y falta de cumplimiento de la normativa en la planificación de las inversiones, así como el fraccionamiento de muchos expedientes.

f) Por lo que se refiere a la adquisición de la tercera fase del edificio Meliá, el Tribunal ha constatado la existencia de múltiples irregularidades. Las más importantes son las siguientes: la Autoridad Portuaria de Alicante y el Ente Público Puertos del Estado han incumplido la normativa reguladora de la Ley de Puertos en materia de competencias y procedimientos de contratación; no se ha justificado la necesidad de la adquisición del edificio, ni la finalidad de la misma, ni su interés público; el uso del edificio se encuentra limitado por fuertes restricciones jurídicas, principalmente de carácter urbanístico; las mediciones físicas de los locales adquiridos, efectuadas tras la operación, difieren sensiblemente de las escrituradas; los procesos de negociación y formalización de los distintos contratos que configuraban la operación presentaron serios problemas jurídicos (algunos no resueltos satisfactoriamente) relativos a la titularidad de ciertos derechos y al cálculo de ciertas contraprestaciones; la elevada plusvalía generada con la compra de los locales, que ascendió a casi cinco veces el precio fijado en la anterior transmisión en sólo siete años; y el coste adicional de 450 millones

de pesetas satisfecho en pago de diversas deudas de la sociedad vendedora, cuando la actuación lógica hubiera sido deducir esta cantidad del precio de compraventa.

Comentario a las alegaciones: El Presidente de Puertos del Estado señala en sus alegaciones que el cumplimiento de la normativa y de los procedimientos aplicables a la compra de la tercera fase del Meliá era competencia exclusiva de la Autoridad Portuaria. Por ello, considera improcedente la alusión a Puertos del Estado en este punto del Informe. El Tribunal de Cuentas, sin embargo, entiende que la participación del citado Ente en esta operación es clara, como se pondrá de manifiesto en el apartado V del Informe. En particular, pueden anticiparse aquí dos actuaciones de Puertos del Estado que prueban su participación en la compra: por un lado, la financiación de la misma con el Fondo de Contribución Interportuario, transferido al efecto por Puertos del Estado a la Autoridad Portuaria; por otro, la activa participación, en diversas actuaciones preparatorias de la operación, de quien era Presidente de Puertos del Estado en el momento de la compra, como él mismo reconoce en sus alegaciones.

E. *Tratamiento de las alegaciones.*

1.16 De acuerdo con lo previsto en el artículo 44.1 de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas (LFTCu), el anteproyecto de Informe fue puesto de manifiesto, para la formulación de alegaciones, a los actuales Presidentes de la Autoridad Portuaria de Alicante y de Puertos del Estado y a sus predecesores en los cargos, los cuales los desempeñaron durante todo el período fiscalizado. Los dos primeros y el que fue Presidente de Puertos del Estado en el período fiscalizado han presentado alegaciones en el plazo establecido. Por el contrario, quien fue Presidente de la Autoridad Portuaria de Alicante en los ejercicios fiscalizados no ha presentado ningún escrito haciendo uso de tal derecho. Todos los documentos recibidos se acompañan al presente Informe.

1.17 La sistemática utilizada para comentar las alegaciones consiste en insertar la opinión del Tribunal respecto a su contenido a continuación de los párrafos a los que aquéllas se refieren. Los comentarios del Tribunal se ciñen a aquellos aspectos de lo alegado que cumplan las dos condiciones siguientes: a) referirse a hechos y valoraciones propios del ámbito objetivo de la fiscalización practicada (según se define en el punto 1.11) y, b) ser a la vez relevantes para una adecuada interpretación y calificación de los resultados que se presentan en el Informe. No se contestan, en consecuencia, las valoraciones subjetivas respecto del trabajo realizado por el Tribunal ni las descalificaciones que aparecen recogidas en alguno de los escritos de alegaciones.

II. CONTROL INTERNO

2.1 Se han observado importantes deficiencias en los sistemas de organización y funcionamiento de la Autoridad Portuaria de Alicante dirigidos a la salvaguarda de sus activos. Tales deficiencias, que se describen en este apartado, implican serias debilidades del control interno de la Autoridad Portuaria, con los inevitables riesgos inherentes a las mismas.

A. *Sobre el inmovilizado.*

2.2 Por lo que se refiere al control del inmovilizado, la Autoridad Portuaria de Alicante no disponía en 1993 de un inventario del mismo. El único control al respecto se efectuaba a través de unas fichas manuales. En 1994 se implantó un programa informático para controlar los elementos de inmovilizado y su amortización. Este programa presenta, sin embargo, defectos de importancia, como los siguientes: a) los inventarios no están totalizados, ni siquiera por grupos de elementos, y la agrupación de los elementos en familias no se corresponde siempre con las cuentas del inmovilizado, lo que dificulta su conciliación; b) en algunos casos, la identificación de los elementos en el inventario es insuficiente e inadecuada; c) resulta imposible conocer el detalle de la amortización acumulada de cada elemento por años; y d) no existe ningún código o clave que permita identificar los elementos del inmovilizado inventariados que se encuentran en poder de terceros mediante concesión u otro título.

2.3 Independientemente de estas deficiencias del programa informático, se ha verificado que el inventario no es completo, habiéndose detectado por el Tribunal varios bienes de inmovilizado material que, a 31-12-1995, no figuraban registrados ni en el inventario ni en la contabilidad. Es de destacar, en este sentido, la falta de inclusión en el inventario de algunos bienes procedentes de reversiones por finalización de concesiones, así como de ciertos elementos de transporte. Por otro lado, la Autoridad Portuaria de Alicante no realizó, entre 1993 y 1995, ninguna revisión física del inventario completo que le permitiera detectar los elementos del inmovilizado no inventariados; a lo que se suma el hecho de no haber asignado a cada elemento un número identificativo, lo que dificulta su localización. Además, el sistema de archivo y ordenación de los documentos contables referidos al inmovilizado presenta importantes deficiencias.

2.4 No existen instrucciones escritas que establezcan los procedimientos aplicables a las ventas y retiros o, en general, a cualquier motivo de baja de los elementos del inmovilizado, ni ha sido fijado el importe mínimo de los bienes y enseres inventariables. Así, el Tribunal ha detectado varias bajas del inmovilizado sin que conste la existencia de autorización expresa para haberlo hecho. Tampoco se ha establecido ningún

procedimiento de control que asegure, de un lado, que todo asiento contable de alta o baja del inmovilizado genere, a su vez, una alta o una baja en el registro informático del inventario y viceversa; y, de otro, que al final del ejercicio se efectúen las correspondientes conciliaciones entre los registros auxiliares y los saldos contables.

2.5 Por último, en lo relativo a la protección de la propiedad de los terrenos, edificios y obras en general de los puertos de Alicante y Torre Vieja, cabe señalar que prácticamente ninguno de ellos figura inscrito en los Registros de la Propiedad de Alicante. En efecto, solicitada nota simple informativa a los distintos Registros de la Propiedad de Alicante, en ninguno de ellos figura como titular dicha entidad, ni en su denominación actual ni bajo otras denominaciones históricas, salvo la inscripción correspondiente a la operación Meliá, realizada en 1996, y las de siete terrenos inscritos entre 1909 y 1912 a favor de la «Junta de Obras del Puerto». Ninguno de estos últimos ha podido identificarse con los terrenos que figuran en el inventario de la Autoridad Portuaria de Alicante. En relación a la cobertura, mediante pólizas de seguros, de distintos riesgos sobre su inmovilizado, la entidad, hasta el 31/12/1994, solamente tenía asegurada una parte del mismo; en concreto, las oficinas del puerto. A partir de esta fecha, la Autoridad Portuaria contrató una póliza con otra compañía para asegurar todas las instalaciones de los puertos de Alicante y Torre Vieja. Sin embargo, no anuló la póliza anterior, por lo que durante 1995 se duplicó la cobertura del seguro de las oficinas del puerto, excepto por los conceptos de robo y expoliación que el nuevo seguro no cubría.

B. *Sobre el personal.*

2.6 La unidad encargada de la gestión de personal es la División de Coordinación y Gestión de personal. En ella se centralizaban todos los procedimientos relacionados con la gestión y el control interno de esta área. Para ninguno de tales procedimientos existían manuales y sólo se disponía de programas informáticos para la elaboración de nóminas, el control de horarios y las liquidaciones de los Seguros Sociales y el IRPF; el resto de los procedimientos de personal se gestionaba a través de registros manuales, algunos de cuyos datos eran necesarios para la confección de las nóminas.

2.7. Durante el período fiscalizado, el programa informático de nóminas era incompatible con el de contabilidad. Ello obligaba a realizar cada año de forma manual alrededor de 195 asientos contables, con el riesgo de posibles errores en la transmisión de los datos. Se ha comprobado, además, que no se conciliaban los datos de gestión de nóminas y los contables. La información interesada al efecto por el Tribunal presentaba numerosas discrepancias y omisiones. No obstante, el Tribunal ha podido conseguir conciliar estos

datos tras un proceso muy laborioso, ante la ausencia de cualquier tipo de comprobación al respecto por el órgano gestor.

2.8. El control de los anticipos al personal para gastos de desplazamiento, alojamiento y manutención, y su posterior justificación, presentaba las siguientes debilidades: a) no existía un registro auxiliar de los anticipos que recogiera cada orden de viaje y su liquidación posterior; b) tampoco se inscribían los citados anticipos en los registros auxiliares de tesorería y contables, funcionando la salida de estos fondos como vales de caja (hasta octubre de 1995 no se empiezan a contabilizar los anticipos como pagos a justificar y hasta abril de 1996 no se registran las salidas de estos fondos en los libros auxiliares de tesorería); c) las comisiones de servicio por desplazamientos no aparecen suficientemente motivadas; y d) en algunos casos se entregaron anticipos para este tipo de gastos sin haberse liquidado los anteriores, ya que la justificación de los mismos se producía entre cuatro y seis meses después de su cobro.

2.9 En relación a los créditos otorgados al personal mediante préstamos y anticipos se ha observado: por una parte, que la Autoridad Portuaria de Alicante no realizó ningún seguimiento sobre los intereses liquidados y pendientes de liquidar; y, por otra, que los expedientes de concesión de estos créditos no estaban en todos los casos completos. En efecto, en dos de los seis expedientes de préstamos analizados faltaban las resoluciones de concesión y en tres de los seis expedientes de anticipos reintegrables analizados faltaban las solicitudes del anticipo. Se ha comprobado, además, que la Autoridad Portuaria de Alicante otorgó algunos anticipos cuando aún no habían sido devueltos los anteriores. La necesidad de cumplir con este requisito se encontraba establecida en el antiguo convenio colectivo, referido a los anticipos otorgados «por el mismo motivo». Sin embargo, parece que la Autoridad Portuaria no intentó aplicar esta disposición en ningún momento, hasta el punto de que en los expedientes ni siquiera se especificaban los motivos por los que se concedía el anticipo.

2.10 En lo concerniente al sistema de gestión y control interno de los fondos de prestaciones sociales, cabe indicar que en el período fiscalizado la Autoridad Portuaria de Alicante no tenía establecido ningún sistema de control sobre las pensiones complementarias, cuyas cuantías máximas en concurrencia con otras pensiones públicas no pueden sobrepasar los límites establecidos anualmente por las leyes de Presupuestos Generales del Estado. La Autoridad Portuaria de Alicante se limitaba a revalorizar anualmente la pensión aplicando el incremento que establece la Ley de Presupuestos, ignorando tanto si los perceptores de las pensiones complementarias percibían otras pensiones (además de las de la Seguridad Social que complementan), como los importes revalorizados de todas éstas.

2.11 La Autoridad Portuaria de Alicante tampoco había establecido ningún sistema de seguimiento de las posibles causas que extinguen el derecho a percibir algunas de dichas pensiones, excepto el fallecimiento de los pensionistas. La ausencia de seguimiento afecta, sobre todo, a las pensiones de viudedad y de orfandad. En las primeras se puede extinguir el derecho por el cambio de estado civil. En las segundas, además de por la causa anterior, el derecho se extingue por la edad, por cesar la circunstancia que justificaba el derecho o por condena judicial. Al no disponer la Autoridad Portuaria de Alicante de los expedientes de las pensiones complementarias otorgadas por el extinto Montepío, desconocía los antecedentes del reconocimiento de las pensiones complementarias. Estos antecedentes son especialmente importantes en el caso de las pensiones de orfandad, ya que presentan ciertas peculiaridades sobre su extinción, en función del régimen de otorgamiento. La documentación en poder de la Autoridad Portuaria se limita, sin embargo, a una relación nominal de pensionistas que le facilitó el extinto Montepío, en la que sólo se especifica el importe de las pensiones complementarias que cada uno percibía en el momento de la integración.

C. *Sobre los ingresos.*

2.12 Para efectuar el control interno sobre los ingresos, la Autoridad Portuaria de Alicante contaba con un programa informático, denominado ITP, en el que se incluía un módulo de gestión de cobros. No obstante, a través de dicho programa no pudo obtenerse el detalle de la facturación del ejercicio 1993, ni el de la deuda a 31-12-1993 y 31-12-1994. Esta falta de información sobre los citados ejercicios ha impedido al Tribunal realizar un análisis comparativo de la evolución de los índices de cobro y de la situación de la deuda en el trienio 1993-1995. Por otro lado, la inexistencia de un registro histórico de las concesiones y autorizaciones administrativas otorgadas ha impedido comprobar la integridad de la facturación; amén de suponer un incumplimiento del artículo 37.j) de la Ley 27/1992, que establece como una de las funciones de las Autoridades Portuarias la de elaborar y mantener actualizados los censos y registros de usos del dominio público portuario. Tampoco dispone la Autoridad Portuaria de Alicante de registros adecuados para controlar las facturas que estaban en situación de recurso por los interesados ante los Tribunales.

2.13 En cuanto a las tarifas, algunas de ellas se facturaban a partir exclusivamente de la información que facilitaban los propios interesados; sin que la Autoridad Portuaria de Alicante realizara ninguna comprobación, ni siquiera en términos selectivos. En concreto, las tarifas denominadas T.2, T.3 y T-9.2 (esta última, antes de que fuera gestionada por un tercero, a partir de noviembre de 1995) se facturaban sobre la base de la

información presentada por el propio consignatario de los buques. Por su parte, las denominadas T-4, T-5 y T-0 se facturaban a partir de la información suministrada por las cofradías de pescadores y los clubes náuticos (excepto el Real Club Náutico de Torrevieja). La Autoridad Portuaria de Alicante tampoco disponía de registros adecuados para girar las correspondientes tarifas en el caso de la T-9.4 (recogida de basuras) y de la T-8 (suministro de agua y electricidad). En ambos supuestos, las deficiencias del sistema establecido por la Autoridad Portuaria de Alicante no permitían garantizar que todos los servicios prestados fuesen efectivamente facturados.

2.14 En relación a la liquidación de los intereses de demora y del recargo del 20 por 100 en vía ejecutiva, cuya gestión corresponde a la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT), la Autoridad Portuaria de Alicante no había establecido ningún procedimiento para controlar la efectiva liquidación en todos los casos de las citadas cantidades, ni la corrección de los cálculos.

III. ANÁLISIS CONTABLE Y DE LEGALIDAD DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

A. *Opinión de auditoría.*

3.1 Las limitaciones señaladas anteriormente impiden al Tribunal emitir una opinión sobre el Balance de situación de la Autoridad Portuaria de Alicante en los ejercicios 1993, 1994 y 1995. Con independencia de ello se han podido examinar ciertas cuentas sobre las cuales se han detectado determinadas deficiencias, que se exponen en este apartado. La opinión del Tribunal es, sin embargo, positiva respecto a la representatividad de la cuenta de pérdidas y ganancias, salvo en lo relativo a la dotación a la amortización del inmovilizado.

B. *Cuentas de balance.*

3.2 En el Anexo I se presentan los Balances de situación de la Autoridad Portuaria de Alicante referidos a los ejercicios de 1993 a 1995. Como resumen, se recogen en el cuadro 1 los saldos, a fin de cada ejercicio, de las masas patrimoniales que configuran el Activo y Pasivo de la citada Autoridad. En el Activo, la partida más importante es «Inmovilizado material», que supone alrededor del 90 por 100 del total en cada uno de los tres ejercicios. La partida «Deudores» es la siguiente en tamaño, habiéndose más que duplicado a lo largo del período examinado. En el Pasivo las partidas más importantes, después de la representativa del patrimonio, son «Provisiones para riesgos y gastos» y «Acreedores a corto plazo». La primera de ellas tiene como mayor componente las provisiones para pensiones y para el Fondo de cobertura de accidentes de tra-

bajo, que se analizan en los puntos 3.27 a 3.32. De conformidad con la evaluación de riesgos obtenida de las pruebas de control interno, la fiscalización de los balances de la Autoridad Portuaria de Alicante se ha centrado esencialmente sobre las rúbricas «Inmovilizado», «Deudores» y «Provisiones». También se han realizado comprobaciones sobre las cuentas de tesorería, de acreedores a corto y largo plazo y de participaciones en

empresas del grupo, sin que se hayan observado deficiencias importantes. Los resultados del análisis del inmovilizado se describen seguidamente, mientras que los de deudores y provisiones se han situado, para su mejor tratamiento sistemático, en el subapartado C «Cuentas de explotación y resultados», junto con el análisis de las cuentas de ingresos y gastos relacionadas con ellas.

Cuadro 1: Situación patrimonial de la Autoridad Portuaria de Alicante al término de los ejercicios 1993 a 1995

(Miles de pesetas)

ACTIVO	31/12/93	31/12/94	31/12/95	PASIVO	31/12/93	31/12/94	31/12/95
Gastos de establecimiento	2.476	2.019	1.563	Patrimonio-	6.697.862	6.569.223	19.544.552
Inmovilizaciones inmatrimiales (neto)	3.769	21.204	20.685	Resultados acumulados	-	(3.033)	260.235
Inmovilizaciones materiales (neto)	7.770.530	7.650.303	20.662.140	Pérdidas y ganancias	(152.312)	263.268	(105.971)
Inmovilizaciones financieras	26.310	20.544	19.918				
TOTAL INMOVILIZADO	7.803.085	7.694.070	20.704.306	FONDOS PROPIOS	6.545.550	6.829.458	19.698.816
GTOS. A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	5.369	4.162	2.954	INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	-	147.535	327.799
Existencias	16.072	13.606	10.032	PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	800.304	886.282	887.512
Deudores	321.968	568.233	676.717	ACREEDORES A LARGO PLAZO	414.902	335.967	252.293
Inversiones financieras temporales	1	311.955	126.825	Deudas con empresas del grupo a corto plazo	-	-	49.934
Tesorería	127.692	36.718	103.548	Acreedores comerciales	58.703	71.150	71.355
Ajustes por periodificación	-	8.783	-	Otras deudas no comerciales	454.728	367.135	336.673
TOTAL ACTIVO CIRCULANTE	465.733	939.295	917.122	TOTAL ACREEDORES A CORTO PLAZO	513.431	438.285	457.962
TOTAL ACTIVO	8.274.187	8.637.527	21.624.382	TOTAL PASIVO	8.274.187	8.637.527	21.624.382

Inmovilizado.

3.3 El cuadro 2 refleja la evolución del inmovilizado material e inmaterial, junto a la del inmovilizado en curso, entre el 1-1-1993 y el 31-12-1995. Como puede observarse en el mismo, el inmovilizado bruto experimentó en el período un incremento absoluto de 10.103 millones de pesetas (un 70,6 por 100 en términos relativos). En ese mismo período, la amortización

acumulada registró una reducción absoluta de 1.433 millones de pesetas (un 27,7 por 100). El motivo principal, tanto del incremento del inmovilizado como de la disminución de la amortización acumulada, se debe a un ajuste que la Autoridad Portuaria de Alicante realizó en 1995, como consecuencia de una nueva valoración de algunos elementos de su inmovilizado material con referencia al 1-1-1993. Dicho ajuste será objeto de un análisis pormenorizado en los puntos 3.6 y 3.7.

Cuadro 2: Evolución del inmovilizado en el período 1993-1995

(Miles de pesetas)

Conceptos	Total			Inmovilizado material			Inmovilizado inmaterial			Inmovilizado en curso
	Bruto	Amortización Acumulada	Neto	Bruto	Amortización Acumulada	Neto	Bruto	Amortización Acumulada	Neto	
Saldo 1/01/93	14.309.783	(5.162.955)	9.146.828	13.507.976	(5.162.955)	8.345.021	0	0	0	801.807
Altas	1.292.278	(1.887.824)	(595.546)	866.841	(1.886.656)	(1.019.815)	4.937	(1.168)	3.769	420.500
Bajas	(787.255)	10.272	(776.983)	(32.403)	10.272	(22.131)	0	0	0	754.852
Saldo 31/12/93	14.814.806	(7.040.507)	7.774.299	14.342.414	(7.039.339)	7.303.075	4.937	(1.168)	3.769	467.455
Altas	1.353.252	(750.560)	602.692	866.763	(743.422)	123.341	24.573	(7.138)	17.435	461.916
Bajas	(819.202)	113.718	(705.484)	(196.038)	113.718	(82.320)	0	0	0	623.164
Saldo 31-12-94	15.348.856	(7.677.349)	7.671.507	15.013.139	(7.669.043)	7.344.096	29.510	(8.306)	21.204	306.207
Altas	18.646.283	(706.718)	17.939.565	18.167.028	(700.503)	17.466.525	5.696	(6.215)	(519)	473.559
Bajas	(9.582.549)	4.654.302	(4.928.247)	(9.036.001)	4.654.302	(4.381.699)	0	0	0	546.548
Saldo 31-12-95	24.412.590	(3.729.765)	20.682.825	24.144.166	(3.715.244)	20.428.922	35.206	(14.521)	20.685	233.218

3.4 La mayoría de las altas en el inmovilizado de 1993 y 1994 corresponden a elementos de inmovilizado en curso tras pasados al inmovilizado material. Otra parte, pequeña en términos relativos, corresponde a diversos ajustes, algunos de los cuales no se encuentran debidamente justificados. Así, una alta de 1993 por 50 millones de pesetas corresponde a las señales marítimas que la extinta Dirección General de Puertos cedió a la Autoridad Portuaria de Alicante y cuya valoración ésta estimó en el citado importe, sin que existiera ningún tipo de documentación justificativa del cálculo. Otra alta, por 4,5 millones de pesetas, corresponde a un ajuste contable, efectuado también en 1993, del que no se dispone de documentación justificativa. Igual ocurre con otro ajuste de 1994, por valor de 0,9 millones de pesetas.

3.5 El Tribunal no ha podido verificar si es correcta la dotación a la amortización de 1993 (593 millones de pesetas), dado que la Autoridad Portuaria de Alicante no disponía de información sobre el detalle individualizado por elementos. Por otro lado, la Autoridad Portuaria de Alicante realizó en ese mismo año un ajuste contable incrementando la amortización acumulada en 1.295 millones de pesetas, con cargo a la cuenta de «Patrimonio». Este ajuste fue debido a la aplicación de unas nuevas tablas de vida útil y valor residual, establecidas por el Ente Público Puertos del Estado en sustitución de las que se estaban aplicando desde 1965. Las nuevas cifras de vida útil y valor residual del inmovilizado eran inferiores a las anteriores. Por indicación del Ente Público Puertos del Estado, el ajuste correspondiente se realizó siguiendo dos crite-

rios distintos, sin que existieran razones objetivas para tal diferenciación:

a) Para los bienes que en función de las nuevas tablas de vida útil ya debían estar totalmente amortizados, la Autoridad Portuaria incrementó la amortización acumulada, con cargo a la cuenta de «Patrimonio», por la diferencia entre el valor neto contable y el valor residual a 1-1-93.

b) Para el resto de los bienes, en lugar de aplicar el mismo criterio, se difirió el ajuste distribuyéndolo entre los restantes años de vida útil, a través de las sucesivas amortizaciones.

