Litoral valenciano, sin ley propia

Si bien en esta Comunidad no se ha elaborado una ley portuaria territorial, sí se ha asumido como propia parte de la legislación estatal en la materia.

Por Yamandú R. Caorsí

La Comunidad valenciana cuenta con una importante infraestructura portuaria y tiene la competencia de aquellos que no son de interés general, al igual que otras comunidades. En el año 1987 se crea en Valencia un órgano *ad hoc* para la gestión de los puertos transferidos, denominado Gerencia de Puertos de la Generalitat de Valencia. Dicho órgano, uno de lo primeros en crearse, es finalmente abolido, asumiendo la competencia la Consejería pertinente. En 2003 se crea nuevamente un órgano con funciones en materia de puertos, el Ente Gestor de la Red de Transporte y de Puertos de la Generalitat, conocido por el acrónimo GTP. Se trata de una empresa pública adscrita a la Conselleria de Infraestructuras y Transporte de la Comunidad Valenciana, que tiene por objeto la construcción de puertos que le sean expresamente atribuidas por dicha consejería, así como la gestión, conservación y mantenimiento de las mismas y de aquellas otras ya existentes, respecto de las cuales le sean encomendadas estas funciones. En la actualidad gestiona obras en puertos pero no la explotación. Valencia es hoy la única comunidad autónoma que no ha promulgado una ley propia sobre puertos. Se trataría de un caso igual al vasco, ya estudiado, aunque la importancia de la náutica en la comunidad levantina, por su densidad de barcos, extensión de costa y oferta de infraestructuras, no es comparable. Ahora, si bien es cierto que el legislador valenciano no se ha tomado de momento la molestia de redactar una ley propia, sí que ha asumido como propia la legislación estatal. En un ordenamiento jurídico compuesto como el de España, cuando un ente territorial -como son las CC.AA- no legisla sobre cuestiones de su competencia, se aplica la legislación estatal. Eso no es ninguna novedad, sin embargo en el caso valenciano se adoptó una técnica que supera ese principio de supletoriedad, al adoptar como suya, expresamente mediante una ley autonómica, la ley estatal.

Se trata de la ley 11/2002, que ordena que mientras no se publique legislación específica en la materia, quedan incorporados a la legislación valenciana (como derecho propio y aplicable a los puertos de su competencia) los capítulos I y II del titulo preliminar, el capitulo I del titulo I, los títulos II y IV y las disposiciones transitorias cuarta y sexta de la ley 27/1992, de puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por la Ley 62/ 1997. Para la aplicación de esta ley, que se incorpora al derecho valen-

1 Gestión y construcción

La gestión y construcción de nuevos puertos en la Comunidad Valencia viene regulada por la ley 27/1992, en su redacción dada en el año 1997.

Esta regulación es diferente a la estudiada, el mes pasado, en el caso vasco. Podemos destacar los siguientes aspectos:

1) La gestión del dominio público portuario se puede realizar de forma directa o indirecta.

2) Cuando se gestiona de forma indirecta se debe adjudicar la correspondiente autorización o concesión.

3) La autorización, para ocupación con obras desmontables o realización de actividades, se puede conceder por un plazo máximo de tres años.

4) Cuando se trate de obras fijas, la construcción y/o explotación privada requiere la adjudicación de una concesión, que puede ser dada por el plazo máximo de 30 años.

5) La ocupación del dominio público y procedimiento de adjudicación en la Comunidad Valenciana se rige por la Ley de Costas, con las salvedades reguladas en la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante.

6) Extinguida la concesión por el transcurso del plazo, las obras revierten a la administración autonómica, que puede resolver levantar las obras o continuar con su explotación de forma directa o indirecta.

7) Carece el anterior concesionario de derecho al tanteo y retracto en el caso de que se continúe con la explotación de las instalaciones de forma indirecta.

