

17

Reversió de d'arsenes esportives

 Generalitat de Catalunya
Escola d'Administració Pública
de Catalunya

Carme Teixidó Baldomá

Reversió de d'arsenes esportives

Carme Teixidó Baldomà

Barcelona, 2014



Aquesta obra està subjecta a llicència Creative Commons Reconeixement-NoComercial-SenseObraDerivada 3.0 Espanya (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/es/legalcode.ca>). Està permès de reproduir-la, distribuir-la i fer-ne comunicació pública, sempre que es faci sense afany de lucre i se'n reconeguin explícitament els autors i l'Escola d'Administració Pública com a editora.

Aquest estudi és fruit d'un treball de recerca fet en el marc de la 7a edició del Mestratge en alta funció directiva de l'Escola d'Administració Pública de Catalunya, que ha estat sotmès a avaluació per personal expert en la matèria, que n'ha validat el contingut i n'ha recomanat la publicació

Títol:

REVERSIÓ DE DÀRSENES ESPORTIVES

Autora:

Carme Teixidó Baldomà

© 2014, Carme Teixidó Baldomà

© 2014, Escola d'Administració Pública de Catalunya

Primera edició: abril de 2014

Coordinació editorial: Ruben Garcia Cebollero

Dipòsit legal B 9267-2014

DOI: 10.2436/10.8030.05.3



Vista aèria del port de Blanes 2012

© Ports de la Generalitat

Índex

[1 Antecedents](#)

[1.A Marc competencial en matèria de ports](#)

[1.B Model portuari europeu](#)

[1.C Model portuari espanyol i català](#)

[2 Presentació de l'empresa](#)

[3 El sector nàutic en xifres](#)

[3.A Estadístiques de l'Estat espanyol](#)

[3.B Sector nàutic gestionat per Ports](#)

[4 Presentació del cas objecte de l'estudi: reversió de dàrsenes esportives](#)

[4.A Model de gestió de les dàrsenes després de la reversió](#)

[4.A.1 Anàlisi de rendibilitat i anàlisi cost benefici](#)

[4.A.2 Proposta de noves bonificacions per potenciar la col·laboració públicoprivada i captar finançament](#)

[4.B Anàlisi de l'impacte de les reversions en la comptabilitat de Ports i la seva fiscalitat, establint un criteri de valoració i comptabilització](#)

[4.C Comptabilització dels contractes de gestió de serveis](#)

[5 Annexos](#)

[5.A Instal·lacions nàutiques per titularitat](#)

[5.B Règim jurídic i normativa fiscal aplicable](#)

Taules

[Taula 1. Model portuari català.](#)

[Taula 2. Oferta d'amarradors per comunitat autònoma i titularitat.](#)

[Taula 3. Rànquing europeu d'habitants per amarrador.](#)

[Taula 4. Número de turistes per amarrador.](#)

[Taula 5. Distribució d'amarradors per eslora per comunitat autònoma.](#)

[Taula 6. Oferta d'amarradors gestionats per Ports.](#)

[Taula 7. Oferta d'amarradors per port i eslora.](#)

[Taula 8. Dàrsenes esportives gestionades per Ports per tipologia de concessió.](#)

[Taula 9. Punts a favor i en contra d'optar per la gestió directa.](#)

[Taula 10. DAFO de la possibilitat de gestió indirecta mitjançant un club nàutic o una societat.](#)

[Taula 11. VAN de les diferents opcions de gestió.](#)

[Taula 12. Anàlisi cost – benefici.](#)

[Taula 13. Bonificacions mediambientals en funció de la bonificació d'inversió.](#)

[Taula 14. Càlcul del cànon amb bonificacions de 2012 i proposta de 2013, i aplicació en un termini de 25 anys sense actualitzar.](#)

Gràfics

[Gràfic 1. Pes dels diferents sectors d'activitat en la xifra neta de negoci.](#)

[Gràfic 2. Aportació del sector nàutic per tarifes.](#)

[Gràfic 3. Percentatge de bonificació en funció de la inversió realitzada](#)

1 Antecedents

1.A Marc competencial en matèria de ports

D'acord amb les disposicions constitucionals i estatutàries, mitjançant el Reial Decret 2876/1980, del 12 de desembre, es va procedir als traspassos de funcions i de serveis de l'Administració de l'Estat a la Generalitat en matèria de ports, i es va transferir la titularitat de tots els ports, subjectes o no subjectes a règim de concessió, existents en el litoral català, llevat dels ports de Barcelona i Tarragona considerats d'interès general.