La Intervención General de la Administración del Estado (IGAE) criticó esta actuación en su informe de control financiero de 1993 y cuantificó el defecto de amortización acumulada en 1.593,4 millones de pesetas y el exceso de la dotación del ejercicio 1993 en 257,5 millones de pesetas. Dada la discrepancia del Ente Público Puertos del Estado con este criterio de la IGAE, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente realizó una consulta al Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC), que resolvió en marzo de 1995 en el mismo sentido que la Intervención.

Comentarios a las alegaciones: Las alegaciones del Presidente de Puertos del Estado señalan que el dictamen del ICAC no resolvió en el mismo sentido que la Intervención, puesto que no se decantó por la cuantificación efectuada por ésta. No obstante, el fundamento del dicta-

men del ICAC coincide con el planteamiento de la IGAE en que el ajuste correspondiente al cambio de las vidas útiles debía realizarse tomando como contrapartida el patrimonio inicial de la Autoridad Portuaria. La coincidencia que señala el Tribunal se refiere a este aspecto específico, que constituye el objeto del punto 3.5.

3.6 Por lo que se refiere a las variaciones del inmovilizado en 1995, a las derivadas de las causas señaladas para ejercicios anteriores se suma un importante ajuste motivado por la nueva valoración de algunos elementos del inmovilizado, con referencia al 1-1-1993, efectuada por la Autoridad Portuaria de Alicante mediante contratación externa encargada por Puertos del Estado. El efecto neto de dicho ajuste sobre la cuenta de inmovilizado supuso un incremento de la misma de 8.675 millones de pesetas, teniendo como contrapartida la cuenta de «Patrimonio». Otra consecuencia de la nueva valoración fue la rebaja de la amortización acumulada de estos elementos en 4.300 millones de pesetas, con abono también a «Patrimonio». De esta forma, el efecto neto total sobre la cuenta patrimonial fue un incremento de 12.975 millones de pesetas.

3.7 El resultado de la revisión por el Tribunal de estas nuevas valoraciones se concreta en las siguientes observaciones:

a) Los terrenos, que al 1-1-1993 figuraban en el balance de la Autoridad Portuaria de Alicante por 370 millones de pesetas, fueron valorados en 1995 en 12.906 millones de pesetas. Se desconoce, sin embargo, si el motivo de este aumento, que multiplicó por casi 35 el valor de los terrenos, se debió a la inclusión de nuevos terrenos no considerados anteriormente o al incremento del valor de mercado de los antiguos, ya que la Autoridad Portuaria de Alicante no disponía de un detalle pormenorizado de los terrenos contabilizados al 1-1-1993.

b) En el saldo de la citada cuenta al 31-12-1995, no estaban registrados los terrenos correspondientes a los faros (señales marítimas) que en virtud de la disposición adicional sexta de la Ley 27/1992 pasaron a depender de la Autoridad Portuaria de Alicante. En efecto, según el acta de entrega suscrita entre la Dirección General de Costas y la Autoridad Portuaria de Alicante, de fecha 23 de diciembre de 1992, fueron entregados ocho faros con una superficie de terreno total de 180.358,6 metros cuadrados. Estos terrenos fueron incluidos en el inventario que se realizó en 1994, aunque con valor cero. En las nuevas valoraciones efectuadas en 1995 se excluyeron los mismos expresamente.

c) De conformidad con el objeto de la contratación externa, la revaloración del inmovilizado realizada en 1995 sólo afectó al 65,5 por 100 del inmovilizado existente al 1-1-1993 (terrenos y algunas construcciones). El resto del inmovilizado siguió valorado conforme al criterio anterior.

d) La nueva valoración de los elementos de inmovilizado realizada por la empresa contratada tuvo por objeto determinar el «valor real de utilización» de los mismos a 1-1-93 (asimilable al valor venal). Sin embargo, el Plan General de Contabilidad sólo permite emplear el criterio del valor venal cuando los bienes sean adquiridos a título gratuito. No parece ser éste el caso en el ajuste aquí examinado, sino que su causa radica más bien en la insuficiente información que existía para determinar el precio de adquisición originario.

Comentarios a las alegaciones⁵: Según las alegaciones del Presidente de Puertos del Estado, la única forma posible de poner en práctica la resolución del ICAC era determinar un «valor real de utilización» de los elementos del inmovilizado a 1-1-93. El Tribunal opina, sin embargo, que la solución más acorde con la resolución del ICAC habría sido ajustar a 1-1-93 la amortización acumulada, empleando como contrapartida el Patrimonio inicial, en lugar de diferir el ajuste a los futuros ejercicios a través de la dotación anual a la amortización.

3.8 Como consecuencia de todo lo anterior, el inmovilizado de la Autoridad Portuaria de Alicante a 31-12-1995 está valorado por aplicación de tres criterios diferentes: a) algunos elementos adquiridos antes del 1-1-1993 están valorados por el coste revalorizado de adquisición o producción; b) otros elementos del mismo grupo están valorados por el «valor real de utilización» citado en el punto 3.7; y c) los elementos adquiridos después del 1-1-1993 están valorados por el coste de adquisición o producción. Se incumple de este modo el principio de uniformidad establecido en el Plan General de Contabilidad.

Comentarios a las alegaciones: No pueden aceptarse las alegaciones del Presidente de Puertos del Estado sobre este punto, cuando señalan que los tres criterios de valoración descritos respondieron al seguimiento de las instrucciones contables dictadas por los órganos competentes. Como se ha señalado en los puntos anteriores, algunos criterios de valoración aplicados discrepaban de la posición mantenida por la IGAE y el ICAC y fueron contrarios a lo preceptuado en el Plan General de Contabilidad.

3.9 Por último, se han encontrado también deficiencias de menor importancia relativa que afectan al saldo de las cuentas de inmovilizado al cierre de 1995. Entre ellas, cabe citar las siguientes: un error en la contabilización de una venta de dos grúas; algunos errores en el cálculo de la amortización acumulada al 31-12-1993;

⁵ La alegación cita el punto 3.6 letra d) de este Informe, aunque de su contenido se deduce que se refiere al punto 3.7 letra d).

la asignación errónea de las tablas de vida útil a algunos elementos; la activación indebida de determinados gastos; la contabilización como gasto de algunas partidas activables; y la consideración como amortizables de algunos gastos que no lo son. Por otra parte, las incorporaciones por reversiones de 1994, que ascendieron a 19 millones de pesetas, se aplicaron incorrectamente a los ingresos extraordinarios del propio ejercicio. Lo procedente hubiese sido aplicarlas a la cuenta 139 «Otros ingresos a distribuir en varios ejercicios», acomodando cada año la contabilización de los ingresos al ritmo de la amortización de cada elemento. Las reversiones de 1995 se contabilizaron correctamente.

C. Cuentas de explotación y resultados.

3.10 En el Anexo II se presentan de manera detallada los ingresos y gastos producidos en la actividad de la Autoridad Portuaria de Alicante, ofreciéndose un resumen con los principales conceptos en el cuadro 3. Como puede observarse, la actividad de la Autoridad Portuaria de Alicante fue deficitaria en los tres ejercicios considerados, enjugándose parte de sus pérdidas mediante el Fondo de Contribución Interportuario (que incluso originó beneficios en 1994). En los puntos siguientes se recoge el resultado del análisis contable y de legalidad de los principales componentes de las cuentas de explotación y resultados.

Cuadro 3: Ingresos, gastos y resultados de la Autoridad Portuaria de Alicante en el período 1993-1995

(Miles de pesetas)

CONCEPTO	1993			1994			1995		
	INGRESOS	GASTOS	RESULTADOS	INGRESOS	GASTOS	RESULTADOS	INGRESOS	GASTOS	RESULTADOS
Explotación	1.112.591	1.548.301	(435.710)	1.353.064	1.521.487	(168.423)	1.522.681	1.685.590	(162.909)
Financieros	14.749	44.215	(29.466)	15.800	39.460	(23.660)	27.484	32.936	(5.452)
ACTIVIDADES ORDINARIAS	1.127.340	1.592.516	(465.176)	1.368.864	1.560.947	(192.083)	1.550.165	1.718.526	(168.361)
Extraordinarios	18.038	80.174	(62.136)	34.583	82.232	(47.649)	230.497	176.062	54.435
SUBTOTAL OPERACIONES	1.145.378	1.672.690	(527.312)	1.403.447	1.643.179	(239.732)	1.780.662	1.894.588	(113.926)
Fondo Contribución Interportuario	417.000	42.000	375.000	570.000	67.000	503.000	86.955	79.000	7.955
TOTAL	1.562.378	1.714.690	(152.312)	1.973.447	1.710.179	263.268	1.867.617	1.973.588	(105.971)

Gastos de personal.

3.11 En el período fiscalizado la estructura de personal de la Autoridad Portuaria de Alicante constaba de tres grupos principales:

a) Altos Cargos: Constituido por el Presidente de la Autoridad Portuaria, cuyo nombramiento correspondía en el período fiscalizado al Ministro de Obras Públicas y Transportes (actualmente corresponde al órgano competente de la Comunidad Autónoma)*.

b) Personal laboral no sujeto al convenio colectivo: Integrado por el Director Técnico, los Jefes de departamento, los Jefes de división y los Jefes de unidad.

c) Personal laboral, fijo o eventual: Formado por el resto de los empleados, desde los jefes de grupo hasta los peones. Están sujetos a convenio. En el período examinado, el vigente era el I Convenio Colectivo de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias.

Este convenio fue aprobado el 7 de junio de 1995, aunque abarcaba el período del 1 de enero de 1993 al 31 de diciembre de 1997. Hasta la aprobación del mismo, el marco de referencia utilizado por la Autoridad Portuaria de Alicante fue el XI Convenio Colectivo Interprovincial de las Juntas de Puertos.

3.12 No se ha facilitado al Tribunal la única estructura organizativa que se presentó durante el período fiscalizado al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria (el 7-5-1993). Durante 1994, sin embargo, existieron dos estructuras diferentes, autorizadas el 4-2-1994 por Puertos del Estado. Este Ente autorizó el 12-4-1995 una nueva estructura organizativa para la Autoridad Portuaria, que la misma no aplicó correctamente. Entre las deficiencias detectadas, cabe destacar la sustitución de la denominación de Jefe de Departamento Económico Financiero por la de Director Económico Financiero. Aunque este cambio no afectó a los niveles retributivos salariales, sí tuvo efectos económicos en las dietas por razón de servicio al equiparar las de éste a las que correspondían al Director Técnico. Además, el Director Económico Financie-

* Párrafo modificado en función de las alegaciones.

ro asumió funciones que tenía atribuidas el Director Técnico, como formar parte de algunas mesas de contratación y conceder algunos anticipos reintegrables al personal.

3.13 En términos netos, la plantilla registró una reducción de cinco trabajadores en 1994 y de catorce trabajadores en 1995, lo que supone una caída del 2,9 por 100 en el primer año y del 8,4 por 100 en el segundo. En el Plan de Empresa para 1994 se estimó que la plantilla óptima de la Autoridad Portuaria de Alicante debía ser de 136 trabajadores; lo cual significa que, a 31-12-1995, todavía existía un excedente de diecisiete trabajadores sobre la plantilla óptima. Uno de los colectivos laborales más sobredotados era el de los maquinistas de grúas que, según los propios Planes de Empresa, presentaba unos excedentes muy altos. Las medidas adoptadas por la Autoridad Portuaria para resolver este problema resultaron insuficientes ya que, entre el 31-12-1993 y el 31-12-1995, este colectivo disminuyó sólo en un trabajador. A partir del Plan de Empresa para 1995, la Autoridad Portuaria se planteó el traspaso de parte de este colectivo a la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba, pero esta posibilidad no resultó viable al ser este colectivo también excedentario en la citada sociedad. Pese a ello, en febrero de 1997 se produjo un primer traspaso de tres maquinistas de grúas. Hasta el Plan de Empresa para 1996, la Autoridad Portuaria de Alicante no se planteó la posibilidad de proceder a la formación de este colectivo para que pudiera desarrollar otros trabajos. Por el contrario, durante 1995 contrató temporalmente a siete trabajadores de otras categorías; de los cuales, seis bajo la modalidad de contrato por acumulación de tareas y el otro por la de contrato para obra o servicio determinado. Otros dos trabajadores, que habían sido contratados con carácter temporal y bajo distintas modalidades desde 1988, fueron finalmente contratados con carácter indefinido.

3.14 A principios de 1993, la Autoridad Portuaria de Alicante contrató a un arquitecto con sujeción al Derecho Civil. A juicio del Tribunal de Cuentas, algunas cláusulas de este contrato, sus addendas y ciertas actuaciones posteriores relacionadas con el mismo, corresponden más a una contratación laboral que a un contrato civil de arrendamiento de servicios. En efecto, en el citado contrato, que establecía como precio el de los honorarios profesionales por redacción de proyectos y dirección de obras, se estableció un mínimo fijo anual de 6 millones de pesetas, con pagas mensuales de 500.000 pesetas y un plazo de vigencia indefinido. Posteriormente, la Autoridad Portuaria de Alicante autorizó al citado arquitecto, sin que estuviese así previsto en el contrato inicial, para que pudiese utilizar los locales y dispusiera del personal de la Entidad. En junio de 1994, el Presidente de la Autoridad Portuaria de Alicante designó al citado arquitecto para desempeñar transitoriamente el puesto de Director Técnico, que

había quedado vacante. Dicha situación se prolongó hasta el 16-9-1995, fecha en la que se contrató como Director Técnico a otra persona. Por el conjunto de las prestaciones realizadas entre 1993 y 1995 el arquitecto recibió un total de 46 millones de pesetas.

3.15 Los sueldos y salarios correspondientes a las nóminas de 1995 ascendieron a 466,3 millones de pesetas. En dicho ejercicio se tramitaron, además, nóminas de atrasos de 1993 y 1994, con motivo de la aplicación del nuevo convenio colectivo. Dichos atrasos ascendieron a 18,5 millones de pesetas por retribuciones íntegras, más 6 millones de pesetas por Seguros Sociales a cargo de la empresa. Sin embargo, la Autoridad Portuaria de Alicante ya había contabilizado en 1993, como sueldos y salarios devengados en el citado ejercicio y pendientes de pago a 31-12-1993, 8 millones de pesetas por retribuciones y 3,3 millones de pesetas por Seguros Sociales, todo ello a cuenta de la futura subida. Esta anotación contable, realizada por indicación del Ente Público Puertos del Estado, no era correcta, ya que el convenio colectivo que modificó las retribuciones no se aprobó hasta junio de 1995. La Autoridad Portuaria de Alicante regularizó en 1995 por la diferencia con las nóminas de atrasos, excepto 0,4 millones de pesetas que quedaron sin regularizar por causas desconocidas.

Comentarios a las alegaciones: Las alegaciones del Presidente de Puertos del Estado afirman que la anotación contable de 1993 fue correcta, dado que la aplicación del principio de prudencia justificaba dotar una provisión. Sin embargo, la Autoridad Portuaria no constituyó una provisión, sino que contabilizó los gastos de personal tomando como contrapartida la cuenta de «remuneraciones pendientes de pago». De acuerdo con el Plan General de Contabilidad, este tipo de asiento es aplicable únicamente para los gastos devengados en el ejercicio, circunstancia que no concurría en los contabilizados en 1993.

3.16 En el examen de las retenciones en nómina (IRPF, Seguros Sociales y otras), se ha observado una retención a dieciocho trabajadores en concepto de alquiler de viviendas, por importe total en 1995 de 13.680 pesetas. Analizados los antecedentes, se trata de 36 viviendas propiedad de la Autoridad Portuaria situadas dentro de la zona de servicios del puerto de Alicante y, por lo tanto, dentro de la zona de dominio público portuario. La existencia de estas viviendas vulnera el artículo 55 de la Ley de Puertos, que prohíbe la ocupación del dominio público portuario por edificaciones destinadas a residencia y habitación. De las mismas, diecisiete fueron adjudicadas por el antiguo Comité Ejecutivo de la Junta del Puerto de Alicante a trabajadores del puerto, cobrándose el alquiler mediante descuento en nómina, por importes de entre 60 y 75 pesetas mensuales. Las diecinueve viviendas restantes

estaban en situación irregular, ya que las personas que las ocupaban no tenían ninguna relación laboral con la Autoridad Portuaria de Alicante, vínculo que el antiguo Comité Ejecutivo de la Junta del Puerto establecía como requisito para su ocupación. En efecto, cinco viviendas estaban ocupadas por jubilados del puerto, diez por viudas, tres por hijos de antiguos trabajadores del puerto y una por un trabajador de baja por invalidez. En catorce de dichas viviendas no ha sido posible localizar siquiera la autorización para ocuparlas. Por otro lado, sólo uno de los ocupantes de estas diecinueve viviendas satisface el alquiler antes señalado, mediante retención en nómina al hijo de una de las viudas antes citadas. A mediados de 1992, la antigua Junta del Puerto de Alicante (con motivo de una consulta que hizo a la Dirección General de Arquitectura y Vivienda de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Comunidad Autónoma Valenciana) suspendió la liquidación de los alquileres a los jubilados o a los parientes de personas que no se encontraban en activo hasta decidir las acciones a tomar contra las citadas ocupaciones ilegales, sin que hasta la fecha se haya adoptado medida alguna. Por otro lado, la Autoridad Portuaria de Alicante no consideró como retribuciones en especie el disfrute de estas viviendas por parte de los trabajadores. En efecto, las citadas retribuciones no se registraron contablemente como tales y sobre las mismas no se cumplieron las obligaciones tributarias correspondientes. Además, se ha comprobado que dichas retribuciones no están contempladas en el I Convenio Colectivo de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias.

3.17 En el trienio 1993-1995, la Autoridad Portuaria de Alicante tuvo que hacer frente a un gasto total de 34,3 millones de pesetas en concepto de indemnizaciones. De ese total, 25 millones de pesetas correspondieron al despido improcedente de ocho trabajadores en 1993; otros 6,3 millones de pesetas al despido improcedente de un trabajador en 1994; y los 3 millones de pesetas restantes al incumplimiento del plazo de preaviso de treinta días para la extinción de la relación laboral de dieciséis trabajadores que se acogieron en 1995 al Plan de Jubilación Anticipada establecido en el nuevo Convenio Colectivo. Hay que señalar, además, que la Autoridad Portuaria de Alicante pagó las cuotas de Seguros Sociales de dos de los trabajadores, cuyo despido había sido calificado de improcedente, desde la fecha de despido hasta su jubilación, por importe de 3.135.600 pesetas. No existía ninguna obligación legal para la Autoridad Portuaria de asumir tal compromiso. Al formar parte dichas cuotas del convenio especial suscrito por los citados trabajadores con la Seguridad Social, eran éstos quienes debían haber liquidado esas cantidades. Y, de hecho, fueron ellos mismos quienes ingresaron las cuotas sociales en su nombre con los fondos facilitados por la Autoridad Portuaria. Esta compensación económica tampoco figura-

ba como integrante de la indemnización en el acta de conciliación suscrita con los trabajadores el 30-12-1993. Ante los indicios de responsabilidad contable que presentan los pagos de estas cuotas de Seguros Sociales, el Tribunal iniciará las actuaciones previas a la exigencia de dicha responsabilidad.

3.18 Por lo que se refiere a las indemnizaciones por razón de servicio (dietas y gastos de transporte), se aplicó a todo el personal el régimen establecido para los funcionarios por el Real Decreto 236/1988. Así se había determinado en el Convenio Colectivo y en la Instrucción del Ente Público Puertos del Estado de 18-10-1993 (que asignó, además, a cada categoría laboral el grupo de dietas que le correspondía). El Tribunal de Cuentas ha comprobado que la Autoridad Portuaria de Alicante aplicó indebidamente el régimen de residencia eventual previsto en el Real Decreto 236/1988, en algunos casos (distintos de los previstos en el artículo 7 del citado Real Decreto) en los que la permanencia fuera de la residencia oficial fue muy inferior a un mes. Al mismo tiempo, aplicó indistintamente el régimen general de dietas y el régimen excepcional de residencia eventual a viajes efectuados en distintos días pero correspondientes a la asistencia a un mismo curso.

3.19 Los modelos de liquidación de dietas y gastos por desplazamiento que utilizaba la Autoridad Portuaria de Alicante no eran los adecuados, ya que hasta mediados de 1996 no se incluía la declaración del comisionado de las horas de salida y llegada (datos necesarios para poder conocer si se debía liquidar la mitad o la totalidad de la dieta de manutención). De esta forma, se incumplió con carácter general tanto el artículo 2.2.1 de la Orden Ministerial de 23-5-1985 como el punto 2.2.1 de la Orden Ministerial de 8-11-1994, que derogó la Orden anterior. Ambas disposiciones establecían el contenido de la documentación que se debía presentar para la liquidación de las dietas y en ellas figuraba la obligación del comisionado de declarar sus horas de salida y llegada.

3.20 La Autoridad Portuaria de Alicante liquidó dietas de alojamiento y manutención al Director Económico Financiero correspondientes a un grupo superior al que procedía. El importe pagado en exceso por este motivo ascendió a 774.045 pesetas; de las cuales, 272.845 pesetas se pagaron en 1994 y 501.200 pesetas en 1995. De dicha cantidad, 636.580 pesetas correspondieron a la asistencia a un curso denominado «Master en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal». Los gastos de este curso entre 1994 y 1995 (período de duración del mismo) ascendieron a un total de 2.970.095 pesetas (1.180.000 pesetas por el propio curso y 1.790.095 pesetas por la liquidación de dietas y kilometraje para asistir al mismo). En la justificación del curso concurren diversas deficiencias. Así:

a) No consta la autorización expresa de la Autoridad Portuaria de Alicante, tal como establece el

artículo 7 del Real Decreto 236/1988. La única documentación justificativa de este curso consiste en un escrito del Instituto Portuario de Estudios y Cooperación, dirigido al propio candidato (en el que se indica el horario, el lugar y el importe del curso para su inscripción), y las facturas que se enviaban mensualmente a la Autoridad Portuaria de Alicante, cuyo pago autorizaba el Presidente.

b) El curso se impartía en Valencia, con un horario de jornada completa durante el jueves y viernes y de medio día el sábado, no habiéndose justificado la necesidad de abonar las dietas de alojamiento correspondientes a las pernoctas del sábado al domingo durante el período de duración del mismo (curso académico 94-95). El importe satisfecho por este concepto supuso un total de 322.560 pesetas.

c) No existe constancia de ningún certificado del Centro especificando los días de asistencia al curso, por lo que no puede verificarse este hecho.

Ante los indicios de responsabilidad contable que presentan los pagos de dietas en exceso reseñadas en el inicio de este punto, así como las dietas injustificadas a los que se refiere la letra b), el Tribunal iniciará las actuaciones previas a la exigencia de dicha responsabilidad.

3.21 El Tribunal ha observado la utilización por la Autoridad Portuaria de tres modalidades de préstamos y anticipos al personal: a) préstamos para la adquisición o reparación de una vivienda, que presentaban un saldo al 31-12-1995 de 5,3 millones de pesetas; b) anticipos reintegrables regulados por el Convenio Colectivo, con un saldo al 31-12-1995 de 2,4 millones de pesetas; y c) anticipos reintegrables no contemplados en el Convenio.

3.22 En 1994, la Autoridad Portuaria de Alicante realizó un ajuste del saldo de la cuenta «Créditos al personal», minorando ésta en 1.739.183 pesetas contra la cuenta de gastos de ejercicios anteriores. No ha podido verificarse la corrección de este asiento debido a las deficiencias del sistema contable anterior a 1994. Según la Autoridad Portuaria de Alicante, es probable que este ajuste correspondiese a la corrección de un error de contabilización de las devoluciones de créditos al personal, que se imputaban como ingresos de explotación hasta 1993 inclusive. No consta la existencia de ninguna documentación que sirva de soporte a dicho asiento ni a su importe, que la Autoridad Portuaria obtuvo por diferencias.