8) Debe constar en el título de otorgamiento de la concesión, en su caso, las tarifas a abonar por el público, con descomposición de sus factores constitutivos como base para futuras revisiones.

9) El plazo de otorgamiento de la concesión es improrrogable, salvo que en el título de otorgamiento se acuerde otra cosa.

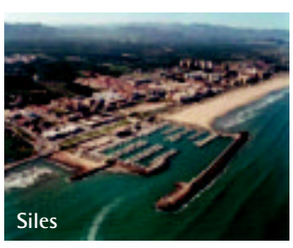
10) De forma excepcional, considerando el carácter estratégico de la concesión y volumen de la inversión, y siempre que se haya pactado en el título concesional, se puede acordar la prórroga de la concesión.

METROmar Seguros en la mar www.metromar.com 902.100.566

n080-083.indd 80 14/08/2009 12:15:08

Marina Salinas

ciano, ordena le ley 11/2002, que las competencias que se atribuyen a órganos estatales serán ejercidas por los órganos de la comunidad con competencia en la materia. Esta técnica legislativa tiene la virtualidad de que la norma estatal, al incorporarse al derecho autonómico, se congela, quedando inmune a futuras modificaciones de la misma que puedan realizar las Cortes Generales. El Tribunal Superior de Justicia del País Valenciano ha avalado esta doctrina manifestando que, cuando las Cortes Valencianas regulan mediante ley una materia especifica de su competencia, incorporando la normativa estatal, el precepto a que se remite se asume como propio, sin verse afectado por posteriores modificaciones, por carecer -quien lo modifica, las Cotes Generales-competencia en una materia exclusiva de las cortes valencianas.
La cuestión es diferente al caso de la remisión genérica, que se vería afectada por las posteriores modificaciones.
Así las cosas, podemos decir que en la Comunidad Valenciana existe hoy en día una ley propia sobre puertos a la que acudir, complementada por las diferentes leyes también propias que regulan el régimen económico.
También, en este caso, y como normativa genérica, podemos decir que son aplicables leyes estatales, como sería la de costas y también la de contratos del sector público.


Siles

Lo más destacable, tal vez, es que en contra de lo que prevén las leyes de otras autonomías, en la Comunidad Valenciana no está previsto el derecho al tanteo, al retracto del concesionario saliente ni las posibilidad de que éste obtenga una prórroga o pida una nueva concesión, pasadas las dos terceras parte del plazo inicial.

La iniciativa para la construcción de puertos puede ser de carácter pública o privada. Con la redacción del Plan de Puertos del año 1989, la construcción de nuevos puertos e instalaciones náuticas en la Comunidad estuvo vetada, impulsándose la utilización de espacios disponibles en puertos ya construidos, en ese momento ociosos. Dicha situación, en que la administración se veía obligada a rechazar de oficio por imposición legal, cualquier propuesta de nueva instalación o ampliación exterior del puerto, se mantuvo hasta el año 1999. A partir de este año se levanta el veto, pudiendo tramitarse solicitudes de ampliación de puertos ya existentes, con la pertinente modificación del plan.

La última modificación al respecto se produjo mediante el Decreto 123/2004, con el cual se intenta paliar la creciente falta de oferta de amarres, así como aprovechar el impulso de la designación de Valencia como sede de la Copa América para dar un espaldarazo al turismo náutico. La norma da prioridad, como ya pasaba anteriormente, a la ampliación de las instalaciones ya existentes y a la construcción de marinas interiores por su menor afectación de la línea de costa. Respecto a las formas de gestión, se apoya decididamente la gestión indirecta mediante concurso o procedimiento negociado, estableciéndose que la oferta económica debe representar al menos un 60% de la puntuación. También prevé esa norma que las concesiones se tramiten por el procedimiento de urgencia, estableciendo unos cortísimos plazos de tramitación.

n080-083.indd 81 14/08/2009 12:15:15

2 Tarifas portuarias

Las tarifas a pagar por la ocupación de amarres de gestión directa vienen perfectamente determinadas por ley y son percibidas, dice también la ley, por la Autoridad Portuaria de la Generalitat, entendida como la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte.