El marc competencial està definit per la Constitució espanyola i per l'Estatut d'autonomia de Catalunya.

Art. 132 de la Constitució espanyola:

1. La llei regularà el règim jurídic dels béns de domini públic i dels comunals, inspirant-se en els principis de inalienabilitat, imprescriptibilitat i inembargabilitat, així com la seva desafectació.

2. Són béns de domini públic estatal els que determini la llei i, en tot cas, la zona marítim terrestre, el mar, el mar territorial i els recursos naturals de la zona econòmica i la plataforma continental.

3. Per llei es regularan el patrimoni de l'Estat i el Patrimoni Nacional, la seva administració, defensa i conservació.

Art.149.1 de la Constitució espanyola:

L'estat té competència sobre les següents matèries:

20. Marina mercant i abanderament de bucs; il·luminació de costes i senyals marítims; ports d'interès general; [...]

Art.140 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya:

1. Correspon a la Generalitat de Catalunya la competència exclusiva sobre ports, aeroports, heliports i altres infraestructures de transport al territori de Catalunya que no tinguin la qualificació legal d'interès general [...]

Art.148 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya:

Correspon a la Generalitat la competència exclusiva en matèria de les obres públiques que s'executen en el territori de Catalunya i que no han estat qualificades d'interès general ni afecten a una altra comunitat autònoma.

Art. 149 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya

1. Correspon a la Generalitat en matèria d'ordenació del territori i del paisatge la competència exclusiva [...]

2. La determinació de l'emplaçament d'infraestructures i equipaments de titularitat estatal a Catalunya requereix l'informe de la comissió bilateral Generalitat – Estat

3. Correspon a la Generalitat, en matèria d'ordenació de litoral, respectant el règim general del domini públic, la competència exclusiva [...]

1.B Model portuari europeu

A nivell europeu destaquen la Resolució del Parlament europeu, de 4 de setembre de 2008, sobre la política portuària europea (que prèviament va comptar amb un dictamen del comitè de les regions de la comunicació realitzada per la Comissió sobre una política portuària europea). El principal objectiu que es desprèn de la resolució és que els ports puguin competir en igualtat de condicions, es busca una competència lleial, però no es preveuen dinàmiques d'harmonització ni en els mateixos sistemes portuaris, ni en l'organització i finançament. Els temes claus als quals ha de fer front el sector portuari són:

- El finançament públic
- L'accés al mercat
- La llibertat de serveis
- El moviment de treballadors

De fet, els estudis elaborats entre els ports dels diferents estats membres de la Unió Europea demostren que presenten diferències importants. Nou països gestionen els seus ports a través de una societat limitada (Eslovènia, Estònia, Grècia, Irlanda, Països Baixos, Polònia, Portugal, Suècia i Regne Unit). En aquests supòsits, el capital social de l'empresa està repartit (normalment a parts iguals) entre els socis, dels quals un d'ells és l'Estat, la responsabilitat que tenen està en relació amb el capital aportat.

Un segon model es basa en el fet que la gestió s'efectua mitjançant d'una entitat pública amb el control de l'Estat (Espanya, França, Itàlia i Letònia). En el cas de Lituània una empresa estatal es fa càrrec de la gestió dels ports.

Un tercer model, és el que la gestió la porta a terme una corporació pública (amb participació de la ciutat i de l'Estat) com és el cas d'Alemanya; o a través d'una empresa municipal, com són els casos de Finlàndia, Dinamarca o Bèlgica, on els ports són propietat de les ciutats.

Finalment, els casos de Xipre i de Malta són *sui generis*, en el primer cas la gestió la desenvolupa una entitat pública tot i que la propietat del port està assignada a un organisme semigovernamental; i en el cas de Malta, la gestió és pública, però la propietat del port li correspon a una agència estatal amb autonomia parcial.