3.23 El Tribunal ha revisado una muestra de cinco expedientes de préstamos, con el siguiente resultado:

a) En uno de ellos, el préstamo no se otorgó para la finalidad establecida por el Convenio vigente en el momento en que se concedió, incumpléndose de esta forma el artículo 43 del mismo.

b) Otro préstamo no ha sido amortizado desde enero de 1993. El saldo vivo pendiente de devolución desde esta fecha hasta el 31-12-1995 se elevaba a 335.415 pesetas. Este préstamo se otorgó en 1992 a un trabajador de la antigua Junta del Puerto que causó baja en el Organismo en diciembre del citado año, sin que se tuviese en cuenta la deuda en el finiquito de la liquidación de haberes. La última actuación de la Autoridad Portuaria de Alicante para gestionar el cobro de la citada deuda, de la que se tiene evidencia documental, es de julio de 1993 (dirigió un escrito al interesado para que liquidase el préstamo). Si la Autoridad Portuaria, por no ejercer de manera diligente el cobro de la deuda, diera lugar a la prescripción de la acción de cobro, se produciría un supuesto de responsabilidad contable. En ese caso, el Tribunal iniciaría las actuaciones previas a la exigencia de dicha responsabilidad.

3.24 El Tribunal ha examinado también cinco anticipos reintegrables, por un importe global de 630.000 pesetas, habiendo detectado la inexistencia de la autorización previa del órgano competente, que sólo con posterioridad convalidó las actuaciones. Hasta ese momento no fueron contabilizados los anticipos ni practicados los correspondientes descuentos.

3.25 Con cargo a la cuenta de otros gastos sociales se abonaron 449.688 pesetas en 1995, en concepto de incremento de un 1 por 100 de las nóminas del personal fuera de convenio. Este pago se realizó al amparo del artículo 64 de la Ordenanza de Trabajo para personal obrero de Organismos portuarios, aprobada por la Orden Ministerial de 28-7-1972 y modificada por la Orden Ministerial de 28-3-1977. Sin embargo, la Autoridad Portuaria no tuvo en cuenta que la citada Ordenanza había sido derogada por el Estatuto de los Trabajadores a partir del 31-12-1994, conforme a la Disposición transitoria sexta del mismo. Ante los indicios de responsabilidad contable que presentan estos pagos, el Tribunal iniciará las actuaciones previas a la exigencia de dicha responsabilidad.

3.26 Dentro de los gastos por asistencia médica, 121.873 pesetas corresponden a gastos generados por personas ajenas a la Autoridad Portuaria de Alicante. El pago de estos gastos fue autorizado tres meses después de haberse producido, sin que se hayan justificado las razones por las que la Autoridad Portuaria de Alicante hubo de asumirlos (en las facturas recibidas sólo consta el visto bueno del Servicio Médico de Empresa).

Fondos de prestaciones sociales.

3.27 La Autoridad Portuaria de Alicante gestiona tres tipos de fondos de prestaciones sociales de muy diferente naturaleza:

a) El Fondo de Pensiones Complementarias. Este fondo corresponde a las prestaciones que gestiona la

Autoridad Portuaria de Alicante para complementar las prestaciones de la Seguridad Social hasta alcanzar los niveles de las que reconocía el extinto Montepío de Previsión Social para empleados y obreros de puertos. Los complementos fueron autorizados por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, como consecuencia de la integración en el Régimen General de la Seguridad Social (con efectos de primero de mayo de 1987) del colectivo de pasivos de Organismos

portuarios a dicha fecha, hasta su total extinción. El fondo se constituyó en 1993, imputándose estas pensiones complementarias en años anteriores directamente a los gastos del ejercicio. Al 31-12-1995 el saldo de este fondo ascendía a 629 millones de pesetas. El cuadro 4 presenta los tipos de prestaciones complementarias que la Autoridad Portuaria de Alicante abonó en 1995 por este fondo y sus importes respectivos.

Cuadro 4: Tipos de prestaciones complementarias e importe abonado en 1995

Tipo prestación	Número de perceptores	Importe total (miles de pesetas)
Subsidio de defunción	6	284
Pensión para disminuidos psíquicos	3	72
Pensión de orfandad	11	5.132
Pensión de viudedad	88	21.533
Pensión de jubilación	59	23.623
TOTAL	167	50.644

b) El Fondo de Cobertura de Riesgos de Accidente de Trabajo. Este fondo figuraba ya en los estados financieros de la antigua Junta del Puerto de Alicante (en la cuenta de «Acreedores no presupuestarios»), antes de que ésta se transformara en ente público. Tras su transformación, la Autoridad Portuaria de Alicante reclasificó la cuenta como una provisión para riesgos y gastos. La Autoridad Portuaria actúa, en este caso, como entidad colaboradora de la Seguridad Social en la gestión de las prestaciones económicas y de asistencia derivadas de las contingencias de accidente de trabajo y enfermedad profesional. En virtud de esta colaboración, la Autoridad Portuaria de Alicante dotaba mensualmente este fondo por el importe de las cotizaciones por accidente de trabajo y enfermedad profesional correspondientes a incapacidad laboral transitoria, y se detraían del mismo los gastos derivados de dicha contingencia. Al 31-12-1995 su saldo era de 26 millones de pesetas.

c) El Fondo de Jubilación Anticipada. Aunque el Plan de Jubilación Anticipada (Plan de Regulación de Empleo) no se aprobó hasta 1995, este fondo se constituyó en 1994 en virtud de la disposición final primera b) del I Convenio Colectivo de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias. El Plan de Jubilación Anticipada, con una vigencia de cinco años (1995-1999), afectaba al colectivo de trabajadores comprendidos entre los 60 y los 65 años que se adhirieron voluntariamente

al mismo. Al 31-12-1995 el saldo era de 24 millones de pesetas.

3.28 El total aplicado en 1995 con cargo al Fondo de Cobertura de Riesgos de Accidentes de Trabajo ascendió a 18,8 millones de pesetas, de los cuales 7 millones se destinaron a financiar el funcionamiento de un dispensario médico. La Autoridad Portuaria de Alicante no había establecido ningún sistema de control y seguimiento de las personas que recibían asistencia en el citado dispensario. La única documentación que se ha facilitado al Tribunal ha sido una relación nominal del personal propio que recibió asistencia médica entre octubre y diciembre de 1995. Esta documentación resulta insuficiente, dado que en el desarrollo de los trabajos de fiscalización se ha detectado la prestación de asistencia en el citado dispensario a personas ajenas a la Autoridad Portuaria de Alicante. También se ha comprobado que, en algunos casos, se realizaron gastos antes de que fueran autorizados por el órgano competente.

3.29 Las prestaciones del Fondo de Jubilación Anticipada consistían en la aportación de las cantidades necesarias para financiar un sistema de capital-
renta por cada jubilación anticipada. El importe de cada aportación se calculaba por el Ente Público Puertos del Estado en función de las adhesiones que se produjeran a partir de 1995 al Plan de Jubilación Anticipada. El Ente Público Puertos del Estado suscribió

diversas pólizas con una compañía de seguros, en las que figuraba una fecha a partir de la cual los trabajadores adheridos extinguían su relación laboral. La Autoridad Portuaria de Alicante no comunicó al Ente Público Puertos del Estado en 1996 la anulación de una de las adhesiones y abonó al mismo el capital-renta correspondiente a ese trabajador. Tampoco se produjo la extinción del contrato laboral del citado trabajador con la fecha de efectos que figuraba en la póliza suscrita con la compañía de seguros. Este error ha ocasionado el abono en exceso de 9,3 millones de pesetas de la Autoridad Portuaria de Alicante al Ente Público Puertos del Estado.

3.30 La Autoridad Portuaria de Alicante ha tratado contablemente los tres fondos como provisiones para riesgos y gastos. El Fondo de Pensiones Complementarias y el Fondo de Cobertura de Riesgos de Accidentes de Trabajo se dotaban con cargo a las cuentas de «Sueldos y salarios» y «Seguridad Social a cargo de la empresa», respectivamente. El abono correspondiente se efectuaba a la cuenta «Provisión para pensiones y obligaciones similares», que se segregaba en dos subcuentas, una para cada fondo. El Fondo de Jubilación Anticipada, por su parte, se dotaba con cargo a la cuenta de «Gastos extraordinarios del ejercicio», con abono a la cuenta «Provisión para responsabilidades».

3.31 En relación al Fondo de Cobertura de Riesgos de Accidentes de Trabajo, figura en el mismo la adquisición, en el período 1993-1994, de inmovilizado material del dispensario médico por importe de 4 millones de pesetas; importe que ha sido tratado contablemente como gasto del ejercicio, en lugar de activarse y dotar anualmente la amortización correspondiente. Los citados elementos tampoco figuran en el inventario del inmovilizado.

3.32 La disposición adicional undécima de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros privados, (que modifica la disposición adicional primera de la Ley 8/1987 de Regulación de los Planes y Fondos de Pensiones) establece que los compromisos por pensiones asumidos por las empresas deben instrumentarse mediante contratos de seguros, a través de la formalización de un plan de pensiones, o de ambos modos. Se entienden por compromisos de pensiones los derivados de las obligaciones legales o contractuales del empresario con el personal de las empresas. En virtud de esta disposición la

Autoridad Portuaria de Alicante debe proceder a externalizar la gestión, tanto del Fondo de Pensiones Complementarias como del Fondo de Jubilación Anticipada. El Fondo de Jubilación Anticipada se externalizó a partir de 1995, según se iban produciendo las adhesiones de los trabajadores. Sin embargo, el Fondo de Pensiones Complementarias sigue siendo gestionado por la propia Autoridad Portuaria de Alicante, como se ha señalado, ya que no ha dispuesto de recursos financieros suficientes para hacer frente a tal compromiso. El Plan de Empresa para 1997 contemplaba la posibilidad de externalizar el Fondo de Pensiones Complementarias para ese año. Sin embargo, debido a las dificultades para hacer frente al pago de dicha operación, la Autoridad Portuaria de Alicante decidió aplazarla hasta el año 1999, plazo límite que establece la Ley 30/1995.

Gastos de funcionamiento.

3.33 En el cuadro 5 se recoge la evolución de estos gastos entre 1993 y 1995. Como puede observarse en el mismo, los gastos por servicios exteriores se incrementaron, respecto al año anterior, en un 15 por 100 en 1994 y en un 23,4 por 100 en 1995. El concepto que contribuyó de manera principal al aumento de estos gastos en 1994 fue el correspondiente a los servicios profesionales independientes. El fuerte crecimiento de los gastos por este concepto se debió, a su vez, a la contratación de los servicios de una firma de auditoría privada para la realización del inventario del inmovilizado de la Autoridad Portuaria de Alicante y para la elaboración de un estudio sobre la organización de su personal. El gasto total por ambos trabajos ascendió a 11,9 millones de pesetas. El aumento de los gastos por servicios exteriores en 1995 se distribuye entre varios conceptos; principalmente, los de «Publicidad, propaganda y relaciones públicas», «Primas de seguros» y «Otros servicios». En cuanto a los gastos derivados de tributos, destaca por su importe en 1993 el correspondiente a las rentas de capital (3,5 millones de pesetas). En los dos años siguientes, sin embargo, los gastos por este impuesto se situaron a un nivel muy inferior al de 1993 (entre una octava y una novena parte del mismo). En 1994 y 1995, destacan los gastos por el concepto «Dotación a la provisión para el Impuesto de Bienes Inmuebles», cuyo valor en 1993 era cero y que serán analizados en el siguiente epígrafe.

Cuadro 5: Evolución de los gastos de funcionamiento en el período 1993-1995

(Miles de pesetas)

CONCEPTO	1993	1994	1995	1994/1993		1995/1994	
				VARIACIÓN ABSOLUTA	VARIACIÓN RELATIVA %	VARIACIÓN ABSOLUTA	VARIACIÓN RELATIVA %
Arrendamientos	403	2.957	4.389	2.554	633,7	1.432	48,4
Reparac. y conserv.	73.171	75.236	86.156	2.065	2,8	10.920	14,5
Serv. profes. indep.	2.159	16.057	6.744	13.898	643,7	(9.313)	(58)
Transportes	727	716	865	(11)	(1,5)	149	20,8
Primas de Seguros	2.103	3.152	11.955	1.049	49,9	8.803	279,3
Serv. Banc. y Simil.	4	6	101	2	50	95	1.583,3
Public. propag. y Rel.púb.	18.847	23.419	38.468	4.572	24,3	15.049	64,3
Suministros	62.203	63.591	67.332	1.388	2,2	3.741	5,9
Otros Servicios	23.048	24.885	43.080	1.837	8	18.195	73,1
TOTAL SERVICIOS EXTERIORES	182.665	210.019	259.090	27.354	15	49.071	23,4
Tributos	3.761	665	639	(3.096)	(82,3)	(26)	(3,9)
Dotación Prov. Impuesto Bienes Inmuebles	---	9.200	7.139	9.200	---	(2.061)	(22,4)
TOTAL TRIBUTOS	3.761	9.865	7.778	6.104	162,3	(2.087)	(21,2)
TOTAL	186.426	219.884	266.868	33.458	17,9	46.984	21,4

3.34 En enero de 1995, el Director Económico Financiero de la Autoridad Portuaria de Alicante dictó unas instrucciones internas sobre los procedimientos a seguir para la contratación de aquellas compras de material y los servicios prestados por terceros que no superasen el límite de 2,5 millones de pesetas. A las que superasen el citado importe se aplicaban los procedimientos contenidos en las instrucciones generales de contratación del Ente Público Puertos del Estado. Las instrucciones internas de la Autoridad Portuaria implantaban un doble procedimiento, dependiendo del importe de los presupuestos de las operaciones: uno para los gastos que no superaban las 100.000 pesetas y otro para los de importe superior a dicha cantidad pero inferiores a 2,5 millones de pesetas. La diferencia fundamental entre ambos procedimientos consistía en que, mientras en el primero el Director Económico Financiero recababa para sí la competencia de aprobar el gasto, en el segundo esta competencia recaía sobre el

Presidente de la Autoridad Portuaria de Alicante. Este doble mecanismo de aprobación vulnera el artículo 41.2.g) de la Ley de Puertos, que atribuye al Presidente de la Autoridad Portuaria la competencia para la aprobación de todos estos gastos; no constando a estos efectos que el Presidente delegase en favor del Director Económico Financiero. En cualquier caso, tampoco se han respetado siempre las instrucciones dictadas ya que, de treinta partidas cuyo gasto fue autorizado por el Director Económico Financiero, siete superaban el límite de 100.000 pesetas.

3.35 Para el análisis de los justificantes de los gastos de funcionamiento se han seleccionado 111 partidas del ejercicio de 1995, cuyo importe total asciende a 84,2 millones de pesetas (el 32 por 100 del total de los gastos de esta naturaleza en dicho ejercicio). De las partidas de gasto de importe superior a 100.000 pesetas analizadas, la Autoridad Portuaria promovió la concurrencia de ofertas en los tres casos en los que los presu-

puestos de contratación superaban los 2,5 millones de pesetas. Debe señalarse, a estos efectos, que las instrucciones de contratación dictadas por el Ente Público Puertos del Estado exigen la solicitud de tres ofertas en las operaciones superiores a dicho importe. Las instrucciones dictadas por el Director Económico Financiero de la Autoridad Portuaria de Alicante, por el contrario, no exigen dicho requisito para las operaciones inferiores a ese límite. En cualquier caso, en dos de las tres operaciones señaladas no existen documentos contractuales, dándose además la circunstancia de que determinados miembros de las mesas de contratación que valoraron las ofertas no fueron quienes por su nivel de responsabilidad debían haber participado, a tenor de las instrucciones dictadas por el Ente Público Puertos del Estado. En ninguno de los expedientes de contratación analizados figura tampoco acreditada la capacidad para contratar y la personalidad del contratista, requisitos que se establecen en las instrucciones dictadas por el Ente Público Puertos del Estado en materia de contratación.

3.36 En 38 partidas, cuyo importe total asciende a 9,2 millones de pesetas, el gasto ha sido fraccionado en varios expedientes, ninguno de los cuales sobrepasa, en unos casos, el límite de 2,5 millones de pesetas (a partir de las cuales debían solicitarse tres ofertas) o, en otros, el límite de 100.000 pesetas (a partir de las cuales recaía en el Presidente de la Autoridad Portuaria la competencia para aprobar los gastos). En otras seis partidas, cuyo importe total ascendía a 2,9 millones de pesetas, los trabajos contratados por la Autoridad Portuaria de Alicante fueron realizados antes de que quedase aprobado el gasto.

3.37 Por otra parte, se han abonado algunos gastos cuya relación con los fines del ente público no se aprecia ni consta la causa que justifique su asunción por la Autoridad Portuaria de Alicante. Dichos gastos son:

a) Los correspondientes a la maniobra de enmendada del buque de un consignatario. Dentro de estos gastos se incluían los ocasionados por servicios prestados por terceros, a lo largo del período fiscalizado, por el amarre y desamarre del buque, la dirección de la maniobra y el uso de un barco remolcador. No existía disposición legal o contractual que obligara a la Autoridad Portuaria a asumir esos gastos, cuyo importe total entre 1993 y 1995 ascendió a 5.095.795 pesetas. En consecuencia, ante los indicios de responsabilidad contable que presentan estos hechos, el Tribunal iniciará las actuaciones previas a la exigencia de dicha responsabilidad.

b) Los derivados de la aplicación del IVA en la mayoría de las subvenciones pagadas, incrementando su importe en 612.246 pesetas. Estas operaciones no estaban sujetas al IVA, dada su naturaleza de «disposición gratuita de fondos públicos», según el artículo

81.2 a) del TRLGP y el artículo 1.2 del Real Decreto 2.225/1993, de 17 de diciembre, del Reglamento del procedimiento para la concesión de subvenciones públicas. El Tribunal pondrá estos hechos en conocimiento de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

3.38 Los gastos de publicidad, propaganda y relaciones públicas se elevaron a 19 millones de pesetas en 1993, a 23 millones en 1994 y a 38 millones en 1995. Dentro de estos gastos cabe destacar, por su elevado importe, los que se produjeron entre los días 11 y 12 de octubre de 1995 con motivo de la inauguración de unas obras («La plaza del Puerto de Alicante»). Los gastos, divididos en distintas partidas, ascendieron al menos a 5,6 millones de pesetas, de los que 1,6 millones corresponden a un almuerzo de 191 invitados. La Autoridad Portuaria no ha justificado al Tribunal la necesidad y la utilidad de un gasto tan elevado.

3.39 Para analizar con mayor detalle los gastos por el concepto de «Relaciones públicas» se ha elegido otra muestra de distintas partidas. El importe de esta muestra asciende a 7,5 millones de pesetas, de los cuales el 63 por 100 corresponden a gastos en restaurantes, el 22 por 100 a obsequios y el 15 por 100 a alojamiento. En el examen de estas partidas se han observado las siguientes deficiencias:

a) Se desconoce la finalidad o el objetivo último de una parte considerable de estos gastos, ya que no se especifica ni el motivo principal de las invitaciones ni a quienes van dirigidas.

b) De las 25 facturas de hospedaje analizadas, por importe de 1,1 millones de pesetas, en siete no consta ninguna referencia sobre la persona alojada y en otras nueve figura como referencia la del Presidente del Ente Público Puertos del Estado. En lo relativo a estos últimos gastos, no aparecen justificados los motivos por los que la Autoridad Portuaria asumió los gastos de hospedaje en Alicante del Presidente del Ente Público Puertos del Estado, ya que como comisionado del Ente Público correspondía a éste su liquidación.

3.40 Las subvenciones y ayudas (cuyo importe ascendió en 1995, al menos, a 5 millones de pesetas incluido el incremento por IVA al que se refiere el punto 3.37.b), fueron otorgadas sin que exista constancia, en los expedientes de gasto o fuera de ellos, de documentación alguna en la que se valore y motive la necesidad de otorgar las mismas o el beneficio comercial que se derivaba para la Autoridad Portuaria de Alicante. Hay que señalar que las ayudas afectaron a actividades muy dispares como la construcción de una «hoguera», la rehabilitación de un paso de la Semana Santa, la financiación de los gastos de restauración de unas regatas o el montaje de una «barraca».

Provisiones para grandes reparaciones y tributos.

3.41 Desde que se transformó en ente público, la Autoridad Portuaria de Alicante ha dotado anualmente una provisión de 32 millones de pesetas para grandes reparaciones con cargo a la cuenta de gastos 622 «Reparaciones y conservación». El objeto de esta provisión era atender al dragado general del puerto. A principios de 1993, se dotaron además 80 millones de pesetas con cargo a la cuenta 100 «Patrimonio». De esta forma, el saldo de la cuenta 143 «Provisiones para grandes reparaciones» ascendía el 31-12-1995 a 176 millones de pesetas. La dotación de 1995 se efectuó con base en un documento, emitido por la Dirección Técnica de la Autoridad Portuaria de Alicante, que estimaba en 320 millones de pesetas el coste de dragar el puerto en el año 2000 (10 años desde el dragado anterior). En 1996 se estimó, sin embargo, que el coste no superaría los 150 millones de pesetas. En ninguna de las dos estimaciones se especificaron las variables que la Dirección Técnica tuvo en cuenta para realizarlas. Dado que la provisión anual afecta a los resultados económicos de la Autoridad Portuaria de Alicante, las citadas estimaciones deberían haberse justificado debidamente.

3.42 La Autoridad Portuaria de Alicante ha dotado anualmente desde 1994, con cargo a la cuenta 631 «Tributos» y abono a la cuenta 141 «Provisión para impuestos», una provisión correspondiente al Impuesto de Bienes Inmuebles (IBI). El Ayuntamiento de Alicante liquida cada año este impuesto, que la Autoridad Portuaria ha recurrido ante distintas instancias por no estar de acuerdo con la interpretación que hace el Ayuntamiento del artículo 64.a) de la Ley 39/1988 de Haciendas Locales. A 31-12-1995, el saldo de la cuenta 141 ascendía a 23 millones. La Autoridad Portuaria de Alicante no ha dotado, sin embargo, provisión alguna por los recargos de las providencias de apremio notificadas que, a dicha fecha, suponían un importe adicional de 1,4 millones de pesetas. Tampoco ha dotado provisión por las liquidaciones de IBI correspondientes a las instalaciones ubicadas en municipios distintos del de Alicante (puerto de Torrevieja, señales marítimas, etcétera); liquidaciones que no han sido notificadas a la Autoridad Portuaria.

Ingresos por tarifas y cánones.

3.43 Como se indicaba en el punto 1.9, los ingresos que gestiona la Autoridad Portuaria de Alicante por el desarrollo de su actividad portuaria son de dos clases: los cánones, que proceden de la utilización del dominio público portuario, y las tarifas por la presta-

ción de los servicios portuarios. En el primer caso, el canon (considerado precio público) se devenga tras el previo otorgamiento de la oportuna concesión o autorización administrativa. Se distinguen dos supuestos: la ocupación del dominio público, que origina el canon de ocupación, y el desarrollo de una actividad privada industrial o comercial en el ámbito portuario, que origina el canon de actividad. Las tarifas, por su parte, tienen la consideración de precio privado.

3.44 En el período fiscalizado, la prestación de tres servicios que se financiaban mediante tarifas era gestionada por terceros: el practicaje, por la Corporación de prácticos, y tanto el remolque portuario como el amarre y desamarre de buques, por empresas privadas. La gestión indirecta de estos tres servicios no se formalizó en los oportunos contratos, en contra de lo establecido en el artículo 67 de la Ley 27/1992. Los demás servicios portuarios se prestaban directamente por la Autoridad Portuaria de Alicante; excepto la explotación de la terminal de contenedores, a partir del 31-10-1995, que pasó a gestionarse también a través de una empresa privada.

3.45 En el cuadro 6 se presentan, de forma desagregada, los ingresos de la Autoridad Portuaria de Alicante por tarifas y cánones en el período 1993-1995, conforme a los registros contables. Según se desprende del mismo, los ingresos totales se incrementaron un 20,4 por 100 en 1994 y un 12,6 por 100 en 1995. Por componentes del total, el canon C1 y la tarifa T-3 son los tipos de facturación que mayores ingresos generaron. En 1995, ambas liquidaciones representaron el 47,8 por 100 del total de los ingresos comerciales de la Autoridad Portuaria de Alicante.