Encuentran su fundamento en la utilización del dominio público portuario, sus instalaciones o la percepción de servicios. En términos generales, las tarifas siguen el sistema estatal y de otras CC.AA, siendo aplicable a las embarcaciones de recreo la tarifa G-5.

La administración tiene amplias prerrogativas para exigir la percepción, que incluyen la inmovilización de la embarcación que estará afecta al pago de las mismas, según la ley reguladora. Es decir, existe un derecho real sobre la embarcación para exigir el pago de las tarifas. La liquidación de las tarifas corresponde directamente al usuario o al concesionario como sustituto del contribuyente.

La tarifa G-5 se aplica a las embarcaciones que utilicen instalaciones gestionadas directamente por la Generalitat y en aquellas que, dentro de las instalaciones de gestión directa, estén cedidas mediante concesión. La tarifa cuenta con tres tramos, que se corresponden con la utilización de las aguas del puerto, servicios utilizados y disponibilidad de servicios. Cuando se trata de instalaciones dentro de puertos de gestión directa, pero cedidas en concesión, se aplica sólo el primer tramo por utilización de las aguas, tramo denominado A. Este tramo resulta notablemente reducido cuando la instalación ha sido construida por el concesionario.

Yacht Base Valencia

Para este último caso (instalaciones en concesión dentro de puertos de gestión directa), la ley regula la posibilidad de que el pago de la tasa se realice por el método de estimación simplificada, considerando las estadísticas de tráfico de la instalación. El pago tendrá una bonificación del 20% para el conjunto de las instalaciones de base y de un 10% para las transeúntes. Uno de los aspectos novedosos de la ley es que permite que el concesionario repercuta al usuario sólo hasta el 90% de la tarifa. La ley estatal sobre tasas portuarias, y de otras CC.AA, permiten que el concesionario repercuta a los usuarios el 100% de la tasa, para luego pagar a la administración un 80% por el régimen estimado, lo que constituye un enriquecimiento injusto que la ley valenciana modera.

En lo que respecta al canon que deben pagar los concesionarios de las instalaciones explotadas mediante concesión o autorización, se establecen varios tramos aplicables en uno u otro caso. Así, existe un canon por aprovechamiento y ocupación de superficies, canon por venta de pescado, canon por ejercicio de actividades comerciales, que se suman según el caso.

Para el caso de las instalaciones o puertos deportivos, se establece un canon por explotación de servicios portuarios, que engloba en su cálculo la superficie destinada a amarres.

En cualquier caso, lo que es importante destacar por su originalidad, es que el canon viene reflejado en la ley, mientras que en la regulación estatal y de otras comunidades, éste se calcula en función del precio de mercado de los terrenos y espejo de agua ocupados, lo que sin duda genera una fuerte incertidumbre.

RCN Castellón

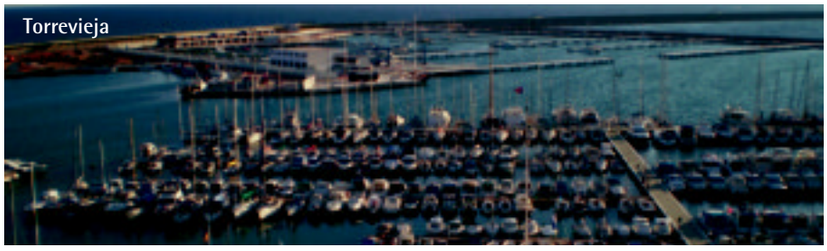
n080-083.indd 82 14/08/2009 12:15:21

3 Cesión de amarres

Siguiendo la tónica de la legislación estatal y de la gran mayoría de la autonómica, poca regulación de carácter general encontraremos respecto a la cesión del derecho de uso preferente sobre amarres, aunque habiéndose apostado decididamente por la gestión indirecta de las instalaciones, esto sea lo mas habitual.