En data 23 de maig de 2013, la Comissió Europea ha publicat una proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell, mitjançant el qual es crea un marc sobre l'accés al mercat dels serveis portuaris i la transparència financera dels ports.

1.C Model portuari espanyol i català

Espanya és el país de la Unió Europea que compta amb major longitud de costa, 8.000 km. La seva situació geogràfica, pròxima a l'eix de les rutes marítimes més importants del món, la referma com a àrea estratègica en el transport marítim internacional i com a plataforma logística del sud d'Europa.

El sistema portuari espanyol de titularitat estatal està integrat per 46 ports d'interès general, gestionats per 28 autoritats portuàries, si bé la coordinació i el control d'eficiència recau en l'organisme públic Puertos del Estado, òrgan dependent del Ministeri de Foment i que té atribuïda l'execució de la política portuària del Govern. En el Reial decret legislatiu 2/2011, de 5 de setembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant es regulen les competències i funcionament, tant de Puertos del Estado com de les autoritats portuàries

El sistema portuari català es regula mitjançant la Llei 5/1998, de 17 d'abril, de ports de Catalunya.

Segons l'art. 5 d'aquesta Llei:

1. Les competències que en matèria de ports corresponen a la Generalitat s'exerceixen per mitjà del Departament de Política Territorial i Obres Públiques i per l'entitat de dret públic Ports de la Generalitat, d'acord amb el que estableixin aquesta llei i les normes reglamentàries que la desenvolupin.

2. Als efectes d'aquesta llei, tenen la consideració d'Administració portuària el Departament de Política Territorial i Obres Públiques i Ports de la Generalitat.

El conjunt del sistema portuari català es pot dividir en dos grups segons la forma de gestió. D'una banda, les instal·lacions nàutiques gestionades directament per l'Administració i, de l'altra, les gestionades de manera indirecta a través de les formes de gestió legalment establertes actualment, mitjançant concessió o autorització administrativa.

S'incorpora a continuació un quadre resum del model portuari català¹:

Competència	Organisme tutelar	Activitat				Gestió	
		Pesquera	Nàutica	Comercial	Turística	Directa	Indirecta
ESTAT	AP	x	x	x	x	x	x
Gencat	PG	x	x	x	x	x	x
	TES		x				x

AP: Autoritat portuària, PG: Ports de la Generalitat, TES : Departament de Territori i Sostenibilitat.

Taula 1. Model portuari català.

¹ En l'annex 1 es pot consultar les diferents instal·lacions nàutiques de Catalunya en funció de la seva titularitat, tipologia i concessionari.

2 Presentació de l'empresa

Ports de la Generalitat (en endavant Ports) és una empresa pública amb personalitat jurídica pròpia, que està adscrita al Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, creada a l'empara de la Llei 5/1998, de 17 d'abril, de ports de Catalunya (publicada al DOGC núm. 2632, de 5 de maig de 1998).

Ports té personalitat jurídica i patrimoni propis, autonomia administrativa i econòmica i capacitat d'obrar per al compliment de les seves finalitats, de manera que garanteixi l'eficàcia i la diligència màximes en el compliment de les seves funcions i en la prestació del seus serveis.

Gestiona els ports del litoral català que no són d'interès general. En concret, integren el domini públic portuari adscrit a Ports de la Generalitat els ports, les dàrsenes i les instal·lacions marítimes que s'enumeren a continuació: port de Llançà, port del Port de la Selva, port de Roses, port de l'Escala, port de l'Estartit, port de Palamós, port de Sant Feliu de Guíxols, port de Blanes, port d'Arenys de Mar, dàrsena pesquera de Mataró, dàrsena pesquera del Masnou, port del Garraf, port de Vilanova i la Geltrú, dàrsena pesquera de Torredembarra, port de Cambrils, port de l'Ametlla de Mar, port de l'Ampolla, port i embarcador de Deltebre, embarcador de Sant Jaume d'Enveja, embarcador de Tortosa, port de Sant Carles de la Ràpita, port de les Cases d'Alcanar, embarcador d'Amposta, i els ports industrials de Vallcarca i Alcanar.