3.46 En 1994, el incremento de los ingresos por tarifas fue especialmente significativo en las denominadas con las claves T-2, T-3, T-6 y T-9.2, que aumentaron en conjunto 156,1 millones de pesetas respecto de 1993. Según se desprende de las memorias de actividades de la entidad, esta variación fue debida a varios factores: a) la actualización media anual de estas tarifas entre el 2,2 por 100 y el 5,6 por 100; b) el incremento del tráfico de pasajeros y mercancías; c) el aumento de la utilización de las grúas de pórtico, tanto en relación al tiempo de uso como al peso de la carga; y d) el incremento del tráfico de contenedores. En 1995, el incremento anual se concentró principalmente en las tarifas T-1, T-2 y T-6, con un aumento en conjunto de 110,2 millones de pesetas. Las causas de este ascenso fueron: a) la actualización media anual de las citadas tarifas entre el 7,2 por 100 y el 8,7 por 100; b) el aumento de la entrada de buques; c) el incremento del tráfico de pasajeros, y d) el aumento de la utilización de las grúas de pórtico en relación al peso de la carga.

Cuadro 6: Ingresos por cánones y tarifas en el período 1993-1995

(Miles de pesetas)

TIPO DE CANON O TARIFA	CLAVE	IMPORTE		
		1993	1994	1995
CÁNONES				
OCUPACIÓN DE TERRENOS	C1	(*)	176.025	210.315
ACTIVIDAD INDUSTRIAL	C2	(*)	110.335	129.811
		219.965	286.360	340.126
TARIFAS				
SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA	T-0	3.058	7.925	7.171
BUQUES	T-1	152.980	149.191	166.562
PASAJE	T-2	(*)	41.315	101.732
MERCANCÍAS	T-3	425.122	497.043	508.598
PESCA FRESCA	T-4	55.771	61.183	62.862
EMBARCACIONES DEPORTIVAS Y DE RECREO	T-5	29.817	19.270	25.927
GRÚAS DE PÓRTICO	T-6	119.758	145.974	178.418
ALMACENAJE	T-7	21.095	19.421	10.093
SUMINISTROS	T-8	50.153	59.261	60.325
SERVICIOS DIVERSOS	T-9	32.142	48.863	42.863
		889.896	1.049.446	1.164.551
TOTAL		1.109.861	1.335.806	1.504.677

* Para 1993 la Autoridad Portuaria de Alicante no ha facilitado detalle de la facturación y los registros contables no permiten diferenciar la T-2 de la T-3 (los ingresos de 1993 por la T-2 están incluidos en los ingresos por la T-3) ni el C1 del C2.

3.47 El incremento de los ingresos por cánones en 1994 y 1995 debe atribuirse al canon C1. En 1994, debido a la revalorización de los terrenos, según se desprende del Plan de Empresa para 1995 y, en este último año, debido básicamente a la actualización anual del citado canon y al incremento del número de concesionarios.

3.48 Del examen realizado por el Tribunal de la facturación de los cánones, cabe señalar lo siguiente:

a) El vacío normativo existente respecto a las características, cuantía o condiciones de los cánones C1 y C2 ocasionó numerosas reclamaciones ante el Tribunal Económico Administrativo Regional (TEAR) por parte de los concesionarios. Esta incertidumbre jurídica podría haberse evitado si se hubiese procedido al desarrollo normativo previsto en el artículo 69.3 de la Ley 27/1992. En virtud de este artículo, las características, cuantía y condiciones de los cánones C1 y C2 debían determinarse mediante una Orden del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Al no haberse dictado tal Orden, la Autoridad Portuaria de Alicante siguió aplicando, en cuanto a la cuantía del C1, el Real Decreto 2.546/1985 de 27 de diciembre que, sin embargo, no especificaba nada respecto al C2.

b) Por otra parte, se ha observado la existencia de numerosas resoluciones del TEAR durante 1996 que han declarado nulas las liquidaciones de los C1 anteriores a la entrada en vigor del Real Decreto Ley 2/1996, quedando pendiente de resolver numerosas reclamaciones. La nulidad se fundamenta en que tanto el establecimiento de precios públicos concretos como la definición de sus elementos esenciales están sometidos a reserva legal, por tener dichos cánones la consideración de prestaciones patrimoniales de carácter público. La Autoridad Portuaria de Alicante ha recurrido las citadas resoluciones. Al 31-12-1995 estaban suspendidas por providencia del TEAR liquidaciones por importe de 129,3 millones de pesetas del canon C1, cuya deuda total ascendía en esa fecha a 306,3 millones de pesetas.

c) Con objeto de examinar la documentación justificativa de las concesiones, el Tribunal solicitó una relación de las existentes a 31-12-1995. La relación facilitada por la Autoridad Portuaria incluía 66 concesiones, sin que pueda asegurarse que la misma fuese completa ya que, como se ha indicado en el punto 2.12, la Autoridad Portuaria de Alicante no disponía de un censo actualizado e histórico de concesiones y autorizaciones administrativas. De las 66 concesiones citadas, 31 tenían un vencimiento ilimitado o superior al

plazo máximo de las concesiones establecido en la Ley 27/1992 (30 años). De estas 31 concesiones, el Tribunal seleccionó catorce para su examen, resultando que trece habían sido otorgadas en precario y que en una no existía documento concesional. En ninguno de estos casos la Autoridad Portuaria de Alicante había resuelto sobre el mantenimiento o revocación de la concesión, incumpliendo por ello la disposición transitoria 4.^a de la Ley 27/1992.

d) Además de las catorce concesiones examinadas a los efectos señalados en la letra anterior, el Tribunal examinó otras ocho que a 31-12-1995 figuraban como vencidas en la relación facilitada por la Autoridad Portuaria. Según pudo comprobarse, en cuatro de ellas no se había levantado la correspondiente acta de reversión de la concesión, a pesar de haber vencido antes de octubre de 1993, incumpléndose el artículo 81 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

e) Según el Real Decreto 2.546/1985 y las cláusulas de las concesiones, el importe de las cuotas del canon C1 debía actualizarse anualmente, de acuerdo con la evolución del índice de precios al consumo correspondiente. Se ha observado, sin embargo, que algunas cuotas no se habían revisado en años anteriores, especialmente en 1989. En consecuencia, el canon aplicado en 1995 fue menor en esos casos que el que hubiera correspondido de haberse realizado todas las actualizaciones anuales.

3.49 En la facturación de las tarifas se han observado las siguientes deficiencias:

a) Desde junio de 1993, la Autoridad Portuaria de Alicante facturó las tarifas T-9.7 «Trabajos facultativos en obras» (4 por 100 sobre el importe de la obra certificada) y T-9.8 «Trabajos facultativos en la explotación de concesiones y autorizaciones» (4 por 100 sobre el importe de los cánones C-1 y C-2). Sin embargo, estas tarifas no fueron aprobadas por el Consejo de Administración hasta dos años después (el 24-5-1995).

b) En la mayoría de los casos, la Autoridad Portuaria de Alicante no aplicó el IVA en la facturación de las tarifas, sin que conste la existencia de documentación que justifique tal exención. El Tribunal pondrá estos hechos en conocimiento de la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

Comentarios a las alegaciones: Las alegaciones de quien fue Presidente de Puertos del Estado en el período fiscalizado manifiestan que este asunto quedó resuelto tras una discusión con la Dirección correspondiente del Ministerio de Hacienda, como resultado de la cual Puertos del Estado estableció unos criterios generales y unas instrucciones que fueron enviadas a las Autoridades Portuarias. Si bien las alegaciones no concretan cuáles fueron estas instrucciones, cabe entender que se refieren a un «Informe sobre la aplica-

ción del IVA a los servicios portuarios a partir de 1/1/93 (período transitorio)», emitido por Puertos del Estado. Según este informe, las exenciones del IVA se concretan en una serie de supuestos para los cuales se debía exigir la presentación de determinados documentos. La falta de estos documentos es precisamente lo que señala este punto del Informe del Tribunal.

c) Durante 1993 y 1994 se aplicaron unidades de medida diferentes a las establecidas en las tarifas T-0 (para los buques mercantes) y T-1. En concreto, el precio determinado por las Órdenes Ministeriales se establecía en términos de arqueo bruto, mientras el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Alicante lo aplicó en términos de toneladas de registro bruto. Aunque no existe una fórmula de equivalencia entre ambas unidades, en términos generales la primera suele ser superior a la segunda, por lo que cabe concluir que los ingresos de la Autoridad Portuaria de Alicante resultaron mermados. En 1995 las tarifas se aplicaron de acuerdo con la Orden Ministerial correspondiente al ejercicio.

d) En la facturación de la tarifa T-2 para 1995 se han encontrado algunos casos en los que no se aplicó la penalización establecida en la regla particular octava de la Orden del Ministerio de Obras Públicas del 19-4-1995. De acuerdo con esta regla, debía facturarse el doble de la tarifa cuando se producía ocultación del número de pasajeros o de vehículos.

e) Con respecto a las tarifas T-0 y T-5 correspondientes al Real Club de Regatas de Alicante, la Autoridad Portuaria no emitió, en varios casos, las pertinentes facturas, sin que conste causa alguna que justifique tal actuación. En efecto, el Club enviaba mensualmente unos listados relacionando los datos de los propietarios de embarcaciones deportivas del Club y especificando las características de los barcos, para que la Autoridad Portuaria de Alicante emitiera la correspondiente facturación. Sin embargo, la Autoridad Portuaria suprimió de la facturación mensual entre 14 y 24 usuarios durante 1995. Ello supuso dejar de emitir, en ese año, al menos, 263 facturas (238 de T-5 y 25 de T-0); es decir, alrededor del 7 por 100 del número total de supuestos facturables por este concepto.

f) La Autoridad Portuaria de Alicante facturó las tarifas T-0 y T-5 correspondientes al Real Club Náutico de Torre Vieja aplicando un convenio suscrito entre ambas entidades el 15-12-1992. De acuerdo con el mismo, los importes debían revisarse anualmente en función de las nuevas tarifas que se aprobasen cada año por Orden Ministerial. Durante 1994 y parte de 1995, sin embargo, las tarifas no fueron revisadas.

g) La Autoridad Portuaria no emitió en 1995 facturación alguna por las tarifas T-0 y T-5 correspondientes al Club Náutico «Marina Internacional de Torre Vieja», ni por la tarifa T-0 a la «Cofradía de Pescadores de Torre Vieja». La Autoridad Portuaria no recibió de las

citadas entidades la información necesaria, sin que conste la existencia de actuaciones para superar la falta de información.

h) Por lo que se refiere a la facturación de la tarifa T-1, la Orden del Ministerio de Obras Públicas del 19-4-1995 permitía una reducción de la misma por falta de calado en el puesto de fondeo o atraque en relación al calado máximo de los buques. A dichos efectos, la unidad de facturación de la Autoridad Portuaria de Alicante debía conocer los calados de los muelles donde se realizasen los fondeos o los amarres. Sin embargo, la unidad de facturación utilizó unas medidas de calado que diferían de las mediciones realizadas por los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria.

3.50 Sobre una muestra de 44 facturas, el Tribunal ha calculado el período transcurrido entre el inicio del devengo de la tarifa o canon y la emisión de la correspondiente factura. El período medio resultante de retraso en la facturación es de 25,1 días, correspondiendo la mayor demora a la tarifa T-3 (34,3 días), seguida de la T-5 y la T-9 (30 días en ambos casos). En cuanto a los cánones, la facturación del C1 registró un retraso

de 29,2 días. Las demoras en la facturación de los cánones nuevos se deben, ocasionalmente, al retraso con que la unidad encargada de tramitar los expedientes de las concesiones remite la información a la unidad que factura, por falta de coordinación entre ambas unidades.

Estado de situación de la deuda y gestión de cobro de la misma.

3.51 En el cuadro 7 se recogen los deudores procedentes de estos ingresos y los derivados de efectos comerciales, en el período 1993-1995. Los datos reflejados en el mismo han sido obtenidos de los registros contables, pero éstos no permitían una mayor clasificación en 1993 y 1994, a diferencia de lo que sucedía con los ingresos. En consecuencia, no ha sido posible obtener el detalle del saldo de deudores a 31-12-1993 y 31-12-1994, clasificado por tipo de tarifa o canon, ni según la antigüedad y el estado de situación de la deuda en las distintas fases del proceso de gestión de cobro. Por tal motivo, no se ha podido analizar la evolución de los deudores en el período 1993-1995 con un nivel de desagregación mayor del que figura en el cuadro 7.

Cuadro 7: Deudores de la Autoridad Portuaria de Alicante. Ejercicios 1993 a 1995

(Miles de pesetas)

CONCEPTO	Saldo al 31/12/93	Saldo al 31/12/94	Saldo al 31/12/95	1994		1995	
				VARIACIÓN ABSOLUTA	VARIACIÓN RELATIVA %	VARIACIÓN ABSOLUTA	VARIACIÓN RELATIVA %
Deudores por tarifas	279.782	276.360	327.918	(3.422)	(1,2)	51.558	18,7
Deudores por cánones	73.773	207.613	358.114	133.840	181,4	150.501	72,5
Deudores por efectos comerciales	-	520	900	520	-	380	73
TOTAL	353.555	484.493	686.932	130.938	37	202.439	41,8

3.52 A 31-12-1995, el saldo conjunto de las cuentas 430 «Clientes por tarifas», 431 «Clientes por cánones» y 432 «Clientes por efectos comerciales» ascendía a un total de 684,3 millones de pesetas. A esta cifra hay que sumar 2,6 millones de pesetas en concepto de

intereses de demora aplicados por la Autoridad Portuaria de Alicante y de ingresos por la venta de algunos elementos. El detalle de esta deuda, clasificada por tipo y por antigüedad de la misma, se presenta en el cuadro 8.

Cuadro 8: Deuda a 31-12-1995 clasificada por tarifas y cánones y por su antigüedad

(Miles de pesetas)

Tipo Tarifa o canon	1992 y anteriores	1993	1994	Total 1994 y anteriores	1995	Total
C-1	5.720	44.707	126.307	176.734	129.620	306.354
C-2	2.179	12.582	13.062	27.823	48.609	76.432
Subtotal C	7.899	57.289	139.369	204.557	178.229	382.786
T-0	---	333	3.841	4.174	3.427	7.601
T-1	11.874	---	382	12.256	18.357	30.613
T-2	---	---	---	---	9.762	9.762
T-3	5.490	---	1	5.491	95.280	100.771
T-4	---	---	8	8	10.898	10.906
T-5	19.065	21.083	18.200	58.348	21.952	80.300
T-6	3.629	---	---	3.629	13.280	16.909
T-7	7.054	277	73	7.404	646	8.050
T-8	4.794	148	373	5.315	19.190	24.505
T-9	245	1.545	4.011	5.801	6.263	12.064
Subtotal T	52.151	23.386	26.889	102.426	199.055	301.481
TOTAL	60.050	80.675	166.258	306.983	377.284	684.267

3.53 Como puede observarse en el cuadro 8, la parte de la deuda correspondiente a cánones representa el 55,9 por 100 del total de la deuda comercial al 31-12-95, mientras que los ingresos generados por los mismos representan tan sólo el 21,4 por 100 del total de los ingresos comerciales generados en el período 1993 y 1995. En particular, la deuda más elevada corresponde al canon C-1, cuyo importe (306,3 millones de pesetas) representa el 44,8 por 100 del total recogido en el cuadro. En lo referente a la antigüedad de la deuda en su conjunto, la mayor parte de la misma corresponde a los dos últimos ejercicios del período fiscalizado. Así, la deuda a 31-12-95 generada entre 1994 y 1995 ascendía a 543,5 millones de pesetas, lo que representaba el 79,4 por 100 del total de la deuda por tarifas y cánones.

3.54 En 1995, la facturación emitida por la Autoridad Portuaria de Alicante que resultaba exigible antes del cierre de dicho ejercicio ascendió a 1.339 millones de pesetas. Este dato refleja el importe de la facturación total, descontando las facturas aún no notificadas, las que todavía se encontraban en período voluntario de pago y las afectadas por providencias de suspensión dictadas por el TEAR. Del total exigible antes señala-

do, la Autoridad Portuaria de Alicante recaudó en 1995 un importe de 1.221 millones de pesetas, es decir, el 91,2 por 100. Este porcentaje, sin embargo, difiere notablemente entre el subconjunto de los cánones (que se sitúa en el 70,4 por 100) y el de las tarifas (el 97,4 por 100). Por conceptos particulares, las tarifas T-2, T-4 y T-6 presentan una recaudación del 100 por 100 mientras que, por el contrario, el canon C-1 no alcanza el 60 por 100 y la tarifa T-5 el 62 por 100.

3.55 El cuadro 9 clasifica la deuda a 31-12-1995, correspondiente a cada tipo de ingreso, según su estado de situación. Como se observa en el mismo, del total de la deuda a 31-12-1995 (684,3 millones de pesetas) sólo 324,6 millones de pesetas correspondían a liquidaciones vencidas y exigibles susceptibles de reclamación administrativa o judicial (es decir, descontando del total las liquidaciones no notificadas, las que aún se encontraban en período de recaudación en período voluntario, las que se había aplazado su pago y las que se había suspendido el procedimiento de cobro por providencia del TEAR). De esa última cifra, la Autoridad Portuaria de Alicante había realizado alguna gestión de cobro sólo sobre 190,9 millones de pesetas (el 58 por 100).

Cuadro 9: Deuda a 31-12-1995 clasificada por su estado de situación

(Miles de pesetas)

TIPO DE TARIFA O CANON	SIN NOTIFICAR	EN PERIODO VOLUNTARIO	APLAZAM. DEL PAGO	SUSPENDID POR PROVID. DEL TEAR	RECLAMADAS EN VÍA JUDICIAL O EJECUTIVA	RESTO	TOTAL
C-1	125	7.196	900	129.262	120.043	48.828	306.354
C-2	3.272	31.785	-	692	35.856	4.827	76.432
SUBTOTAL C	3.397	38.981	900	129.954	155.899	53.655	382.786
T-0	2.848	270	-	-	144	4.339	7.601
T-1	642	15.742	-	-	7.179	7.050	30.613
T-2	-	9.762	-	-	-	-	9.762
T-3	235	84.564	-	-	5.490	10.482	100.771
T-4	2.538	8.328	-	-	-	40	10.906
T-5	21.157	2.741	-	1.676	12.770	41.956	80.300
T-6	-	12.868	-	-	3.629	412	16.909
T-7	1	366	-	-	1.495	6.188	8.050
T-8	6.796	9.818	-	-	4.026	3.865	24.505
T-9	31	1.706	-	4.298	245	5.784	12.064
SUBTOTAL T	34.248	146.165	-	5.974	34.978	80.116	301.481
TOTAL	37.645	185.146	900	135.928	190.877	133.771	684.267
PORCENTAJE S/TOTAL	5,5 %	27,1 %	0,1 %	19,9 %	27,9 %	19,5 %	100,0 %

3.56 Durante el período fiscalizado, las liquidaciones enviadas a la AEAT para el cobro por la vía de apremio de los precios públicos fueron muy escasas. En consecuencia, se produjo una acumulación de liquidaciones vencidas sin realizar ninguna gestión de cobro. Entre 1993 y 1995 sólo se efectuaron dos envíos a la AEAT, uno por importe de 48 millones de pesetas (el 30-11-1993) y otro por importe de 148,5 millones de pesetas (el 18-9-1995). El período medio transcurrido entre la fecha de vencimiento de las liquidaciones de estos dos envíos y la fecha de recepción por la AEAT fue de 304 días. Estos envíos se realizaron en virtud de un convenio que la Autoridad Portuaria de Alicante había suscrito con la AEAT el 25-6-1993, como consecuencia del cambio de naturaleza jurídica del Ente. La mayor parte de la deuda vencida y exigible, no enviada a la AEAT al 31-12-1995, correspondía al ejercicio 1995 (38,4 millones de pesetas).

3.57 Junto a la posibilidad de utilizar la vía de apremio para recaudar los ingresos de derecho público, el artículo 48 de la Ley 27/1992 facultaba a la Autoridad Portuaria de Alicante a suspender la prestación del servicio a las entidades deudoras, previo requerimiento, cuando existiera un impago reiterado de los cánones y tarifas devengados. En esta misma línea, y de forma más concreta, la legislación de costas, a la que están

sujetas las concesiones otorgadas por la Autoridad Portuaria de Alicante, establecía, como causa de extinción del derecho a la ocupación del dominio público, la caducidad motivada por el impago del canon en un plazo superior al año, previa audiencia del titular de la concesión. Para comprobar el cumplimiento de estas previsiones, el Tribunal ha examinado once concesiones que incorporaban deudas a 31-12-1995 superiores al año de antigüedad. El resultado de tales comprobaciones ha sido el siguiente:

a) En cinco de ellas no se había iniciado el expediente de caducidad, debido a la existencia de providencias de suspensión del procedimiento de cobro dictadas por el TEAR antes del plazo del año.

b) En un expediente de caducidad, iniciado el 20-9-1994, se adoptó resolución el 30-1-1995. Ésta consistió en dejar en suspenso el expediente hasta el 30-7-1995, previo el oportuno afianzamiento, previéndose la anulación del mismo si a esa fecha se hubiera producido la puesta al día de los pagos. La citada resolución no fue cumplida y no consta que la Autoridad Portuaria de Alicante haya realizado ninguna actuación para continuar el expediente de caducidad.

c) En otros dos casos, la autorización y la concesión habían vencido antes de que la deuda superase el

año de antigüedad, por lo que no procedía el expediente de caducidad. No obstante, en uno de ellos (cuya deuda ascendía a 27 millones de pesetas) la concesión fue otorgada por la Autoridad Portuaria de Alicante, de forma inmediata, a otra empresa cuyos accionistas eran los mismos que los de la sociedad deudora. Al término de 1996, tras el cobro por vía ejecutiva de una parte de esta deuda, aún quedaban pendientes de cobro más de 3 millones de pesetas.

3.58 En el caso de los precios privados, la mayor parte de la deuda vencida y exigible no reclamada judicialmente al 31-12-1995 correspondía a los ejercicios de 1994 y anteriores (53,7 millones de pesetas, de los cuales 35,8 millones correspondían a la T-5). En relación a esta tarifa, las reclamaciones presentadas por la Autoridad Portuaria de Alicante ante los Tribunales ordinarios fueron muy escasas, habiendo reclamado judicialmente 1,1 millones de pesetas, frente a los 43,1 millones de deuda vencida y exigible (lo que representa tan sólo el 2,6 por 100 de la misma).

3.59 De la deuda total a 31-12-1995, 37,6 millones de pesetas correspondían a liquidaciones que no habían sido notificadas, lo que representa el 5,5 por 100 del total de la deuda antes reseñado. De este importe, a su vez, habían sido devueltas o rehusadas liquidaciones por un valor de, al menos, 12,2 millones de pesetas. La mayor parte de este importe corresponde a liquidaciones de la tarifa T-5 de los años 1994 y 1995.

Provisión para insolvencias.

3.60 A 31-12-1995 la provisión por insolvencias ascendía a 222 millones de pesetas, de los cuales 181,1 millones correspondían a precios públicos y 40,9 millones a precios privados. La política de la Autoridad Portuaria de Alicante en materia de dotación a la provisión por insolvencias fue poco prudente en el período 1993-1995, ya que no tuvo en cuenta la especial situación de riesgo de la deuda que estaba recurrida por los usuarios del puerto. A principios de 1996, sin embargo, la Autoridad Portuaria incrementó la provisión por insolvencias en 197,9 millones de pesetas, a instancias de la IGAE. Esta cantidad correspondía principalmente a lo estimado necesario, por la Autoridad Portuaria de Alicante, para incorporar las deudas con providencia de suspensión dictada por el TEAR, aunque también incluía las correspondientes a usuarios en quiebra y las derivadas de los expedientes de caducidad. No puede

confirmarse, sin embargo, la racionalidad de esta cifra, puesto que la Autoridad Portuaria no dispone de registros adecuados sobre las reclamaciones de los usuarios ante el TEAR y los Tribunales ordinarios.