El decreto 123/2004 establece que los pliegos de los concursos y los títulos concesionales establecerán los porcentajes máximos y mínimos de los amarres de uso preferente, amarres de alquiler y de movilidad, lo que es sin duda una referencia a la posibilidad de que los amarres sean cedidos, y entendemos que en esos mismos pliegos deberán estar las condiciones de uso, reflejadas además en los reglamentos de policía de cada puerto.

Marina Denia


Torrevieja

PUERTOS DE LA GENERALITAT VALENCIANA

Provincia/ Puerto	Gestión Directa	Gestión indirecta	Amarres públicos gestión directa
Castellón			
Les Fonts	No	Si	No
Oropesa	No	Si	No
Vinaros	No	Si	Si
Burriana	No	Si	Si
Benicarlo			Si
Peñiscola			Si
Valencia			
La Pobla de Farnals		Si	
Port Saplaya		Si	
Perelló		Si	
La Goleta		Si	
Cullera		Si	Si
Canet			Si
Alicante			
Nou Fontana		Si	
Les Bassetes		Si	
Puerto Blanco		Si	
Marina Greenwich		Si	
La Galera		Si	
Costa Blanca		Si	
Portet de Altea		Si	
C. Regatas		Si	
Guardamar		Si	
Cap Roig		Si	
Dehesa de Campoamor		Si	
Torre Horarada		Si	
Marina Denía		Si	
Moraira		Si	
Denia		Si	Si
Xabia		Si	Si
Calpe		Si	Si
Altea		Si	Si
Benidorm		Si	Si
Villa Joyosa		Si	Si
El Campello		Si	Si
Santa Pola		Si	Si
Torrevieja		Si	Si
Tabarca			Si

Puertos del Estado: Valencia, Castellón, Gandía, Segunt, Alicante

GLOSARIO

Oferta económica:
■ Como hemos indicado, la oferta económica de los interesados en la construcción/explotación o explotación de una marina en la Comunidad Valenciana, debe considerarse como mínimo un 60% de la puntuación. Se entiende como oferta económica la suma de la capitalización del canon anual, ofertado en el plazo de la concesión. Los cánones de pago único al otorgamiento de la concesión, y la inversión en obras accesorias y vinculadas, no afecta a la concesión.

Adjudicación de obras en puertos
■ La nueva legislación de contratos públicos prevé que la adjudicación del contrato pueda realizarse mediante el procedimiento abierto, que es el normal, el restringido, el negociado o mediante diálogo competitivo. En el procedimiento abierto o restringido se prohíbe toda negociación con los licitadores. Tratándose de proyectos de ingeniería, como es el caso de la construcción de puertos, lo habitual es que se realice un concurso de proyectos, procedimiento a través del cual, tras la correspondiente licitación, se encomienda a un jurado la elección del contratista.

Cálculo del canon de concesión
■ En la normativa estatal y en la de las CC.AA, con la excepción de Valencia, el canon anual que debe pagar el concesionario es un porcentaje del valor de mercado de los terrenos y espejo de agua ocupados. Este valor se fija en función del valor de los terrenos colindantes. Es decir, será muy diferente si el puerto está en una ciudad o en un sitio desolado. Fijar ese valor de mercado es siempre conflictivo y, en los casos de renovación o prórroga, lleva irremediablemente a conflictos entre la administración y el concesionario. La normativa valenciana que regula el canon, en cambio, establece expresamente los valores que deben considerar para determinar el canon, independientemente del enclave en que se encuentre el puerto. Este método da una mayor seguridad jurídica, aunque sería adecuado que el canon pueda reducirse o aumentarse en función de las posibilidades de rendimiento de la dársena.

n080-083.indd 83 14/08/2009 12:15:24