Funcions de l'entitat

Per a la consecució dels seus objectius, Ports exerceix les funcions següents:

- L'organització, la gestió i l'administració dels ports, les dàrsenes, les instal·lacions marítimes i les marines interiors que gestioni directament o indirectament l'ens públic i també la planificació, la confecció de projectes, l'execució i la conservació de les seves obres i instal·lacions, d'acord amb la normativa urbanística aprovada.
- L'ordenació dels usos dins les zones portuàries i la formulació dels instruments de planejament portuari establerts per aquesta Llei que, d'acord amb la planificació urbanística, prevegin llur desenvolupament.
- La direcció, l'organització i la gestió dels serveis afectats al domini públic portuari que tingui adscrits la direcció de serveis complementaris i especials; el practicatge, el remolcament i l'amaratge; la recollida de residus procedents dels vaixells, el règim de policia i de circulació pels molls i la zona de servei.
- La formulació de plans d'emergència del port, conjuntament amb els municipis i de conformitat amb la normativa sectorial aplicable.
- La gestió de la senyalització portuària i l'atorgament de les concessions de la retirada de residus Marpol.
- En general, qualsevol altra funció necessària per a facilitar el trànsit marítim portuari i aconseguir la rendibilitat i la productivitat de l'explotació del domini públic portuari que tingui adscrit.

Règim econòmic

Els recursos de ports són:

- a) Els tributs portuaris i els ingressos que tinguin el caràcter de recursos de dret privat obtinguts en l'exercici de les seves funcions.
- b) Els productes dels cànon per concessions i autoritzacions administratives en els ports, les dàrsenes, les instal·lacions marítimes i les marines interiors de titularitat de la Generalitat de Catalunya.
- c) Les quantitats obtingudes per l'alienació d'actius fixos i pel rendiment dels béns i els valors que constitueixen el seu patrimoni.
- d) Les dotacions o subvencions que es consignin en els pressupostos de la Generalitat, la resta de les subvencions i dels auxilis de qualsevol tipus que puguin rebre d'altres entitats públiques i la resta de subvencions i d'auxilis de qualsevol altre tipus que pugui rebre.
- e) Els procedents dels crèdits, els préstecs i les altres operacions financeres que es puguin concertar i estiguin reflectides en la Llei de pressupostos de la Generalitat.
- f) El producte de l'aplicació del règim sancionador establert per aquesta Llei.
- h) La resta d'ingressos que s'autoritza.

Els recursos de Ports tenen caràcter finalista, atès que són destinats a la consecució dels objectius de l'entitat i, per tant, a la millora, les inversions i desenvolupament del sistema portuari català de la competència de la Generalitat.

Règim pressupostari

El pressupost de Ports s'emmarca dins del Pla de Govern 2011-2014 que s'articula a l'entorn de 8 grans eixos per donar resposta als reptes del país, als quals Catalunya ha de fer front tenint en compte que condicionarà la seva evolució futura a mitjà termini. Concretament, els objectius de l'empresa s'integrarien en l'Eix 6. Política territorial i sostenibilitat ambiental.

Pla de Govern 2011-2014

- *EIX 1: Economia i sectors productius.*
- *EIX 2: Ensenyament.*
- *EIX 3: Salut*
- *EIX 4: Polítiques socials i família*
- *EIX 5: Seguretat*
- ***EIX 6: Política territorial i sostenibilitat ambiental***
- *EIX 7: Administració*
- *EIX 8: Nació, llengua i cultura*

*El Pla de govern assigna 6 àmbits d'actuació a l'eix 6, entre els quals destaquem l'àmbit **6.2 Infraestructures sostenibles que generin cohesió i competitivitat** que pretén prioritzar aquelles infraestructures que aportin valor real per al desenvolupament i el benestar, dins d'aquest àmbit s'estableix com a objectiu departamental **"Promoure una xarxa d'infraestructures integrada que millori la competitivitat i el desenvolupament econòmic"** i que alhora defineix, entre d'altres, l'objectiu estratègic al qual Ports de la Generalitat ha de contribuir en la seva **consecució 3.2 Potenciar els ports catalans com a porta logística de la Mediterrània** que pertany al programa pressupostari **524. Ports i transport marítim**.*

Ports de la Generalitat és una entitat de dret públic, NO SEC-95, que s'integra en el pressupost consolidat del sector públic de la Generalitat de Catalunya.