Fondo de Contribución Interportuario.

3.61 El artículo 46 de la Ley 27/1992 dispone que las Autoridades Portuarias deben contribuir con sus aportaciones a cubrir las cargas, gastos e inversiones, tanto del Ente Público Puertos del Estado, como de las otras Autoridades Portuarias (a través del anterior) y de los Servicios Centrales de Señales Marítimas. Estas aportaciones tienen la consideración de gastos no reintegrables para las Autoridades Portuarias. En el mismo artículo se especifica el procedimiento para calcular las citadas aportaciones por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (actualmente Ministerio de Fomento). En ningún apartado de esta Ley se establecen empero los criterios aplicables para su reparto, ni el órgano competente para hacerlo. El Ente Público Puertos del Estado ha interpretado que la citada competencia recae sobre su Presidente, por la no atribución expresa de las competencias a cualquier otro órgano. El Tribunal de Cuentas considera, sin embargo, que dicha competencia era propia del Consejo Rector del Ente Público Puertos del Estado, a tenor de los artículos 26.c), 28.2.m) y 29.2.g) de la Ley de Puertos, referidos a la programación y financiación de las inversiones del sistema portuario. Con la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, que modifica parcialmente la Ley 27/1992, se crea un Comité especial para la distribución de parte del Fondo de Contribución Interportuario destinado a cubrir inversiones de las Autoridades Portuarias.

3.62 Desde 1993 hasta 1996, la Autoridad Portuaria de Alicante fue receptora neta del Fondo de Contribución Interportuario, habiendo aportado en ese período 270 millones de pesetas y recibido 3.178,9 millones de pesetas. En el cuadro 10 se presenta una desagregación por años de las aportaciones al Fondo de la Autoridad Portuaria y de los importes recibidos del mismo. Según puede observarse en dicho cuadro, el volumen de fondos recibidos por la Autoridad Portuaria de Alicante experimentó un fuerte aumento en 1996. El motivo del mismo fue la adquisición de la tercera fase del edificio Meliá, que fue financiada con 1.872 millones de pesetas del Fondo de Contribución Interportuario de 1996. Como ya se ha indicado, esta operación se analiza en el apartado V de este Informe.

Cuadro 10: Participación de la Autoridad Portuaria de Alicante en el Fondo de Contribución Interportuario.
Período 1993-1996
(Miles de pesetas)

AÑO	Aportaciones	Fondos recibidos	Saldo neto
1993	42.000	417.000	375.000
1994	67.000	570.000	503.000
1995	79.000	86.955	7.955
1996	82.000	2.105.000	2.023.000
TOTAL	270.000	3.178.955	2.908.955

3.63 De acuerdo con las informaciones recibidas del Ente Público Puertos del Estado, para calcular las cantidades a aportar al Fondo de Contribución Interportuario aplicó hasta 1994 una fórmula que no había sido aprobada por el Ministerio, como era preceptivo (véase el apartado VII.3.13 del volumen del Sector Público Estatal del Informe Anual de 1994 del Tribunal de Cuentas, aprobado por el Pleno el 20 de marzo de 1997). La aplicación de dicha fórmula no ha podido ser contrastada por el Tribunal de Cuentas. En efecto, el Tribunal ha realizado el cálculo de 1994 utilizando los estados financieros de la Junta del Puerto de Alicante de 1992, que fueron los utilizados en su día por Puertos del Estado. El resultado de aplicar la citada fórmula arroja una aportación teórica negativa de 37,3 millones pesetas, frente a los 67 millones de pesetas que la Autoridad Portuaria aportó en dicho año. A partir de 1995, el Ente Público aplicó la fórmula aprobada por Orden Ministerial de 11 de mayo de 1995. El Tribunal de Cuentas ha revisado estos cálculos obteniendo los mismos resultados que el Ente. En 1996, en cambio, la Autoridad Portuaria aportó de menos 4,3 millones de pesetas, según los cálculos del Tribunal, al descontar una partida no contemplada en la fórmula aprobada por el Ministerio cuyo importe ascendía a 103,9 millones de pesetas.

3.64 Como se criticaba en el Informe Anual del Tribunal de Cuentas de 1994, no existe ningún documento donde se establezcan los criterios para el reparto del Fondo de Contribución Interportuario entre las Autoridades Portuarias y el Ente Público Puertos del Estado. Hasta 1995, inclusive, los citados importes figuraban en los presupuestos individuales de explotación y de capital. No obstante, lo hacían como previsiones que, posteriormente, se iban modificando a lo largo de cada ejercicio; sin que conste documentación alguna en la que se expliquen los motivos de las modificaciones, ni los criterios del reparto inicial. En los Planes de Empresa de las Autoridades Portuarias para 1996 se consignaron por primera vez los importes previstos del Fondo de Contribución Interportuario; previsiones que, para la mayoría de las Autoridades, fueron

modificadas a mediados y a finales del ejercicio. Tampoco existe constancia documental en este caso de los motivos de la distribución inicial ni de las sucesivas modificaciones.

3.65 El Plan de Empresa de la Autoridad Portuaria de Alicante para 1996 se elaboró el 23 de mayo de 1995. En el mismo se consignó, como Fondo de Contribución Interportuario a recibir, la cantidad de 128 millones de pesetas. El 19 de julio de 1996, Puertos del Estado, junto con la revisión del Plan de Empresa, adoptó el acuerdo formal de incrementar la cantidad anterior en 1.874 millones de pesetas para la adquisición de la tercera fase del edificio Meliá. Dicha compra había sido ya materializada en esa fecha, habiendo transferido el Ente Público Puertos del Estado a la Autoridad Portuaria de Alicante, a esos efectos, 1.800 millones de pesetas en marzo de ese mismo año. El incremento que se consignó en la revisión del Plan de Empresa de julio de 1996 no era, por lo tanto, en realidad más que la convalidación de una decisión que ya había sido ejecutada. Se incumplió así la disposición tercera de la Orden Ministerial de 11 de mayo de 1995, en virtud de la cual el Ente Público Puertos del Estado, al distribuir el Fondo de Contribución Interportuario, debía tener en cuenta las necesidades financieras derivadas de la programación establecida en el Plan de Empresa de las Autoridades Portuarias. El 24 de julio de 1996, el Ente Público Puertos del Estado decidió incrementar nuevamente el Fondo de la Autoridad Portuaria de Alicante, hasta alcanzar los 2.105 millones de pesetas.

Comentarios a las alegaciones: El Presidente de Puertos del Estado alega que no se incumplió la Orden de 11-5-1995. En su opinión, esta norma no excluye ni impide que se utilicen otros criterios adicionales al establecido por ella: que la distribución del Fondo tenga en cuenta el Plan de Empresa de las Autoridades Portuarias. Al mismo tiempo, justifica el empleo de criterios adicionales por el carácter dinámico y vivo de la programación de las inversiones de estos Entes. El Tribunal de Cuentas comparte esta consideración dinámi-

ca de la programación, pero entiende que la normativa establece el procedimiento para materializar dicha programación, al disponer que ésta debe figurar en los Planes de Empresa y en sus revisiones. Por ello, las únicas necesidades financieras de las Autoridades Portuarias, formalmente reconocibles como tales, son las que eventualmente consten en el Plan de Empresa y en sus revisiones debidamente aprobadas.

3.66 Ni en 1995 ni en 1996 se aplicó con rigor el procedimiento para controlar la justificación de la aplicación de estos fondos a proyectos de inversión concretos, establecido por el Ente Público Puertos del Estado a partir de 1995. El referido procedimiento exigía el envío de los documentos justificativos de la inversión realizada para que pudiese ser transferido el Fondo de Contribución Interportuario del año. Dicha exigencia no fue cumplida, parcial o totalmente, en 1995 y 1996. Así:

a) En 1995, la Autoridad Portuaria de Alicante envió certificaciones de obra de un proyecto, que no estaba vinculado al Fondo de Contribución Interportuario, para que el Ente Público Puertos del Estado le transfiriese su importe, en sustitución de otro proyecto vinculado al Fondo que no se ejecutó hasta el final del año.

Comentario a las alegaciones: Pese a lo indicado sobre este particular en las alegaciones del Presidente de Puertos del Estado, el Tribunal de Cuentas reitera lo expuesto en el Informe. En efecto, uno de los dos proyectos cuya financiación con cargo al Fondo de 1995 fue aprobada por Puertos del Estado (el denominado «Relleno para explanada de Poniente», citado en las alegaciones) fue justificado por la Autoridad Portuaria (a efectos de la transferencia del Fondo realizada el 20-9-1995) con certificaciones de obra de otros tres proyectos, configurados como independientes en el PAIF y en el Plan de Empresa: «Relleno para ampliación y acceso por carretera zona Poniente»; «Acceso a Poniente»; y «Obras menores, asistencias técnicas y liquidaciones».

b) En relación al Fondo de Contribución Interportuario de 1996, el Ente Público Puertos del Estado transfirió 1.874 millones de pesetas a la Autoridad Portuaria de Alicante sin exigir previamente justificación documental alguna de la inversión.

Ingresos procedentes del FEDER.

3.67 La Autoridad Portuaria de Alicante ha recibido subvenciones del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) desde 1994, para inversiones en infraestructura portuaria, por estar integrada dentro del programa operativo de la Comunidad Valenciana para el período 1994-1999, ambos inclusive. En este período,

el total de subvenciones aprobadas por la Unión Europea para la Autoridad Portuaria de Alicante ascendió a 792 millones de pesetas (el 60 por 100 de la inversión programada). La Autoridad Portuaria contabilizó las citadas subvenciones en la cuenta 131 «Subvenciones de capital de la U.E.», calculando el 60 por 100 de las inversiones realizadas cada año correspondientes a los proyectos adscritos en cada ejercicio al citado programa. Simultáneamente, aplicó a los ingresos de cada año el 60 por 100 de la dotación a la amortización del ejercicio, para no afectar a los resultados. La Autoridad Portuaria no ha revisado la programación de las anualidades, por lo que, en todos los años analizados, se han presentado discrepancias entre las inversiones programadas y las realizadas. Además, debido a las deficiencias del seguimiento sobre la ejecución de los proyectos de inversión y a su fraccionamiento (como se comenta en el punto 4.9), se han originado algunas imputaciones incorrectas de las subvenciones FEDER de cada ejercicio, aunque de escasa relevancia.

IV. INVERSIONES

A. Programación.

4.1 La programación de las inversiones de la Autoridad Portuaria de Alicante se recoge en un documento denominado «Plan de Inversiones»; el cual se incluye, a su vez, en otro más amplio y general denominado «Plan de Empresa». Este último se elabora anualmente (excepto para el año 1993 que no llegó a aprobarse), coincidiendo con la programación de las inversiones quinquenales. A su vez, en cada Plan de Empresa se revisa la programación de los proyectos de inversión del año que está en marcha. Otros documentos de programación de la Autoridad Portuaria son los Presupuestos de Explotación y Capital (PEC) y los Programas de Actuaciones, Inversiones y Financiación (PAIF). A este respecto, se ha incumplido el artículo 40.3.f) de la Ley de Puertos, ya que no se sometieron a la aprobación del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria ni los anteproyectos de PEC ni los PAIF.

4.2 En general, existe coincidencia en los importes de inversión total previstos por la Autoridad Portuaria de Alicante en sus PEC, PAIF y Planes de Empresa. Aparecen, no obstante, diferencias entre los documentos de programación presupuestaria y los Planes de Empresa, cuando se desciende a la distribución de ese importe entre los distintos proyectos de inversión. Asimismo, se observa que los importes globales de las inversiones previstas por la Autoridad Portuaria fueron revisados siempre al alza, según transcurre cada ejercicio.

4.3 Las modificaciones de los presupuestos están sometidas a los trámites de autorización que establece el artículo 87.5 del TRLGP, en virtud de los artícu-

los 32.7 y 50.4 de la Ley de Puertos (el primero, referido al Ente Público Puertos del Estado y, el segundo, a las Autoridades Portuarias). Estos artículos de la Ley de Puertos establecen, además, otro tipo de autorizaciones cuando no concurren las previsiones establecidas en el artículo 87.5 del TRLGP. En concreto, se dispone en los mismos que, cuando la modificación de la cifra de las inversiones de cada entidad es inferior al 5 por 100, se requiere la autorización del Ministro de Obras Públicas y Transportes (actualmente de Fomento) y, cuando es superior a ese porcentaje, se necesita la autorización del Gobierno. El Ente Público Puertos del Estado ha entendido no obstante que los trámites de autorización de las modificaciones citadas afectan, exclusivamente, a los PEC y PAIF consolidados del sistema portuario. Esta interpretación se basa en que los PEC y los PAIF del Ente y de las Autoridades Portuarias se tramitan de forma consolidada. El Tribunal de Cuentas no comparte esta interpretación, dado que el artículo 50.4 de la Ley de Puertos se refiere de forma individualizada a los presupuestos de las Autoridades Portuarias.

Comentario a las alegaciones: Las alegaciones del Presidente de Puertos del Estado, tras aceptar que el artículo 50.4 de la Ley de Puertos se refiere a los presupuestos individuales de cada Autoridad Portuaria, reiteran la interpretación del Ente expuesta en este punto del Informe, apoyándose para ello en el artículo 32.7 de la citada Ley de Puertos. El Tribunal, sin embargo, mantiene su interpretación. Sólo cabe añadir al respecto que el artículo 32, por su ubicación (dentro del Título 1, Capítulo II, Sección 1.^a, denominada «Del Ente Público Puertos del Estado»), regula únicamente la tramitación y modificación de los presupuestos de Puertos del Estado; en tanto que el artículo 50 (ubicado en la Sección 2.^a, denominada «De las Autoridades Portuarias») es el que regula de forma integral todo lo referente a las modificaciones de los presupuestos de las Autoridades Portuarias.

4.4 En el período fiscalizado, ninguna de las modificaciones de las cifras de inversiones reales reflejadas en los PEC de la Autoridad Portuaria de Alicante fueron sometidas a la autorización del Ministerio de Fomento o del Gobierno, en función de la cuantía de la modificación. Se incumplió, de esta forma, el artículo 50.4 de la Ley de Puertos. Destaca, a este respecto, la elevada desviación que se produjo en 1996 sobre la cifra de inversión prevista, con motivo de la operación de compra de la tercera fase del Meliá, que no estaba programada.

4.5 En 1995, seis proyectos de inversión, de un total de 21, no fueron objeto de evaluación ni de propuesta ante la Comisión de Inversiones del Ente Público Puertos del Estado, tal como era preceptivo a tenor de las normas de funcionamiento de esta Comisión dic-

tadas el 2 de diciembre de 1994 por Puertos del Estado. En ellas se indicaba que este trámite era exigible con carácter previo a su posible inclusión en el Plan de Empresa. La última reunión de 1995 de la Comisión para revisar las inversiones del año y proponer las del siguiente se celebró el 9 de mayo. La Autoridad Portuaria de Alicante remitió a Puertos del Estado el nuevo Plan de Inversiones muy avanzado el ejercicio 1996, tras las reiteradas solicitudes del mismo. De esta forma, los proyectos no evaluados por la Comisión fueron incluidos «a posteriori» en el Plan de Empresa para 1997, como iniciados o ejecutados en 1995.

B. *Contratación.*

4.6 La Autoridad Portuaria de Alicante debe ajustar su contratación al derecho privado, pero con observancia de los principios generales de la contratación del sector público y, en especial, los de publicidad y libre concurrencia, en aplicación del artículo 35.2 de la Ley de Puertos. En esta norma se establecen además los principios de salvaguarda del interés de la entidad y de homogeneización del sistema de contratación en el sector público. Existe, por otro lado, una normativa interna en materia de contratación, aprobada por el Consejo Rector del Ente Público Puertos del Estado, a la que se ha hecho referencia en el punto 3.34. Los trabajos de fiscalización cuyos resultados se recogen en este subapartado han tenido como objetivo principal verificar el cumplimiento de las disposiciones en materia de contratación.

4.7 Según se deduce de los datos del anexo III, la adjudicación directa fue el sistema de adjudicación más habitualmente utilizado por la Autoridad Portuaria de Alicante en el período 1993-1996. En efecto, en relación al número total de adjudicaciones de cada ejercicio, este sistema representó el 91 por 100 en 1993 y 1994, el 98 por 100 en 1995 y el 85 por 100 en 1996. En relación a los presupuestos de adjudicación, la Autoridad Portuaria adjudicó por contratación directa el 52 por 100 del total en 1993, el 48 por 100 en 1994, el 85 por 100 en 1995 y el 31 por 100 en 1996.

4.8 A efectos de tramitación, las normas internas de contratación distinguen entre los expedientes que no superan los 2,5 millones de pesetas y los que, superando esta cifra, no alcanzan los 25 millones. Para los primeros no era preceptivo requerir otras ofertas, en tanto que para los segundos sí lo era, siempre que fuera posible. En este segundo supuesto, además, el estudio de las distintas ofertas debía realizarse por una comisión formada por el Presidente de la Autoridad Portuaria, el Director Técnico y el Secretario de la misma. La Autoridad Portuaria de Alicante realizó numerosos fraccionamientos de los proyectos de inversión en varios expedientes administrativos e incluso hasta en partidas sueltas sobre las que ni siquiera se constituyó un expediente administrativo. El Tribunal ha analizado una

relación de los diecisiete proyectos de inversión, asociados a expedientes distintos, que estaban vigentes durante 1995 con independencia de la fecha de adjudicación. Del análisis de los mismos se deduce que los diecisiete proyectos de inversión, cuyo presupuesto de contrata ascendía a 1.374 millones de pesetas, están asociados a 72 expedientes. Cinco de éstos, por importe de 666,7 millones de pesetas, se adjudicaron por concurso; dos, por importe de 193,2 millones, se adjudicaron por subasta; y los restantes 65, por importe de 514,1 millones de pesetas, se adjudicaron por contratación directa.

4.9 Para su examen particular el Tribunal ha seleccionado cinco proyectos, cuya inversión ejecutada en 1995 ascendía en total a 112 millones de pesetas (el 21 por 100 del total de la inversión realizada en el ejercicio). Los presupuestos de contratación de todos ellos ascendían a 560 millones de pesetas y estaban divididos en 28 contratos diferentes. De su análisis se desprenden los siguientes irregularidades:

a) El Tribunal de Cuentas ha comprobado que cuatro de los cinco proyectos fueron objeto de fraccionamiento. Tres proyectos se dividieron al menos en siete contratos distintos cada uno de ellos y un cuarto en cuatro. En los cuatro proyectos fraccionados algunos de los contratos fueron adjudicados al mismo contratista, con el mismo objeto en la contratación.

b) En un concurso, el Director Económico Financiero formó parte, sin delegación expresa, de la comisión técnica y en cinco adjudicaciones directas el mismo cargo formó también parte de la comisión descrita en el punto 4.8 de este Informe. Quien debía haber participado en todos estos casos, según las normas de contratación, era el Director Técnico.

c) En cuatro de las 28 contrataciones analizadas, la única documentación consiste en las facturas, cuyo gasto está autorizado por el Director Económico Financiero; órgano no competente, por no existir delegación expresa del Presidente a tal efecto.

d) En doce de las 28 contrataciones, no consta la declaración del contratista de no estar incurso en alguna de las prohibiciones e incompatibilidades previstas en las normas de contratación.

e) En nueve de las 28 contrataciones, no consta que el contratista presentase la documentación acreditativa de estar al corriente de las obligaciones tributarias y frente a la Seguridad Social. Cabe señalar, al respecto, que la Autoridad Portuaria de Alicante recibió, el 29/4/94, de la Unidad de Recaudación Ejecutiva de la Tesorería General de la Seguridad Social una orden de embargo, por importe de 1,8 millones de pesetas, contra una empresa contratada por la Autoridad Portuaria de Alicante en tres ocasiones (la última de las cuales tuvo lugar el 2-5-1994).

V. OPERACIÓN DE COMPRA DE LA TERCERA FASE DEL EDIFICIO MELIÁ Y DE LOCALES DE APARCAMIENTO

A. Descripción de la operación y del inmueble objeto de la misma.

5.1 El edificio Meliá de Alicante se encuentra ubicado dentro del recinto del puerto y está gestionado en su mayor parte por la cadena hotelera Meliá. El conjunto del edificio se construyó por la empresa URBATUSA, entre 1970 y 1972, sobre una explanada cuyos terrenos fueron ganados al mar en virtud de una autorización administrativa de 1965 del Ministerio de Obras Públicas. Dentro de esta explanada, cabe diferenciar tres zonas:

a) La zona de dominio público portuario, de 6,5 metros de anchura. Levantada sobre la antigua escollera del puerto en el muelle de levante, fue otorgada en régimen de concesión para su uso como carretera de acceso al edificio Meliá.

b) La zona de uso y dominio público, de 6 metros de anchura, que bordea el edificio del Meliá por la zona costera y está cubierta por la primera planta del edificio. En un principio, este espacio se estableció como zona de vigilancia del litoral, para utilizarse después por la vía de hecho como vial de aparcamiento. Este nuevo uso fue posible por la mayor explanación que se produjo después de que el 15-6-1967 la Dirección del Puerto de Alicante levantase el acta de distribución de terrenos. Sobre los terrenos ganados por esta mayor explanación la Dirección General de Costas construyó, en 1995, un paseo marítimo. Esta actuación podría entenderse como el reconocimiento de una nueva zona de vigilancia litoral, pero no implica, en modo alguno, que los terrenos ocupados por la anterior zona de vigilancia perdiesen la condición de dominio público.

Comentarios a las alegaciones: Las alegaciones de quien fue Presidente de Puertos del Estado en el período fiscalizado señalan que no es evidente que la zona de vigilancia litoral tuviera la condición de dominio público. Sin embargo, esta condición está fundamentada en el acto concesional (Orden ministerial de 11-5-1965, modificada el 29-4-1967). Según lo estipulado en dicho acto, el terreno que se ganase al mar sería propiedad privada «exceptuada la superficie de la zona de terreno destinada a vigilancia litoral que será de dominio y uso público». Esta calificación excluye, a juicio del Tribunal, toda posibilidad de que esta última zona sea de propiedad privada.

c) La zona de titularidad privada, que se sitúa entre las dos zonas anteriores.

5.2 En el primer semestre de 1996, la Autoridad Portuaria de Alicante adquirió 233 apartamentos y los

tres locales de aparcamiento del citado edificio Meliá. Los apartamentos constituyen la práctica totalidad de la parte del edificio conocida bajo la denominación de tercera fase. Los locales, por su parte, ocupan la planta baja de todo el edificio, junto con las zonas ocupadas por el Hotel Meliá y las zonas comunes de la tercera fase, y están destinados al aparcamiento de vehículos. La operación de compra fue muy compleja, especialmente en lo que se refiere a los locales. No sólo intervinieron en ella numerosos vendedores, sino que la adquisición se fundamentó en distintos títulos jurídicos y se materializó en diferentes fechas. Además de los actos principales de compra-venta, la operación comprendió la extinción de las condiciones resolutorias de anteriores transmisiones, el levantamiento de embargos sobre algunas propiedades e, incluso, el pago de una

parte de las indemnizaciones necesarias para despedir al personal de la empresa que gestionaba la explotación del aparcamiento. En el cuadro 11 se desglosan los distintos conceptos que integran la operación examinada, el análisis de los cuales constituirá el objeto del próximo subapartado. Hay que señalar, no obstante, que la Autoridad Portuaria de Alicante no elaboró ningún expediente que recogiera las distintas fases de la compra. Por ello, el Tribunal de Cuentas sólo ha podido analizar las escrituras públicas de las transmisiones, los documentos de pago, varias notas simples del Registro de la Propiedad y algunos contratos entre particulares. Por último, debe señalarse que la Autoridad Portuaria de Alicante ha vendido en marzo de 1999 todos los inmuebles adquiridos en la operación de compra que se analiza en este Informe.

Cuadro 11: Actos jurídicos realizados para la compra por la Autoridad Portuaria de Alicante de la tercera fase del edificio Meliá

OBJETO DE LA COMPRA	TITULAR DE LA PROPIEDAD SEGÚN REGISTRO	OPERACIÓN	Fecha	TITULAR DE LOS DERECHOS
a) 70 apartamentos	TEYOR, S.A.	Cesión condición resolutoria	6/2/96	URBATUSA
		Ejercicio de condición resolutoria	4/3/96	TEYOR
b) Locales 1,2 y 3 (aparcamientos)	RASAN INVERSIONES, S.A.	Compra-venta locales	6/3/96	El mismo
		Cesión condición resolutoria	6/3/96	PROMOBLANCA, S.A.
		Levantamiento embargo	6/3/96	ATAURIQUE, S.A.
		Levantamiento embargo	6/3/96	VALICANT, S.L.
		Indemnización por despido plantilla	6/3/96	El mismo
c) 159 apartamentos	INCOINSA	Compra-venta apartamentos	10/4/96	El mismo
d) 4 apartamentos	4 propietarios	Compra-venta apartamentos	18/3/96 28/3/96 3/4/96 10/4/96	Los mismos

B. Análisis de regularidad.

Aspectos generales.

5.3 La operación se llevó a cabo directamente por el Presidente de la Autoridad Portuaria de Alicante, sin que el Consejo de Administración hubiese tenido conocimiento previo de ella, como era preceptivo según la normativa interna y el artículo 40.3 o) de la Ley de Puertos. En virtud de este artículo, el Consejo tiene entre sus funciones la de aprobar aquellos contratos que determine que han de ser de su competencia por su importancia o materia. El Consejo de Administración en este caso, sin embargo, no pudo ejecutar esta facultad al no tener conocimiento previo de la compra. En efecto, el 15 de febrero de 1996, iniciada ya la opera-

ción y después de haberse formalizado la cesión de la condición resolutoria sobre setenta apartamentos, el Presidente informó al Consejo que la compra se había ultimado en nombre y a iniciativa del Ente Público Puertos del Estado. En la siguiente reunión del Consejo, celebrada el 5 de junio de ese mismo año, y cuando ya estaba completamente formalizada la operación, el Consejo de Administración fue informado de que el titular de la operación había sido la Autoridad Portuaria de Alicante y de que se había financiado la compra con cargo al Fondo de Contribución Interportuario. Posteriormente, en la reunión del Consejo de Administración de 3 de octubre de 1996, los entonces Consejeros, que no coincidían en su totalidad con los que habían ostentado tal condición en la reunión de febrero, mani-

festaron su malestar por no haber sido debidamente informados, ni haberse solicitado su aprobación para adquirir el inmueble. En efecto, en el acta de la citada reunión figura de forma literal la siguiente expresión: «Los Consejeros manifiestan que se sienten indignados y engañados porque no fueron debidamente informados por el Presidente anterior».

5.4 Las adquisiciones patrimoniales de las Autoridades Portuarias han de someterse a los mismos principios contractuales que los demás contratos en los términos señalados en el punto 4.6 de este Informe. Además, las instrucciones o normas de contratación dictadas por el Ente Público Puertos del Estado incluyen expresamente dentro de su ámbito de aplicación a las adquisiciones patrimoniales. El Tribunal ha observado, sin embargo, que la Autoridad Portuaria de Alicante incumplió importantes requisitos establecidos en dichas normas. En efecto:

a) No consta que se haya realizado ninguna de las siguientes actuaciones preparatorias de la contratación: la programación de la inversión, a partir de un presupuesto basado en las disponibilidades financieras; la justificación de la necesidad o conveniencia de la compra, mediante un informe razonado; y la valoración pericial de los inmuebles a adquirir.

b) No existe tampoco justificación documental acreditativa de que las personas físicas o jurídicas vendedoras no estuvieran incurso en los supuestos de prohibición para contratar y de incompatibilidad establecidos en la normativa interna. Por el contrario, en el momento de la compra, existían diversos procedimientos judiciales por falsedad abiertos contra directivos de varias de las empresas vendedoras (de los que desistieron sus actores el mismo día en que se vendieron los locales a la Autoridad Portuaria de Alicante). Además, las comprobaciones efectuadas por el Tribunal de Cuentas en el Registro Mercantil, sobre siete de las sociedades vendedoras, han permitido constatar la existencia de numerosas deficiencias registrales e informativas sobre las cuentas anuales de éstas en aquellas fechas. Tampoco consta justificación alguna de haberse acreditado la situación tributaria y frente a la Seguridad Social de los vendedores. Como resultado de las actuaciones del Tribunal de Cuentas, se puso de manifiesto que tres de las ocho sociedades que intervinieron en la citada operación tenían, en el momento de la consulta, deuda pendiente frente a la Seguridad Social generada en épocas anteriores a la operación del Meliá. Asimismo, de otra sociedad vendedora ni siquiera existía el «Código de cuenta de cotización» en el Fichero General de Recaudación de la Tesorería General de la Seguridad Social.

5.5 La operación se llevó a cabo con la intervención profesional de un abogado. Según información del mismo, el encargo profesional que recibió de los Presidentes de la Autoridad Portuaria de Alicante y del Ente

Público Puertos del Estado⁶ fue verbal y consistió en adquirir por un precio global la totalidad de la tercera fase del Meliá. No consta la existencia de un contrato con el abogado y el único documento en el que figura, en términos muy generales, las actuaciones que éste desarrolló es la minuta, que ascendió a 60 millones de pesetas más el IVA. La minuta se presentó el 26 de marzo de 1996 y, un día después, el Presidente y el Director Económico Financiero de la Autoridad Portuaria de Alicante ordenaron conjuntamente una transferencia por la cifra total. La operación se contabilizó el 28 de marzo, sin que fueran aprobados, ni siquiera «a posteriori», el gasto y el reconocimiento de la obligación. Debe señalarse además que, en el momento de efectuar la transferencia, aún no se había terminado la operación de compra. Por el contrario, estaba pendiente de formalizar en dicha fecha la compra de 159 apartamentos adquiridos a una sociedad y la de tres apartamentos adquiridos a particulares, sin que se hubiese culminado tampoco la negociación para adquirir otros dos apartamentos. Además, se encontraba en curso el procedimiento judicial correspondiente a la demanda interpuesta por la Autoridad Portuaria de Alicante contra TEYOR, RASAN INVERSIONES, S.A., y dos entidades financieras, que se comenta en el punto 5.10. También hay que destacar que, en la fecha en que se ordenó la transferencia, el citado abogado debía a la Autoridad Portuaria de Alicante 456.867 pesetas, por el impago de tarifas de embarcaciones deportivas, las cuales no fueron liquidadas hasta el 10-11-1997.

5.6 La adquisición analizada se financió con cargo al Fondo de Contribución Interportuario, recibiendo la Autoridad Portuaria el importe mediante tres transferencias: las dos primeras ordenadas por el Presidente del Ente Público Puertos del Estado (una, el 5-3-1996, por 600 millones de pesetas y otra, el 26-3-1996, por 1.200 millones de pesetas); y la tercera ordenada por el Director Económico Financiero de dicho Ente (el 25-7-1996, por valor de 74 millones de pesetas). No consta la existencia de ningún escrito o comunicación del Ente Público Puertos del Estado a la Autoridad Portuaria de Alicante vinculando las tres transferencias a la compra. El vínculo, sin embargo, es evidente, aunque sólo fuera por el reconocimiento explícito que consta en la revisión del Plan de Empresa, efectuada en junio de 1996, para incluir en el mismo dicha inversión y su financiación (que no aparecían previstas con anterioridad en el citado Plan). La financiación de esta operación con cargo a dicho Fondo supuso, además, un incumplimiento de la disposición tercera de la Orden Ministerial de 11 de mayo de 1995, según se ha indicado en el punto 3.65 de este Informe.

5.7 La Autoridad Portuaria de Alicante desconoce si los Impuestos sobre Bienes Inmuebles de los bienes

⁶ Las alegaciones del Presidente de Puertos del Estado durante el período fiscalizado señalan que el abogado recibió el encargo profesional únicamente del Presidente de la Autoridad Portuaria.

adquiridos en esta operación habían sido pagados hasta la fecha de compra, salvo los impuestos de esta naturaleza correspondientes a los locales en 1996, cuyo pago efectuó ella misma (como se explica en el punto 5.22 de este Informe). Hay que destacar al respecto que en la propia demanda judicial contra TEYOR la Autoridad Portuaria de Alicante señalaba la existencia de deuda por este impuesto, aunque no se cuantifica el importe ni los años a que corresponde. La Autoridad Portuaria no dotó en 1996 ninguna provisión para esta eventualidad, ni consta que realizase gestión alguna para conocer el estado de la deuda pendiente o para exigir a los vendedores que presentaran los recibos ya pagados. Tampoco existe constancia de que se haya realizado ninguna gestión para determinar si existían otras deudas con el Ayuntamiento, como las tasas municipales de recogida de basuras, de las que el Tribunal de Cuentas ha detectado un recibo impagado de 1989.

5.8 Mediante fallo judicial de fecha 21-10-1997, la Autoridad Portuaria de Alicante fue condenada al pago de 5.052.552 pesetas, más los intereses correspondientes, para satisfacer los gastos de comunidad impagados de 1995. La Autoridad Portuaria no ha hecho efectivo el pago de ninguno de estos dos conceptos. Tampoco ha abonado las cuotas de los gastos de comunidad de 1996, que fueron liquidadas y notificadas a la Autoridad Portuaria de Alicante. De éstas, 2.679.074 pesetas corresponden al primer trimestre de 1996. Los gastos de comunidad de 1995 y del primer trimestre de 1996 se generaron en fechas anteriores a la compra; sin embargo, la Autoridad Portuaria no detectó estos gastos en la preparación de la operación de compra. Con motivo de la venta posterior del inmueble, descrita en el punto 5.29 de este Informe, la Autoridad Portuaria de Alicante ha traspasado estas deudas a la sociedad compradora.*

5.9 El precio de compra fue abonado en diecisiete pagos; en dieciséis de los cuales no se utilizaron los documentos normalizados para reconocer las obligaciones y ordenar los pagos. Además se han detectado otras deficiencias en la documentación justificativa de determinados pagos que se ponen de manifiesto en los puntos 5.15 y 5.21 de este Informe.

Adquisición de setenta apartamentos.

5.10 A finales de 1988, URBATUSA había vendido a TEYOR setenta apartamentos por 235 millones de pesetas. De este importe sólo se pagaron 45 millones, aplazándose el pago del resto mediante una letra de cambio con vencimiento el 30-3-1990 y estableciéndose como garantía una condición resolutoria de la compra-venta. Ante el impago de la letra, URBATUSA notificó a TEYOR, mediante dos actas notariales, la resolución del contrato; aunque la sociedad comprado-

ra no se dio por notificada. Para comprar los setenta apartamentos, la Autoridad Portuaria de Alicante adquirió a URBATUSA, el 6-2-1996, los derechos derivados de la condición resolutoria por 100 millones de pesetas. De esta forma, la Autoridad Portuaria de Alicante no adquirió el pleno dominio sobre las fincas, ya que el mismo se encontraba a expensas del ejercicio de las facultades de recuperación de la propiedad y de la posesión de los bienes. Tras la oportuna notificación notarial al apoderado de TEYOR y el rechazo de esta sociedad a aceptar la resolución de la compra-venta, la Autoridad Portuaria de Alicante formuló la correspondiente demanda judicial. El 4-3-1996, dos días antes de que la Autoridad Portuaria de Alicante adquiriera los locales a que se refiere el siguiente epígrafe, el apoderado de TEYOR se allanó a las pretensiones de la Autoridad Portuaria, entregando la posesión de los setenta apartamentos. Debe señalarse, a este respecto, que el mismo día en que se formalizó la cesión de la condición resolutoria el apoderado de TEYOR había suscrito un contrato privado con URBATUSA comprometiéndose a desistir de cualquier reclamación contra la propia cesión y de las posteriores acciones que se emprendieran. Este compromiso se condicionaba, no obstante, a la culminación de la compra de los locales de aparcamientos por la Autoridad Portuaria de Alicante; operación en la que el apoderado tenía intereses, por ostentar también la representación, como administrador único, de otras tres sociedades (ATAURIQUE, PROMO-BLANCA y VALICANT) que, por la venta de los locales, recibieron de la Autoridad Portuaria 450 millones de pesetas.

5.11 Aunque el precio pagado por la Autoridad Portuaria de Alicante fue inferior al principal de la letra (190 millones de pesetas), la Autoridad Portuaria asumió un riesgo excesivo en esta operación. En efecto, en el momento en que se formalizó la cesión de derechos existía incertidumbre sobre el resultado de la demanda judicial contra TEYOR para ejecutar la condición resolutoria. Existían, además, numerosas cargas que gravaban las fincas, contra cuyos titulares hubo de ampliarse, posteriormente, la demanda (si bien dos de ellos se allanaron el 30-4-1996 y el 3-5-1996 y con otro se llegó a un acuerdo, el 1-7-1997, previo pago de 5 millones de pesetas). En definitiva, la propiedad de los setenta apartamentos no pudo registrarse hasta mayo de 1998.

Adquisición de 159 apartamentos.

5.12 La Autoridad Portuaria de Alicante adquirió el 10-4-1996 la propiedad de estos 159 apartamentos a INCOINSA por un importe de 705 millones de pesetas. Dichos apartamentos, más otros tres, habían sido hipotecados en 1989 por RASAN INVERSIONES, S.A. y por ORCO (que los habían adquirido en 1988 en primera transmisión) para obtener un préstamo. En 1993, por impago del préstamo, los 162 apartamentos se

* Párrafo modificado en función de las alegaciones.

adjudicaron a Caja Madrid, que vendió dos a particulares, uno se lo quedó y transmitió el dominio de los 159 restantes a la sociedad de su grupo INCOINSA. Tampoco en este caso existe evidencia documental de las actuaciones previas o de las negociaciones entre las partes anteriores a la formalización de la compra en escritura pública. En esta operación intervino también el apoderado único referido en el punto 5.10. Este señor, como apoderado de ORCO y RASAN INVERSIONES, S.A., dirigió un escrito a la Autoridad Portuaria de Alicante, el 6-3-1996, en el que desistía de varias reclamaciones presentadas contra Caja Madrid y supe- ditaba esta declaración a la efectiva compra de los aparta- mentos por la Autoridad Portuaria. Uno de los aparta- mentos no pudo inscribirse, sin embargo, en el Registro de la Propiedad a nombre de la Autoridad Portuaria de Alicante, por estar registrado a nombre de un particular y no de INCOINSA.

Adquisición de cuatro apartamentos .

5.13 Tres de estos cuatro apartamentos proceden de la adjudicación por impago del préstamo descrita en el punto anterior. El otro se vendió directamente por la sociedad URBATUSA a un particular. Todos ellos fueron adquiridos por la Autoridad Portuaria entre el 18-3-1996 y el 10-4-1996. El importe total pagado por la Autoridad Portuaria por los cuatro apartamentos fue de 53 millones de pesetas, existiendo una gran variación entre el precio de cada uno de ellos: desde los 7 millones de pesetas del más barato (con una superficie de 68 metros cuadrados) hasta los 24 millo- nes de pesetas del más caro (con una superficie de 61 metros cuadrados).

5.14 De los registros contables se deduce que la Autoridad Portuaria se hizo cargo del pago del impues- to sobre el incremento del valor de los terrenos de natu- raleza urbana de tres de estos apartamentos. Los cita- dos gastos corresponden por Ley a la parte vendedora, salvo pacto en contra entre las partes. Un pacto de esta naturaleza consta en dos de los casos, cuyos impuestos sobre el incremento del valor de los terrenos de natu- raleza urbana ascendieron a 379.722 pesetas. Sin embar- go, la Autoridad Portuaria pagó también el impuesto sobre el incremento del valor de los terrenos de natu- raleza urbana del otro contrato, cuyo importe ascendió a 84.077 pesetas, a pesar de que en la escritura de com- praventa no se había pactado expresamente esta obliga- ción, siendo éste además el apartamento más costoso para la entidad de los adquiridos individualmente. En ninguno de los tres casos consta la existencia del docu- mento justificativo del gasto. Ante los indicios de res- ponsabilidad contable que presentan estos pagos del citado impuesto, el Tribunal de Cuentas iniciará las actuaciones previas a la exigencia de dicha respon- sabilidad.

5.15 En uno de los apartamentos adquiridos indi- vidualmente, por importe de 13 millones de pesetas, cuyo precio se fraccionó en dos pagos (uno el 18-3-96 y otro 15-5-96), no se ha podido conocer qué órgano de la Autoridad Portuaria ordenó los mismos, ya que no se ha conservado fotocopia del talón ni de la orden de cargo en la cuenta bancaria.

Adquisición de los locales de aparcamiento.

5.16 Los locales de aparcamiento (denomina- dos 1, 2 y 3) forman la planta baja de todo el edificio Meliá, con excepción de los servicios comunes corres- pondientes al Hotel Meliá y a la tercera fase. En la licencia municipal de construcción se establecía que la planta baja del edificio se destinaría a zona de aparca- miento diáfana, con un total de 259 plazas, en la que no podían establecerse locales comerciales. En las escritu- ras e inscripciones registrales no se especificó el núme- ro de plazas correspondientes a los locales 1 y 2, asig- nándose las 259 al local número 3. Ahora bien, cuando la Autoridad Portuaria de Alicante compró los citados locales, en el número 1 estaba construido un local comercial y el número total de plazas de aparcamiento existentes en el conjunto de los locales 2 y 3 era sólo de 173, de las cuales 33 correspondían a viales de cir- culación. Estas discrepancias entre las escrituras y la realidad no afectaban exclusivamente al número de las plazas de aparcamiento, sino también a la superficie de los locales, especialmente respecto del local 3. En efec- to, la superficie total de los locales que figura en las escrituras es de 6.032 metros cuadrados (172 metros cuadrados el local 1; 320 metros cuadrados el local 2; y 5.540 metros cuadrados el local 3). Sin embargo, las mediciones realizadas por la Autoridad Portuaria de Alicante con posterioridad a la compra de los mismos reflejan sólo 4.018 metros cuadrados, correspondiendo la diferencia en su práctica totalidad a la superficie del local 3 (que tenía 2.040 metros cuadrados menos que los escriturados). Una parte de esta diferencia se expli- ca por las ocupaciones efectuadas, sin título, por el Hotel Meliá (155 metros cuadrados por un depósito de fuel; 61 metros cuadrados por un local en la planta baja para la depuradora; y 415 metros cuadrados por la entrada del hotel). No ha sido posible identificar, en cambio, los 1.409 metros cuadrados restantes. La Auto- ridad Portuaria de Alicante considera que esta última diferencia corresponde a la zona que se describe en el punto 5.1.b) de este Informe. Según la Autoridad Por- tuaria, esta zona se incorporó registralmente al local 3, ya que cuando las escrituras citan como lindero norte la «zona de dominio público de vigilancia del litoral» se están refiriendo, en su opinión, al paseo marítimo que fue construido en 1995 sobre la mayor explanación de terrenos. Las comprobaciones registrales efectuadas por el Tribunal de Cuentas, sin embargo, impiden acep- tar esa interpretación. En todo caso, a pesar de las nota-

bles discrepancias mencionadas y de las ocupaciones efectuadas por el Hotel Meliá, detectables a simple vista, no consta actuación alguna de la Autoridad Portuaria de Alicante para delimitar la propiedad y obtener íntegramente su posesión.

5.17 En 1989, URBATUSA vendió los locales 2 y 3 a RASAN INVERSIONES, S.A. por un importe de 94 millones de pesetas; aplazándose el pago de 92 millones mediante tres letras de cambio, con vencimiento el 9-5-1989, garantizadas con una condición resolutoria. El local 1, por su parte, se había vendido en 1988 a la misma sociedad junto con 69 apartamentos, sin especificar los precios individuales. No obstante, puede estimarse razonablemente que, conforme al precio por metro cuadrado de los locales 2 y 3, el precio del local 1 fue inferior a 3 millones de pesetas. En el momento de la compra de los tres locales por la Autoridad Portuaria de Alicante, las tres letras de cambio antes citadas se encontraban al parecer impagadas y en manos de otra sociedad (PROMOBLANCA). Además, los tres locales estaban gravados con numerosas cargas (embargos preventivos). Existían, por tanto, al menos tres modos distintos por los cuales la Autoridad Portuaria podía adquirir la propiedad de los mismos, cada uno con sus ventajas e inconvenientes: a) comprar las tres letras impagadas y ejercer la condición resolutoria; b) negociar la compraventa con el titular registral de las fincas (RASAN INVERSIONES, S.A.), previa liberación por parte de esta sociedad de la condición resolutoria y de las demás cargas; y c) adquirir los derechos que dieron lugar a la traba de las fincas o bien esperar a su remate en la subasta judicial. La Autoridad Portuaria de Alicante debería haber estudiado la viabilidad y el coste de cada una de estas vías de adquisición de la propiedad y elegir una de ellas (o ninguna, en su caso, y renunciar a la operación). Sin embargo, por razones desconocidas, la Autoridad Portuaria utilizó un sistema que supuso emplear a la vez y conjuntamente los tres modos de adquisición indicados. Como consecuencia de haber utilizado este procedimiento, el coste

de la operación para la Autoridad Portuaria fue el resultado de sumar indebidamente tres posibles precios de adquisición alternativos. Debiendo tenerse en cuenta, además, que el precio fijado en la compraventa de los derechos directos de propiedad a RASAN INVERSIONES, S.A. fue casi cinco veces superior al de su adquisición por dicha sociedad siete años antes. En el cuadro 12 se detallan los distintos elementos del coste asumido por la Autoridad Portuaria respecto de estos locales.

5.18 Según se observa en el epígrafe A del cuadro 12, la Autoridad Portuaria de Alicante pactó la compraventa con RASAN INVERSIONES, S.A. a un precio de 475 millones de pesetas (casi cinco veces superior al que esta sociedad los había adquirido siete años antes). Además como figura en los epígrafes C, D y E del mismo cuadro, la Autoridad Portuaria pagó a tres acreedores del vendedor otros 450 millones de pesetas por varias deudas de dicha sociedad que limitaban sus derechos de propiedad (la condición resolutoria y la mayor parte de las cargas que lo gravaban). Sin embargo, la actuación que correspondía en pura lógica era, precisamente, la actuación contraria; esto es, deducir del precio de la compraventa con RASAN INVERSIONES, S.A. los importes necesarios para liberar dichas limitaciones. La Autoridad Portuaria asumió incluso el pago de la mitad de la indemnización por despido de la plantilla de RASAN INVERSIONES, S.A. adscrita a los locales (26 millones de pesetas), como se recoge en el epígrafe B del cuadro. En resumen, RASAN INVERSIONES, S.A. obtuvo, directa o indirectamente, casi 951 millones de pesetas por unos locales que adquirió siete años antes por un precio inferior a 97 millones de pesetas y de los cuales no había pagado 92 millones. La Autoridad Portuaria de Alicante no ha justificado ni la necesidad ni la racionalidad de un precio tan excesivo. Ante los indicios de responsabilidad contable que presenta el pago de un precio tan elevado, el Tribunal de Cuentas iniciará las actuaciones previas a la exigencia de dicha responsabilidad.