El Sistema Europeu de Comptes Nacionals i Regionals (SEC-95) és un marc comptable comparable a escala internacional, que té per finalitat realitzar una descripció sistemàtica i detallada d'una economia. El SEC-95 és el sistema que s'utilitza per determinar el dèficit no financer dels comptes públics dels països de la UE. Els pressupostos de la Generalitat de Catalunya segons criteris SEC-95 inclouen el sector públic administratiu de la Generalitat de Catalunya més aquelles empreses públiques que no es financen majoritàriament amb ingressos de mercat.

Pla territorial sectorial

L'article 31 de la Llei 5/1998, del 17 d'abril, de ports de Catalunya, defineix el caràcter i la vigència del Pla de Ports:

El Pla de Ports de Catalunya té caràcter de Pla Territorial Sectorial, de conformitat amb la Llei 23/1983, del 21 de novembre, de Política Territorial, i ha de justificar el seu grau d'adequació a les directrius del Pla Territorial General de Catalunya. (El Pla de Ports de Catalunya és un instrument d'ordenació del litoral català dins del marc de les directrius de l'ordenació territorial, i té per objecte l'establiment dels criteris per a la utilització portuària adequada i racional de la costa catalana, i també l'atenció preferent envers la conservació del litoral i la gestió correcta del medi ambiental).

La vigència del Pla és indefinida, sens perjudici de la seva modificació o revisió quan les circumstàncies ho aconsellin o quan es modifiquin les directrius formulades pel Pla Territorial General.

Missió

La missió de Ports és potenciar el desenvolupament i la capacitat de creixement sostenible de les diferents activitats que integren els ports de Catalunya amb la consegüent dinamització de l'economia de llurs municipis, mitjançant la creació i gestió d'infraestructures i la prestació de serveis per millorar la competitivitat i satisfer les necessitats dels diferents grups d'usuaris dels ports.

Visió

Ports: empresa de referència en la gestió de les instal·lacions portuàries amb criteris de sostenibilitat econòmica, mediambiental i d'equilibri territorial.

Valors

- Compromís en els resultats.
- Compromís amb la sostenibilitat i la protecció del medi ambient.
- Equip humà compromès i professional.
- Orientació al client.
- Gestió ètica i transparent.
- Facilitar l'accessibilitat a la informació.
- Autofinançament dels ports de competència de la Generalitat.
- Innovació.

Objectius estratègics

- Modernització i millora funcional permanent de les infraestructures i instal·lacions per tal d'adequar-les a la demanda del sector portuari.
- Promoció i foment comercial dels ports i d'altres instal·lacions portuàries per tal d'adequar-les a les necessitats reals del sector portuari i captar noves activitats.
- Dinamització de l'activitat portuària i de la cultura marítima mitjançant el foment d'activitats comercials, industrials, pesqueres, esportives, culturals i turístiques.
- Integració dels ports i instal·lacions industrials portuàries en el seu entorn social i municipal.
- Optimització de la gestió del patrimoni i dels recursos assignats per tal d'aconseguir una major rendibilitat econòmica i social.
- Fer possible un desenvolupament econòmic sostenible amb plena protecció del medi, respectant els criteris, directrius i recomanacions que estableixi el Govern de la Generalitat i, molt especialment, les indicacions de l'Agenda 21 de Catalunya.
- Assolir l'excel·lència en la gestió.