Cuadro 12: Desglose de la operación de compra de tres locales

CONCEPTO	ACREEDOR	IMPORTE
A.- Adquisición de locales	RASAN INVERSIONES, S.A.	475.000.000
B.- Indemnización por el despido de la plantilla	RASAN INVERSIONES, S.A.	25.755.842
C.- Adquisición de tres letras de cambio sujetas a la condición resolutoria contra RASAN INVERSIONES, S.A.	PROMOBLANCA, S.A.	165.600.000
D.- Desistimiento en un juicio ejecutivo (con prevención de embargo sobre los tres locales) y otro declarativo de ATAURIQUE contra RASAN INVERSIONES, S.A.	ATAURIQUE, S.A.	255.864.680
E.- Desistimiento en un juicio ejecutivo (con prevención de embargo sobre los tres locales) de VALICANT, S.L., contra RASAN INVERSIONES, S.A.	VALICANT, S.L.	28.535.320
TOTAL PAGADO POR LA AUTORIDAD PORTUARIA		950.755.842

5.19 La operación se formalizó el 6-3-1996 en dos escrituras. Una de ellas, con RASAN INVERSIONES, S.A., por la compra de los locales e indemnización por despido de la plantilla. La otra, con PROMOBLANCA, S.A, ATAURIQUE y VALICANT (en la que interviene la misma persona como único administrador de las tres sociedades), por el levantamiento de algunas de las cargas que figuraban sobre las fincas y la adquisición de las letras de cambio. Ese mismo día, además, se celebró un contrato privado entre RASAN INVERSIONES, S.A. y diversas sociedades (entre ellas, las tres antes citadas) en el que acordaron dar por transigidos todos los pleitos pendientes de carácter civil y penal interpuestos por RASAN INVERSIONES, S.A. y se estipuló que tanto la cancelación de la condición resolutoria como el desistimiento de los juicios ejecutivos promovidos por VALICANT y ATAURIQUE se realizarían en virtud de un pacto directo con la Autoridad Portuaria de Alicante. No existe, sin embargo, constancia documental de que este pacto se llevase a cabo. Tampoco aparecen reflejados en ningún documento los acuerdos globales que (según un escrito de 26-9-1996, dirigido al nuevo Presidente de la Autoridad Portuaria por el abogado que se cita en el punto 5.5 de este Informe) pactó la Autoridad Portuaria con el administrador único antes referido, por un lado, y con RASAN INVERSIONES, S.A., por otro.

5.20 Aparte del evidente sobreprecio de la operación, cabe señalar otras consideraciones acerca de la titularidad de los derechos y las condiciones de la compra:

a) Sobre la condición resolutoria establecida en garantía del pago de los 92 millones de pesetas. La Autoridad Portuaria de Alicante se comprometió a pagar 165,6 millones de pesetas a PROMOBLANCA por la entrega de las tres letras de cambio representativas de la deuda, como poseedora de las mismas. Sin embargo, no se ha facilitado al Tribunal documentación ni información alguna que explique y justifique los elementos esenciales de esta operación (titularidad y exigibilidad de los derechos), sobre los cuales planean serias dudas. Así, PROMOBLANCA no figuraba inscrita como titular registral de la condición resolutoria y no se ha podido aclarar la legitimidad del título que amparaba su posesión de las letras. Tampoco se ha aclarado el hecho de que transcurriesen siete años en los que las letras permanecieron impagadas sin que se ejerciesen las oportunas gestiones de cobro (entre otras, ejercicio de la condición resolutoria o juicio ejecutivo con embargo preventivo durante el período legalmente establecido al efecto). No está tampoco justificado que las letras se encontrasen debidamente protestadas. Todo ello genera una importante incertidumbre sobre la validez y exigibilidad de las mismas y sobre la posibilidad de que se encontrasen perjudicadas. Igualmente, resulta extraño el hecho de que el titular de una condición

resolutoria y tenedor de letras impagadas consintiese la traba de las fincas en favor de otros derechos, sin defender los propios ni a través de una tercería, bien fuera de dominio o de mejor derecho, ni de ninguna otra acción permitida por el ordenamiento jurídico vigente.

b) En relación a la operación de compra-venta suscrita con RASAN INVERSIONES, S.A.. Esta sociedad se comprometió no solamente a la transmisión del dominio de los locales, sino también a la cancelación, en el plazo de 15 días, de otras cargas que gravaban los mismos (embargos dictados en distintos juicios ejecutivos a favor de dos sociedades distintas de las mencionadas en el punto 5.19). Una parte del precio (100 millones de pesetas) se aplazó hasta que fueran liberadas por RASAN INVERSIONES, S.A. las cargas antes citadas. Sin embargo, la Autoridad Portuaria abonó la práctica totalidad de lo aplazado (96,5 millones de pesetas) antes de que la sociedad vendedora cumpliera tal condición.

c) No se han justificado tampoco los cálculos que se realizaron para cuantificar en 450 millones de pesetas el importe de los pagos necesarios para liberar las cargas señaladas en el punto 5.18. En el momento de la compra, según las inscripciones registrales y la escritura de compraventa de los locales, estas cargas eran dos embargos preventivos por juicios ejecutivos de VALICANT y ATAURIQUE contra RASAN INVERSIONES, S.A., por importes de 16 y 150 millones de pesetas, respectivamente; más la condición resolutoria, por importe de 92 millones de pesetas. Los restantes 192 millones de pesetas se añadieron en concepto de intereses y costas, aunque dicha cifra no fue desglosada en la escritura de levantamiento de cargas. Según la información facilitada al Tribunal, los intereses aplicados fueron los correspondientes a sumar dos puntos porcentuales al interés legal del dinero de cada año, desde el inicio de cada deuda. Calculados de esta forma, los intereses alcanzarían un máximo de 158 millones de pesetas. Los 34 millones de pesetas restantes corresponderían, en consecuencia, a las costas judiciales, de las que no existe, sin embargo, evidencia documental alguna.

5.21 No consta la existencia de un recibo, ni acta notarial, sobre los 11,5 millones de pesetas que la Autoridad Portuaria de Alicante entregó a RASAN INVERSIONES, S.A. el 14-6-1996. La citada cantidad formaba parte del precio aplazado en el momento en que se formalizó la escritura de compra-venta.

5.22 La Autoridad Portuaria satisfizo, además, 462.025 pesetas correspondientes al Impuesto sobre Bienes Inmuebles de 1996 de los tres locales, a pesar de que el abono de dicho impuesto correspondía íntegramente a la sociedad vendedora. RASAN INVERSIONES, S.A. se comprometió a abonar la parte que correspondía a la prorrata del impuesto hasta la fecha

de la compra-venta, pero no cumplió su compromiso. Ante los indicios de responsabilidad contable que presentan los pagos indebidos del Impuesto sobre Bienes Inmuebles, el Tribunal iniciará las actuaciones previas a la exigencia de dicha responsabilidad.

C. *Análisis relativo a la finalidad de la operación.*

5.23 La Autoridad Portuaria de Alicante no había definido, antes de la compra, la finalidad de la operación ni su utilidad para el puerto. En efecto, no existe constancia de ningún informe determinando la necesidad o conveniencia de la misma. Por otro lado, el 26-4-1996, después de haberse formalizado la adquisición, el Director Técnico, con la conformidad del Presidente, encargó al arquitecto citado en el punto 3.14 de este Informe «estudiar una serie de ideas sobre las distintas posibilidades del edificio que irían desde su demolición hasta algún planteamiento que permitiese alguna solución sustantiva». Este mandato, después de realizada la compra, prueba que la Autoridad Portuaria no adquirió la tercera fase del Meliá para un destino concreto. Esta conclusión se refuerza también por el contenido de una carta dirigida el 28-4-1996 por el entonces Presidente de Puertos del Estado al Secretario General para los Servicios de Transporte (carta que el primero adjunta a sus alegaciones a este Informe), en la que enuncia varias posibles alternativas para el edificio comprado por la Autoridad Portuaria*.

5.24 Del estudio presentado por el arquitecto, en octubre de 1996, podía desprenderse un objetivo implícito de la citada operación: que las plusvalías generadas por las obras de acceso y de mejoras de los alrededores del edificio Meliá redundasen, directa o indirectamente, en beneficio de la Administración que promovió las obras y no en los copropietarios actuales o futuros del edificio Meliá. Hay que destacar, sin embargo, que la mayoría de dichas obras ya habían finalizado antes de formalizarse la operación de compra o se encontraban en un estado de ejecución muy avanzado. Por este motivo, se puede concluir que las plusvalías generadas por las citadas mejoras ya habían surgido en el momento de realizarse la operación de compra por la Autoridad Portuaria de Alicante.

Comentarios a las alegaciones: Las alegaciones de quien fue Presidente de Puertos del Estado señalan que la operación de compra estaba enmarcada en un conjunto de medidas, adoptadas en diversas Autoridades Portuarias, dirigidas a la «mejora de las relaciones puerto-ciudad» y a la «apertura de los espacios portuarios al uso ciudadano». No obstante, el Tribunal debe reiterar que no ha podido obtener ningún documento, estudio o dictamen elaborado por Puertos del Estado o por la Autoridad Portuaria de Alicante donde se expli-

que el modo en que mejorarían las relaciones entre el puerto y la ciudad tras la compra de unas instalaciones hoteleras, ni la forma en que se facilitaría con esa operación una apertura del puerto al uso ciudadano. Las alegaciones tampoco incluyen mayores explicaciones a este respecto, excepto la reiteración del argumento del aprovechamiento de las plusvalías, al que ya se ha hecho referencia.

5.25 En el estudio del arquitecto citado en el punto anterior, se indicaba también una serie de posibles utilidades del edificio, como Palacio de Congresos, para centralizar las oficinas portuarias, como viviendas, para utilización hotelera e incluso para su demolición. Ninguna de estas utilidades, salvo las correspondientes a oficinas, parece necesarias para el cumplimiento de los fines de la Autoridad Portuaria, como requiere el artículo 49 de la Ley de Puertos en relación con el artículo 36 de la misma Ley. Por otro lado, cabe destacar, a estos efectos, que la Autoridad Portuaria ya había rehabilitado un edificio de oficinas en 1995.

5.26 Además, el uso del edificio está limitado por los siguientes condicionamientos jurídicos, principalmente urbanísticos, que dificultan su viabilidad:

a) Cualquier variación del uso y de la estructura del edificio requiere el consentimiento unánime, no sólo de los propietarios de la tercera fase, sino también de los propietarios de las otras zonas del edificio. La Autoridad Portuaria de Alicante ni siquiera llegó a disponer del total de la propiedad de los apartamentos de la tercera fase, ya que dos de ellos no fueron adquiridos por desconocerse la titularidad de los mismos.

b) El Plan Especial del Puerto, aprobado por el Ayuntamiento a finales de 1992 (el cual, a su vez, está integrado en el Plan General Municipal de Ordenación de Alicante), calificó a todo el edificio Meliá como «fuera de ordenación», lo que supone que solamente puede ser sometido a obras de conservación y no de consolidación. El Plan determinó también como posible solución la demolición del edificio, si se llegara a un acuerdo con los propietarios.

c) La Orden Ministerial de 1965 (modificada en 1967), por la que se otorgó la concesión para construir la explanada ganada al mar, especificaba que su finalidad era la de edificar sobre ella un hotel. Lo mismo sucede con la licencia municipal que el 2-12-1969 concedió el Ayuntamiento a URBATUSA. Ambos documentos impiden, por tanto, un uso diferente al hotelero.

D. *Análisis de los costes.*

5.27 En los anexos IV y V se clasifican por grupos de elementos los datos relativos a la distribución de los costes (calculándose el precio por elemento y metro cuadrado) y la variación de precio desde la anterior transmisión. El coste de la operación, incluyendo los gastos asociados, ascendió, al menos, a 1.890 millones

* Párrafo modificado en función de las alegaciones.

de pesetas, de los cuales 1.809 millones corresponden estrictamente al precio de la compra. Esto supone un incremento de 877 millones de pesetas (el 94,1 por 100) respecto a los precios de las anteriores transmisiones que se produjeron, principalmente, siete años antes. De dicho precio, 858 millones corresponden a la adquisición de 233 apartamentos con una superficie media de 40 metros cuadrados, en cuyo subconjunto de elementos la variación de precio respecto a las anteriores transmisiones fue del 2,7 por 100. Los 951 millones de pesetas restantes del precio corresponden a la compra de las 151 plazas de aparcamiento, con un incremento global del precio en este subconjunto de 854 millones de pesetas, lo que supone un incremento relativo cercano al 900 por 100 (es decir, un incremento anual acumulativo del 38,5 por 100). El coste medio de cada plaza de aparcamiento, incluyendo los gastos asociados, fue de 6,5 millones de pesetas (a 244.879 pesetas el metro cuadrado), frente a los 3,9 millones de pesetas (98.350 pesetas el metro cuadrado) como coste medio de los apartamentos.

5.28 En junio de 1998 se encontraban aún pendientes de pago 1.029.652 pesetas a RASAN INVERSIONES, S.A. y 5.052.552 pesetas, más intereses, por cuotas de 1995 a la comunidad de propietarios del Meliá, así como a las cuotas de 1996. Por último, el gasto por importe de 751.448 pesetas, que figura en el anexo IV en la fila «Publicidad y propaganda», corresponde a la inserción en prensa de un comunicado oficial del Presidente de la Autoridad Portuaria de Alicante para informar a la opinión pública sobre la complejidad de la operación Meliá.

E. *Hechos posteriores.*

5.29 A principios de 1997, la Autoridad Portuaria de Alicante intentó vender todos los bienes adquiridos en la operación fiscalizada; lo que pone en evidencia nuevamente la escasa relación de los mismos con los fines del puerto. El precio fijado fue de 1.874 millones de pesetas⁷ y se ofertó mediante el procedimiento de subasta pública. Al no presentarse ningún comprador, se declaró desierta la subasta el 26-2-1997. Posteriormente, previo acuerdo adoptado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Alicante, se dirigió un escrito, de fecha 14-3-1997, al Ayuntamiento de Alicante y a la Generalidad Valenciana ofreciendo los bienes para destinarlos a oficinas y dependencias de dichas Entidades. Dos años después, el 25-1-1999, la Autoridad Portuaria suscribió con una sociedad un contrato de opción de compra sobre todos los bienes referentes a la operación fiscalizada. El precio de compra se fijó en 1.950 millones de pesetas. La opción de compra se ejecutó, dentro del plazo estable-

cido en el contrato, el 29-3-1999, habiendo recibido la Autoridad Portuaria hasta esa fecha 250 millones de pesetas más el IVA correspondiente*.

5.30 Incidentalmente hay que señalar que, mediante Decreto del Fiscal Jefe de la Audiencia Provincial de Alicante de fecha 4-10-1996, se informó a la Autoridad Portuaria de Alicante que se habían incoado Diligencias de Investigación Penal por unos posibles delitos de estafa y malversación de caudales públicos en relación con la compra de la tercera fase del Meliá, instándose al Presidente de la Autoridad Portuaria de Alicante a que remitiera a la fiscalía cuanta documentación obrase en su poder respecto a esta adquisición. En dichas diligencias figuraban como imputados quienes fueron Presidente del Ente Público Puertos del Estado y de la Autoridad Portuaria de Alicante en el momento de la compra (por los delitos de malversación de caudales públicos y estafa) y el administrador único de algunas de las sociedades vendedoras, al que se ha hecho referencia en los puntos 5.10, 5.12 y 5.19 de este Informe (por el delito de defraudación a la Hacienda Pública). Mediante Auto del 19-10-1998, el Juzgado de Instrucción número 7 de Alicante decretó el sobreseimiento provisional, en lo que se refiere a los delitos de malversación de caudales públicos y estafa. El mismo auto dispuso también la incoación de un procedimiento abreviado por un presunto delito contra la Hacienda Pública, imputado al administrador único antes mencionado.

VI. CONCLUSIONES

A. *Respecto del control interno.*

6.1 Las actuaciones fiscalizadoras han puesto de manifiesto importantes debilidades de control interno que suponen riesgos para la salvaguarda de los derechos y activos de la Autoridad Portuaria de Alicante. Éstas se centran, fundamentalmente, en las áreas de inmovilizado, personal e ingresos. Por lo que se refiere al inmovilizado, destaca la ausencia de registro en el inventario de varios bienes y la inexistencia de comprobaciones físicas sobre los mismos. En cuanto al personal, es de notar la inexistencia de procedimientos de control tanto sobre los anticipos y créditos al personal como sobre la gestión de los fondos de prestaciones sociales. Respecto de los ingresos, destaca la ausencia de control sobre las concesiones y autorizaciones administrativas y sobre la facturación de algunas de las tarifas.

B. *Respecto del análisis contable y de legalidad de los estados financieros.*

6.2 El Tribunal de Cuentas no puede emitir una opinión sobre los Balances de situación de la Autoridad Portuaria de Alicante correspondientes a los ejerci-

⁷ Cantidad que coincide con el importe recibido de Puertos del Estado, con cargo al Fondo de Contribución Interportuario de 1996, para financiar la operación de compra.

* Párrafo modificado en función de las alegaciones.

cios 1993, 1994 y 1995, debido a las insalvables limitaciones encontradas. Sobre la representatividad de la cuenta de pérdidas y ganancias, la opinión del Tribunal es positiva, con salvedades en lo relativo a la dotación a la amortización del inmovilizado.

6.3 Las principales deficiencias observadas en los estados financieros son las siguientes:

a) En el ajuste de los valores del inmovilizado, efectuado por la Autoridad Portuaria de Alicante en 1993 con motivo de la aplicación de las nuevas tablas de vida útil y valor residual, se produjo un defecto de amortización acumulada que se evalúa en 1.335,9 millones de pesetas.

Comentarios a las alegaciones: En relación con las alegaciones a este punto del Presidente de Puertos del Estado, véanse los comentarios a las alegaciones al punto 3.5.

b) La nueva tasación de algunos elementos del inmovilizado material, realizada en las cuentas de 1995 con referencia al 1-1-1993, presenta importantes deficiencias. Entre ellas, destacan su falta de motivación, la no inclusión de los terrenos de las señales marítimas, el uso de diferentes criterios de valoración según el período de incorporación de los bienes y la aplicación del criterio del valor venal sin que se den las circunstancias previstas en el Plan General de Contabilidad.

Comentario a las alegaciones: En relación con las alegaciones a este punto del Presidente de Puertos del Estado, véanse los comentarios a las alegaciones al punto 3.7. Por lo que se refiere a la no inclusión de los terrenos de las señales marítimas en la tasación de 1995, las alegaciones señalan que la causa fue que dichos terrenos «ya deberían haber sido objeto de tasación pericial y registro contable en 1993». Sin embargo, como se ha indicado en el punto 3.7 b) de este Informe, los terrenos figuraban en el inventario de 1994 con valor cero.

c) Se han puesto de manifiesto varios errores de contabilización en el ejercicio de 1995. Los más importantes son los relativos al cálculo de la amortización de algunos bienes, la clasificación incorrecta de algunas partidas del activo y la activación indebida de algunos gastos.

6.4 La estructura y organización del personal de la Autoridad Portuaria de Alicante no se ajustaban en 1995 a las aprobadas por el Ente Público Puertos del Estado. Destaca especialmente, a este respecto, la existencia no autorizada de un Director Económico Financiero. Esta irregularidad tuvo consecuencias económicas y de legalidad en la adopción de decisiones. Se han observado también irregularidades en la contratación de un arquitecto, en la gestión y justificación de las

indemnizaciones por razón del servicio y en los gastos de formación. Además, la Autoridad Portuaria de Alicante abonó a trabajadores despedidos cuotas de Seguros sociales después de haber dejado la entidad, sin que existiera obligación legal para ello ni estuviera previsto este pago en el acta de conciliación. Similares irregularidades de justificación y control afectan a la gestión de los préstamos y anticipos al personal.

6.5 Las actuaciones fiscalizadoras han puesto de manifiesto la existencia de 36 viviendas propiedad de la Autoridad Portuaria de Alicante, ubicadas dentro de la zona de dominio público portuario; utilización que vulnera el artículo 55 de la Ley de Puertos. Al término de las actuaciones fiscalizadoras, algunas de ellas estaban ocupadas en régimen de alquiler por el personal de la Autoridad Portuaria y otras en situación irregular por jubilados o familiares. Quienes ocupaban las primeras tenían asignado un alquiler de 60 a 75 pesetas mensuales, mientras que los ocupantes de las segundas, excepto uno, no pagaban nada. La Autoridad Portuaria no consideró el disfrute de las viviendas por el personal como retribuciones en especie, omitiendo el tratamiento contable y tributario que correspondía haber hecho.

6.6 En lo que se refiere a la gestión del Fondo para pensiones complementarias, durante el período fiscalizado no existía control sobre la posible superación de la cuantía máxima establecida en las Leyes de presupuestos. Tampoco se verificaba la pervivencia de los derechos de los perceptores ni la correcta cuantía de las pensiones. Se han evidenciado, asimismo, insuficiencias en la gestión y el control del Fondo de Cobertura de Riesgos de Accidentes de Trabajo; en especial, con relación al funcionamiento del Servicio Médico de empresa, que atendió a personas ajenas a la Autoridad Portuaria.

6.7 El análisis de los gastos de funcionamiento ha puesto de relieve numerosas irregularidades, tales como: a) la existencia de gastos no autorizados por el órgano competente; y b) la realización de gastos cuya relación con los fines del Ente Público no se aprecia ni consta la causa que justifique su asunción por la Autoridad Portuaria.

6.8 Por lo que se refiere a los ingresos por cánones, el incumplimiento de la obligación de desarrollar mediante Orden Ministerial la Ley 27/1992 ha producido un vacío normativo y múltiples recursos de los concesionarios, lo cual ha afectado gravemente a la gestión y recaudación de estos ingresos. Por otra parte, la Autoridad Portuaria ha incumplido diversos preceptos de las Leyes de Puertos y de Costas, relativos al control de las concesiones. Consecuencia de ello ha sido la existencia de diversas ocupaciones irregulares del dominio público portuario. Por lo que se refiere a las tarifas, se han observado varias irregularidades, entre las que cabe destacar: a) la facturación de las tarifas T-9.7 y T-9.8 en años anteriores a su aprobación; b) la falta de aplicación del IVA en la mayoría de los casos, sin causa justi-

ficativa; c) la aplicación en las tarifas T-0 y T-1 de medidas de cálculo diferentes de las aprobadas; d) la no aplicación en la tarifa T-2 de la penalización establecida por ocultar pasajeros y vehículos; y e) la no facturación a ciertos usuarios de las tarifas T-0 y T-5, de manera injustificada.

6.9 Del análisis de la deuda al 31-12-1995 se han obtenido, en síntesis, los siguientes resultados: a) la entidad recaudó en 1995 el 91,2 por 100, de la facturación de año exigible antes del cierre del mismo (porcentaje que no alcanzó el 60 por 100 en el canon C-1 ni el 62 por 100 en la tarifa T-5); b) el envío a la Agencia Tributaria de los derechos vencidos correspondientes a precios públicos se efectuó con gran retraso; c) en el caso de los precios privados, era muy escasa la reclamación judicial de las liquidaciones cuya situación así lo exigía; d) no se ha ejercido la facultad de suspender la prestación del servicio en todos los casos de impago que reunían las condiciones establecidas por la Ley de Puertos; y e) una concesión fue otorgada a una sociedad cuyos accionistas eran los mismos que los de otra sociedad que era deudora de la Autoridad Portuaria por la misma concesión, sin haber liquidado previamente la deuda.

6.10 Se han observado deficiencias en el cálculo de las aportaciones al Fondo de Contribución Interportuario. Además, el Ente Público Puertos del Estado no definió, durante el período fiscalizado, unos criterios objetivos de reparto del Fondo ni ejerció los controles establecidos sobre la efectiva aplicación del mismo.

C. *Respecto de las inversiones.*

6.11 Los anteproyectos de Presupuestos y los Programas de Actuaciones, Inversiones y Financiación del período 1993-1996 no fueron sometidos a la autorización del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Alicante, como preceptúa el artículo 40.3.f) de la Ley de Puertos. Tampoco se solicitaron las autorizaciones exigidas en el artículo 50.4 de la misma Ley para modificar, por encima de determinados límites, las dotaciones presupuestarias a las inversiones. También se ha evidenciado una planificación insuficiente de las inversiones en el ejercicio de 1995. Por otro lado, se ha utilizado en exceso el sistema de adjudicación directa, en muchos casos previo el fraccionamiento en varios expedientes de un único objeto de contratación.