3 El sector nàutic en xifres

3.A Estadístiques de l'Estat espanyol²

Comunitat	1		2		3	4	4/3
	Titularitat Estatal		Titularitat Autònoma		Total	Nombre	
	Gestió directa	Concessió	Gestió directa	Concessió	Amarradors	Habitants	
Catalunya	0	1.381	3.147	28.564	33.092	7.333.530	222
València	0	3.931	2.581	13.930	20.442	5.004.475	245
Murcia	0	676	819	4.767	6.262	1.468.127	234
Andalusia	0	1.927	4.506	10.718	17.151	8.256.297	481
Illes Balears	2.440	5.374	2.950	9.147	19.911	1.088.514	55
Ceuta	0	428	0	0	428	75.763	177
Melilla	393	0	0	0	393	74.078	188
Mediterrani	2.833	13.717	14.003	67.126	97.679	23.300.784	239
Galícia	0	3.228	2.128	6.147	11.503	2.736.636	238
Astúries	0	1.004	1.600	0	2.604	1.055.557	405
Cantàbria	0	2.568	1.359	0	3.927	578.632	147
País Basc	0	2.035	1.487	2.670	6.192	2.140.339	346
Illes Canàries	2.277	0	1.524	3.965	7.766	2.100.235	270
Atlàntic/Cantàbric	2.277	8.835	8.098	12.782	31.992	8.611.399	269
Total	5.110	22.552	22.101	79.908	129.671	31.912.183	246
Percentatges	4%	17%	17%	62%	100%		
Població total d'Espanya					129.671	46.157.822	356

Dades població 2009 font INE

Taula 2. Oferta d'amarradors per comunitat autònoma i titularitat.

- Catalunya és la comunitat que disposa de major oferta d'amarradors de l'Estat espanyol, concretament representa el 25,52 % de l'oferta total d'amarradors i juntament amb 3 comunitats més (València, Balears i Andalusia) concentren el 70 % d'aquesta oferta. Per zones marítimes, el mediterrani concentra el 75 % del total d'amarradors i el 66 % dels ports i instal·lacions nàutiques.
- Si fem una classificació per administracions titulars, comunitats autònomes i administració estatal, s'observa com l'administració central, amb 27.662 amarradors, queda situada en segona posició per darrera dels amarradors de gestió autonòmica de Catalunya, amb 31.711 amarradors, la qual cosa posa de manifest la importància dels amarradors de titularitat estatal dins del conjunt total de l'oferta d'amarradors. Aquesta dada és contradictòria amb la imatge infundada que el sector dels ports esportius està transferit en la seva totalitat a les comunitats autònomes i cal reflexionar sobre el paper que ha de jugar l'Estat en el desenvolupament d'aquest sector.
- El 79 % dels amarradors es gestionen de forma indirecta, percentatge que augmenta fins al 83 % si només considerem l'oferta d'amarradors al Mediterrani.
- Un indicador interessant d'analitzar és el nombre d'habitants per amarrador per saber si es dona un equilibri en la cobertura territorial de caràcter demogràfic. Aquest indicador serà millor com més petit sigui. Tal com s'observa en la taula 2, els valors més baixos s'obtenen a les Illes Balears (55) i Cantàbria (270). Deu de les dotze autonomies se situen per sota de la mitjana del conjunt d'Espanya (356). Si comparem aquestes xifres amb la resta de països europeus, Espanya ocupava el cinquè lloc en les últimes dades disponibles de l'exercici 2006³:

² Extret del document "Oferta nàutica esportiva a Espanya a 31.12.2010", última edició publicada a data d'avui, elaborada per FEPORTS mitjançant les dades que s'aporten de totes les comunitats autònomes.

³ Informe econòmic nàutic 2006, Fira de Barcelona

Països	Habitants/ amarrador
Dinamarca	58
Holanda	70
Regne Unit	263
França	363
Espanya	362
Itàlia	955
Grècia	1.387
Portugal	2.106
Bèlgica	2.517

- Els països que lideren l'índex de dotació d'amarradors en el sector nàutic són Dinamarca i Holanda. Aquest índex no seria indicatiu a l'hora d'estudiar el nivell de satisfacció de l'oferta nàutica real, ja que el sector de la nàutica esportiva a Espanya és demandat en gran mesura per un elevat nombre de turistes i no només per residents que es comptabilitzen amb el nombre d'habitants. Per això, s'ha considerat interessant incloure l'índex nombre de turistes / amarradors en el conjunt d'Espanya.

Taula 3. Rànquing europeu d'habitants per amarrador.