D. *Respecto de la operación de compra de la tercera fase del edificio Meliá.*

6.12 La Autoridad Portuaria de Alicante incumplió la Ley de Puertos y las normas de contratación del sistema portuario, al realizar la compra de la tercera fase del edificio Meliá sin seguir los procedimientos previstos en ellas. La decisión de compra fue adoptada por el Presidente de la Autoridad Portuaria de Alicante,

con la participación del Ente Público Puertos del Estado, sin respetar la distribución de competencias establecidas en la normativa general (y, sobre todo, las correspondientes al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria) ni las previsiones presupuestarias para 1996.

6.13 La compra del edificio se efectuó sin que se hubiera justificado la necesidad del mismo ni definido su finalidad o su posible utilización futura por la Entidad. Existen, además, graves restricciones jurídicas y sobre todo urbanísticas que impedían el uso del edificio por parte de la Autoridad Portuaria de Alicante.

6.14 El coste total de la operación ascendió al menos a 1.890 millones de pesetas. De esa cantidad, 1.809 millones corresponden estrictamente al precio de compra pagado por la Autoridad Portuaria de Alicante. Esta última cifra supone un incremento de 877 millones (el 94,1 por 100) respecto del fijado en las anteriores transmisiones de los bienes (en su mayor parte, siete años antes). Del precio total pagado, 858 millones corresponden a la adquisición de 233 apartamentos de una superficie media de 40 metros cuadrados, en cuyo subconjunto la variación del precio fue del 2,7 por 100. Los 951 millones de pesetas restantes se corresponden con la adquisición de 151 plazas de aparcamiento. En este subconjunto, el incremento global del precio fue de 854 millones de pesetas, lo que supone un aumento cercano al 900 por 100 en siete años (es decir, un incremento anual acumulativo del 38,5 por 100). El coste medio de cada plaza de aparcamiento, incluyendo los gastos asociados a la compra, ascendió a 6,5 millones de pesetas (a 244.879 pesetas por metro cuadrado), frente a los 3,9 millones de pesetas (a 98.350 pesetas el metro cuadrado) de coste medio de los apartamentos.

6.15 La elevada plusvalía originada por la compra de los locales se debe al evidente sobreprecio fijado para los mismos. La Autoridad Portuaria de Alicante no sólo satisfizo el precio de 475 millones de pesetas asignado a los derechos de propiedad de los bienes (precio casi cinco veces superior al fijado en la anterior transmisión). Asumió, además, un coste adicional de 450 millones de pesetas por el pago de diversas deudas de la sociedad vendedora que limitaban sus derechos de propiedad (tres letras impagadas correspondientes a la anterior transmisión, aseguradas con condición resolutoria, y dos embargos preventivos decretados en sendos juicios ejecutivos). La actuación lógica hubiera sido la contraria; es decir, la Autoridad Portuaria debería haber deducido, del precio pagado al vendedor, el coste de levantar las limitaciones existentes sobre la propiedad de los locales. La Autoridad Portuaria de Alicante aceptó, incluso, el pago de otros 26 millones de pesetas correspondientes a la mitad de la indemnización por despido de la plantilla de trabajadores de la sociedad vendedora adscrita a los locales. En resumen, el vendedor obtuvo, directa o indirectamente, casi 951 millones de pesetas por unos locales que había adquiri-

do siete años antes por un precio inferior a 97 millones de pesetas, de los cuales estaban impagados 92. La Autoridad Portuaria de Alicante no ha justificado ni la necesidad ni la racionalidad de un precio tan elevado.

6.16 Con independencia de lo anterior, hay que señalar también las siguientes irregularidades que afectan al proceso seguido en esta operación: a) las mediciones físicas de los locales adquiridos arrojan una superficie de 4.018 metros cuadrados, frente a los 6.032 metros cuadrados que se escrituraron (habiéndose identificado de la diferencia sólo 631 metros cuadrados, ocupados sin título por el Hotel Meliá); b) no consta actuación alguna de la Autoridad Portuaria de Alicante en defensa de dichos bienes ilícitamente ocupados; c) respecto de las letras garantizadas con la condición resolutoria, no se han justificado los elementos esenciales de las mismas (principalmente, su titularidad, validez y exigibilidad); y d) tampoco se ha justificado, mediante su cuantificación desglosada, la correcta valoración de los 450 millones pagados por la Autoridad Portuaria para liberar las cargas que gravaban los locales.

6.17 La Autoridad Portuaria de Alicante ha asumido ciertos gastos de la operación que correspondían a la parte vendedora (en concreto, los Impuestos de Bienes Inmuebles de 1996 de los locales y los Impuestos sobre el incremento del valor de los terrenos de naturaleza urbana de los apartamentos adquiridos individualmente).

VII. RECOMENDACIONES

7.1 A la vista de las anteriores conclusiones, el Tribunal de Cuentas considera oportuno efectuar las siguientes recomendaciones en materia de control interno:

a) Por lo que se refiere al inmovilizado, deben superarse las deficiencias detectadas en el programa informático de control.

b) En materia de personal, deben reforzarse los mecanismos de control de las indemnizaciones por

razón del servicio, de los préstamos y anticipos al personal y de los fondos de prestaciones sociales.

c) En lo que se refiere a los ingresos, la Autoridad Portuaria debe implantar sistemas que aseguren la integridad de la facturación. En particular, debe establecer mecanismos que le permitan disponer, por sus propios medios, de los datos necesarios para la emisión de las facturas, sin tener que recurrir a la información proporcionada por los propios deudores.

7.2 Además, deben implantarse y, en su caso, reforzarse los mecanismos de control en materia de gastos de funcionamiento y de inversiones. En particular, la Autoridad Portuaria debe prestar una atención especial a la motivación de los gastos, a su aprobación por el órgano competente y al establecimiento de sistemas eficaces que aseguren razonablemente el cumplimiento de la normativa general e interna aplicable en la materia.

7.3 Por lo que se refiere a los ingresos por cánones y tarifas, se insta a la Autoridad Portuaria a llevar a cabo las gestiones necesarias para agilizar el cobro de la deuda vencida y exigible correspondiente a esos conceptos. A este respecto, se significa que los retrasos en la realización de tales gestiones pudieran conducir a la prescripción de la acción para reclamar el pago de las cantidades adecuadas. Debe recordarse, por tanto, que de producirse tal circunstancia en alguno de los casos descritos en los puntos 3.49.e), 3.49.g), 3.58 y 3.59 de este Informe y apreciarse la existencia de culpa o negligencia grave en el origen del menoscabo de los caudales públicos, se estaría ante un supuesto de responsabilidad contable. En ese caso, este Tribunal iniciaría las actuaciones previas a la exigencia de dicha responsabilidad.

7.4 *

Madrid, 27 de octubre de 1999.—El Presidente del Tribunal de Cuentas, **Ubaldo Nieto de Alba**.

* Punto suprimido como consecuencia de los hechos posteriores a la fiscalización conocidos en el trámite de alegaciones.

Cuadro	Contenido
1	Situación patrimonial de la Autoridad Portuaria de Alicante al término de los ejercicios 1993 a 1995
2	Evolución del inmovilizado en el período 1993-1995
3	Ingresos, gastos y resultados de la Autoridad Portuaria de Alicante en el período 1993-1995
4	Tipos de prestaciones complementarias e importe abonado en 1995
5	Evolución de los gastos de funcionamiento en el período 1993-1995
6	Ingresos por cánones y tarifas en el período 1993-1995
7	Deudores de la Autoridad Portuaria de Alicante. Ejercicios 1993 a 1995 .

Cuadro	Contenido
8	Deuda a 31-12-1995 clasificada por tarifas y cánones y por su antigüedad
9	Deuda a 31-12-1995 clasificada por su estado de situación
10	Participación de la Autoridad Portuaria de Alicante en el Fondo de Contribución Interportuario. Período 1993-1996
11	Actos jurídicos realizados para la compra por la Autoridad Portuaria de Alicante de la tercera fase del edificio Meliá
12	Desglose de la operación de compra de tres locales

ANEXOS

ANEXO I

Balances de la Autoridad Portuaria de Alicante

(Activo)

(Pesetas)

(pesetas)

ACTIVO	31/12/93	31/12/94	31/12/95
I. INMOVILIZADO	7.803.084.867	7.694.070.687	20.704.306.451
I.1. GASTOS DE ESTABLECIMIENTO	2.475.748	2.019.411	1.563.074
Gastos amortizables	2.475.748	2.019.411	1.563.074
I.2. INMOVILIZACIONES INMATERIALES	3.769.358	21.204.199	20.684.488
Propiedad Industrial	-	6.445.000	6.445.000
Aplicaciones informáticas	4.937.260	23.065.560	28.760.870
Amortizaciones	(1.167.902)	(8.306.361)	(14.521.382)
I.3. INMOVILIZACIONES MATERIALES	7.770.529.651	7.650.303.299	20.662.140.415
Terrenos y bienes naturales	379.955.000	583.370.513	13.161.778.557
Construcciones	12.308.247.008	12.818.844.844	9.452.601.727
Maquinaria	1.527.230.611	1.432.544.534	1.329.504.534
Anticipos e inmovilizaciones en curso	467.454.682	306.207.517	233.218.362
Otro inmovilizado	126.981.156	178.378.681	200.280.762
Amortizaciones	(7.039.338.806)	(7.669.042.790)	(3.715.243.527)
I.4. INMOVILIZACIONES FINANCIERAS	26.310.110	20.543.778	19.918.474
Participaciones en empresas del grupo	15.000.000	15.000.000	15.000.000
Créditos a largo plazo al personal	11.310.110	5.543.778	4.743.474
Finanzas y depósitos a largo plazo	-	-	175.000
II. GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	5.369.418	4.161.821	2.954.224
III. ACTIVO CIRCULANTE	465.733.240	939.294.900	917.121.822
III.1. EXISTENCIAS	16.072.210	13.605.945	10.031.453
Repuestos	-	14.370.805	10.905.017
Materiales diversos	16.072.210	-	-
Provisión depreciación otros aprovisionamientos	-	(764.860)	(873.564)
III.2. DEUDORES	321.968.373	568.233.507	676.717.028
Clientes por servicios portuarios	279.781.710	276.359.913	327.917.646
Clientes por cánones	73.773.313	207.613.118	358.114.519
Clientes, efectos comerciales a cobrar	-	520.152	900.000
Empresas del grupo, deudores Ente Público Puertos del Estado	-	-	48.833.066
Deudores varios	11.130.158	160.608.794	104.000.681
Administraciones Públicas	53.629.619	47.423.162	58.980.359
Provisiones por insolvencias tráfico	(96.346.427)	(124.291.632)	(222.029.243)
III.3. INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	1.070	311.954.570	126.825.189
Cartera de valores a corto plazo	-	311.953.500	126.825.189
Fianzas constituidas a corto plazo	1.070	1.070	-
III.4. TESORERÍA	127.691.587	36.718.285	103.548.152
Caja	2.430.797	3.365.525	479.955
Bancos e instituciones de crédito c/c vista	125.260.790	33.352.760	103.068.197
III.5. AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN	-	8.782.593	-
Ajustes por periodificación	-	8.782.593	-
TOTAL ACTIVO	8.274.187.525	8.637.527.408	21.624.382.497

ANEXO I

Balances de la Autoridad Portuaria de Alicante

(Pasivo)

(Pesetas)

PASIVO	31/12/93	31/12/94	31/12/95
I. FONDOS PROPIOS	6.545.549.561	6.829.457.838	19.698.815.623
I.1. PATRIMONIO	6.697.861.619	6.569.222.987	19.544.551.887
Patrimonio inicial	6.697.861.619	6.569.222.987	19.544.551.887
Patrimonio Ley 27/92	-	-	-
I.2. RESULTADOS ACUMULADOS	375.000.000	(3.032.733)	260.234.851
Resultados negativos de ejercicios anteriores	-	(378.032.733)	(617.765.149)
Fondo de contribución recibido	375.000.000	375.000.000	878.000.000
I.3. PÉRDIDAS Y GANANCIAS	(527.312.058)	263.267.584	(105.971.115)
Fondo de contribución del ejercicio	-	503.000.000	7.954.815
Resultados de las operaciones	(527.312.058)	(239.732.416)	(113.925.930)
II. INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	-	147.535.599	327.798.730
Subvenciones de capital de la UE	-	147.535.599	292.107.305
Otros ingresos a distribuir en varios ejercicios	-	-	35.691.425
III. PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	800.304.633	886.282.457	887.511.884
Para pensiones y Fondo cobertura accidentes de trabajo	688.304.633	664.152.392	654.812.898
Para impuestos	-	15.465.969	22.605.242
Para responsabilidades	-	62.664.096	34.093.744
Para grandes reparaciones	112.000.000	144.000.000	176.000.000
IV. ACREEDORES A LARGO PLAZO	414.901.480	335.966.829	252.292.847
IV.1. OTROS ACREEDORES	414.901.480	335.966.829	252.292.847
Deudas coste integración en el Montepío	411.048.716	331.686.411	245.973.729
Fianzas y depósitos recibidos a largo plazo	3.852.764	4.280.418	6.319.118
V. ACREEDORES A CORTO PLAZO	513.431.851	438.284.685	457.963.413
V.1. DEUDAS CON EMPRESAS DEL GRUPO A CORTO PL.	-	-	49.934.523
Deudas con empresas del grupo Ente Público Puertos del Estado	-	-	49.934.523
V.2. ACREEDORES COMERCIALES	58.703.410	71.149.887	71.355.374
V.3. OTRAS DEUDAS NO COMERCIALES	454.728.441	367.134.798	336.673.516
Administraciones Públicas	44.704.748	20.477.769	24.439.524
Deudas a corto plazo por integración Montepío	73.482.421	79.362.305	85.712.682
Proveedores de inmovilizado	322.915.654	253.788.348	222.736.032
Otras deudas	1.820.345	1.706.661	2.521.190
Remuneraciones pendientes de pago	11.805.273	11.799.715	1.264.088
TOTAL PASIVO	8.274.187.525	8.637.527.408	21.624.382.497

ANEXO II

Autoridad Portuaria de Alicante – Cuentas de pérdidas y ganancias

		1993	1994	1995	HABER			1993	1994	1995
DEBE					IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS					
APROVISIONAMIENTOS				16.090.965	Ventas de servicios portuarios			1.109.861.129	1.335.805.846	1.504.677.000
Consumo de otros aprovisionamientos		15.391.745	13.826.602	16.090.965	Cánones por concesiones y autorizaciones			889.895.884	1.049.445.852	1.164.551.350
GASTOS DE PERSONAL		644.748.724	622.715.535	694.249.787	TRABAJOS EFEC. POR LA EMPRESA PARA EL INM.			219.965.245	286.359.994	340.125.650
Sueldos y salarios		456.606.702	412.209.598	466.330.135	OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN			-	6.416.088	4.831.600
Indemnizaciones		12.000.000	15.260.822	7.041.434	Ingresos accesorios y otros gestión corriente			2.729.593	10.841.961	13.172.512
Seguridad Social a cargo de la empresa		166.558.245	152.518.872	164.178.125	Subvenciones			2.229.593	10.841.961	11.172.512
Otros gastos de personal		9.583.777	42.726.243	56.700.093	Exceso de provisiones para riesgos y gastos			500.000	-	500.000
DOTACIONES AMORT. DE INMOVILIZADO		593.858.145	634.849.930	603.223.472				-	-	-
VARIACIÓN DE LA PROV. PARA INSOLV. TRÁFICO		96.346.427	30.210.065	105.158.085				-	-	-
OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN		197.955.990	219.884.784	266.867.456				-	-	-
Servicios exteriores		182.665.003	210.020.053	259.089.237				-	-	-
Reparaciones y conservación		73.170.805	75.236.003	86.155.900				-	-	-
Servicios de profesionales independientes		2.158.950	16.057.136	6.744.441				-	-	-
Suministros		62.202.618	63.591.407	67.331.674				-	-	-
Otros servicios exteriores		45.132.630	55.135.507	98.857.222				-	-	-
Tributos		3.760.987	9.864.731	7.778.219				-	-	-
Otros gastos de gestión corriente		11.530.000	-	-				-	-	-
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN		1.548.301.031	1.521.456.916	1.685.589.765	TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN			1.112.590.772	1.353.063.895	1.572.681.112
I. BENEFICIOS DE EXPLOTACIÓN		-	-	-	I. PÉRDIDAS DE EXPLOTACIÓN			435.710.309	168.423.021	162.908.653
GTOS FINANCIEROS Y GTOS ASIMILADOS		44.214.535	39.459.821	32.936.772	INGRESOS DE PARTICIPACIONES EN CAPITAL			-	-	-
Por deudas con entidades de crédito		-	586.964	-	INGRESOS OTROS VALORES NEGOCIABLES Y			-	-	-
Por deudas integración del Montepío (S.S. y Hacienda)		44.203.505	38.759.257	32.879.373	RENTAS			-	-	-
Otros gastos financieros y asimilados		11.030	113.600	57.399	OTROS INTERESES E INGRESOS ASIMILADOS			14.748.735	15.799.906	27.484.008
VARIACIÓN PROVISIONES INVERSIONES FINANCIERAS		-	-	-	TOTAL INGRESOS FINANCIEROS			14.748.735	15.799.906	27.484.008
TOTAL GASTOS FINANCIEROS		44.214.535	39.459.821	32.936.772	II. RESULTADOS FINANCIEROS NEGATIVOS			29.465.800	23.659.915	5.452.764
II. RESULTADOS FINANCIEROS POSITIVOS		-	-	-	III. PÉRDIDAS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS			465.176.109	192.082.936	168.361.417
III. BENEFICIOS ACTIVIDADES ORDINARIAS		13.928.897	4.120.606	44.422.059	SUBVENCIONES DE CAPITAL TRANSFERIDAS AL RESULTADO			-	451.720	4.707.264
PÉRDIDAS PROCEDENTES INMOVIL. INMATERIAL, Y MATERIAL		5.025.000	61.937.384	13.137.418	INGRESOS EXTRAORDINARIOS			5.970.665	30.745.443	10.135.091
GASTOS EXTRAORDINARIOS		61.220.042	16.174.772	118.502.738	INGRESOS Y BENEFICIOS DE OTROS EJERCICIOS			12.067.325	3.386.119	215.655.347
GASTOS Y PÉRDIDAS DE OTROS EJERCICIOS		80.173.939	82.232.762	176.062.215	TOTAL INGRESOS EXTRAORDINARIOS			18.037.990	34.583.282	230.497.702
TOTAL GASTOS EXTRAORDINARIOS		-	-	-	IV. RESULTADOS EXTRAORDINARIOS POSITIVOS			62.135.949	47.649.480	-
IV. RESULTADOS EXTRAORDINARIOS POSITIVOS		-	-	54.435.487	V. PÉRDIDAS DE LAS OPERACIONES			577.312.058	239.732.416	113.925.930
V. BENEFICIOS DE LAS OPERACIONES		-	-	79.000.000	FONDO DE CONTRIBUCIÓN APORTADO			-	570.000.000	86.954.815
FONDO DE CONTRIBUCIÓN APORTADO		-	67.000.000	-	VI. PÉRDIDAS DESPUÉS DEL FONDO DE CONTRIBUCIÓN			527.312.058	-	105.971.115
VI. BENEFICIOS DESPUÉS DEL FONDO DE CONTRIBUCIÓN		-	263.267.584	-				-	-	-

ANEXO III

Sistema de contratación seguido por la Autoridad Portuaria de Alicante

Período 1993-1996

	1993	1994	1995	1996
1.- Adjudicación directa				
Número de expedientes	29	31	46	34
Porcentaje sobre el total	91%	91%	98%	85%
Presupuesto adjudicado (pesetas)	297.029.869	181.052.561	394.346.448	189.929.222
Porcentaje sobre el total	52%	48%	85%	31%
2.- Concurso				
Número de expedientes	2	2	-	6
Porcentaje sobre el total	6%	6%	0%	15%
Presupuesto adjudicado (pesetas)	192.063.591	132.144.947	-	431.005.932
Porcentaje sobre el total	33%	35%	0%	69%
3.- Subasta				
Número de expedientes	1	1	1	-
Porcentaje sobre el total	3%	3%	2%	0%
Presupuesto adjudicado (pesetas)	88.845.255	62.800.000	69.746.164	-
Porcentaje sobre el total	15%	17%	15%	0%
4.- Total				
Número de expedientes	32	34	47	40
Porcentaje sobre el total	100%	100%	100%	100%
Presupuesto adjudicado (pesetas)	577.938.715	375.997.508	464.092.612	620.935.154
Porcentaje sobre el total	100%	100%	100%	100%

ANEXO IV

Distribución costes tercera fase edificio Meliá y locales de aparcamiento

(Pesetas)

	LOCALES 1,2,3 (RASAN INVERSIONES, S.A.)	70 APARTAMENTOS (TEYOR,S.A.)	159 APARTAMENTOS (INCOINSA)	4 APARTAMENTOS PARTICULARES	TOTAL APARTAMENTOS	TOTAL
Importe de la compra	950.755.842	100.000.000	705.000.000	53.229.265	858.229.265	1.808.985.107
Notaría y registro	718.586	367.210	943.823	298.338	1.609.371	2.327.957
Procurador	---	3.255.532	---	---	3.255.532	3.255.532
Abogado	31.534.450	3.316.777	23.383.277	1.765.496	28.465.550	60.000.000
Impuesto sobre el incremento del valor de los terrenos de naturaleza urbana	---	---	---	463.799	463.799	463.799
Impuesto de Bienes Inmuebles hasta compra	462.025	---	---	---	---	462.025
Acuerdo con una entidad financiera	---	5.000.000	---	---	5.000.000	5.000.000
Gastos comunidad de propietarios 1995	23.946	1.510.740	3.431.538	86.328	5.028.606	5.052.552
Gastos comunidad de propietarios (1º trim. 1996)	33.569	794.786	1.805.303	45.416	2.645.505	2.679.074
Publicidad y propaganda(1)	394.942	41.540	292.855	22.111	356.506	751.448
COSTE TOTAL	983.923.360	115.332.350	734.856.796	55.910.753	906.099.899	1.890.023.259
Metro cuadrado	4.018	2.733	6.248	232	9.213	
Precio por metro cuadrado	244.879	42.200	117.615	240.995	98.350	
Unidades	151	70	159	4	233	
Precio por Unidad	6.516.049	1.647.605	4.621.741	13.977.668	3.888.841	

1 El Tribunal ha prorrateado estos gastos entre los distintos elementos que formaban parte de la operación.

ANEXO V

Variación del precio en relación a la anterior transmisión y costes unitarios

(Millones de pesetas)

	ADQUISICIÓN POR LA AUTORIDAD PORTUARIA		TRANSMISIÓN ANTERIOR		VARIACIÓN		PERIODO EN AÑOS
	FECHA	PRECIO	FECHA	PRECIO	ABSOLUTA	RELATIVA %	
LOCALES 1.2.3 (RASAN INVERSIONES, S.A.)(1)	Primer trimestre de 1996	951	Primer trimestre de 1989	97	854	880,4	7
70 APART. (TEYOR)	Primer trimestre de 1996	100	Cuarto trimestre de 1988	235	(135)	(57,5)	7,25
159 APART. (INCOINSA)	Segundo trimestre de 1996	705	Cuarto trimestre de 1988	562	143	25,5	7,5
1 APART. (PARTICULAR)	Primer trimestre de 1996	13	Segundo trimestre de 1990	10	3	30	5,75
1 APART. (PARTICULAR)	Primer trimestre de 1996	9	Cuarto trimestre de 1979	4	5	125	16,25
1 APART. (PARTICULAR)	Segundo trimestre de 1996	24	Segundo trimestre de 1991	14	10	71,4	5
1 APART. (PARTICULAR)	Segundo trimestre de 1996	7	Cuarto trimestre de 1995	10	(3)	(30)	0,5
TOTAL		1.809		932	877	94,1	

1. Como el local 1 se vendió conjuntamente con otros apartamentos, el precio del mismo se ha estimado por el precio del metro cuadrado de los locales 2 y 3 que también se transmitieron en la misma fecha.