Comunitat	1	2	1/2
	Núm. Turistes	Núm. Amarradors	
Catalunya	13.176.628	33.092	398
Illes Balears	9.037.000	19.911	454
Illes Canàries	8.610.573	7.766	1.109
Andalusia	7.437.435	17.151	434
C. Valenciana	5.023.947	20.442	246
Total Espanya	52.677.187	129.671	406

- En la taula 4 s'ha realitzat una comparativa entre turistes i nombre d'amarradors existents prenent com a referència les cinc comunitats autònomes que van presentar major nombre de turistes durant l'any 2010. Destaca la diferència entre els dos índexs calculats a les Illes Balears i a les Illes Canàries.

Taula 4. Número de turistes per amarrador.

- Mentre que a les Illes Balears tenen una mitjana de 55 habitants per amarrador, en rebre un nombre de turistes no residents en el 2010 nou vegades la seva població surt una mitjana de 461 turistes per amarrador. En el cas de les Illes Canàries es passa de tenir una mitjana de 270 habitants per amarrador a 1.109 turistes per amarrador.

Comunitat	Distribució amarradors per eslora					Totals
	e>10m	10 m<e<15m	15 m<e<20m	20 m<e<30m	e>30m	
Catalunya	25.922	5.965	730	410	65	33.092
C. Valenciana	14.854	4.767	545	184	92	20.442
Múrcia	4.619	1.393	120	123	7	6.262
Andalusia	12.471	3.800	647	199	34	17.151
I. Balears	16.189	2.002	1.292	414	14	19.911
Ceuta	227	127	64	10	0	428
Melilla	262	109	18	4	0	393
Mediterrani	74.544	18.163	3.416	1.344	212	97.679
Galícia	8.286	2.534	575	108	0	11.503
Astúries	2.500	96	8	0	0	2.604
Cantàbria	3.857	70	0	0	0	3.927
País Basc	5.325	557	309	1	0	6.192
I. Canàries	5.104	2.310	278	40	34	7.766
Atlàntic/Cantàbric	25.072	5.567	1.170	149	34	31.992
Total	99.616	23.730	4.586	1.493	246	129.671
Percentatge	76,82%	18,30%	3,54%	1,15%	0,19%	100,00%

Taula 5. Distribució d'amarradors per eslora per comunitat autònoma.

- La Comunitat Valenciana, Catalunya, Múrcia, les Illes Balears i les Illes Canàries són les úniques autonomies que declaren tenir embarcacions que superen els 30 metres. La majoria d'embarcacions se situarien en eslores inferiors als 10 metres i les superiors a 20 metres suposarien l'1,34 %.

3.B Sector nàutic gestionat per Ports

Ports gestiona 1.682 amarradors de forma directa i la resta d'amarradors els gestionen bàsicament clubs nàutics, dues societats anònimes i associacions nàutiques, mitjançant una concessió.

Per a dur a terme les seves funcions, Ports de la Generalitat s'organitza territorialment en les següents zones portuàries:

Zona portuària nord, que té com a límits territorials des de la frontera de França fins al riu Tordera. Seu a Palamós Oficines del Port, s/n. Local de propietat de Ports de la Generalitat.

Zona portuària centre, que té com a límits territorials des del riu Tordera fins al terme municipal de Cubelles amb Cunit. Seu a Vilanova i la Geltrú, passeig marítim, s/n. Local de propietat de Ports de la Generalitat.

Zona portuària sud, que té com a límits territorials des del terme municipal de Cunit fins al riu Sénia. Seu a Sant Carles de la Ràpita, Oficines del Port, s/n. Local de propietat de Ports de la Generalitat.

L'oferta total d'amarradors per port i eslora es detalla a continuació:

Ports	Gestió directa	Gestió indirecta		Total
		fixos	temporals	
Llançà	3	553	-	556
El Port de la Selva	437	306	12	755
Roses	16	527	-	543
L'Escala	315	957	-	1.272
L'Estartit	11	926	-	937
Palamós	15	710	63	788
Sant Feliu de Guíxols	48	742	-	790
Blanes	223	461	-	684
Arenys de Mar	13	610	-	623
El Garraf	-	525	-	525
Vilanova i la Geltrú	-	1.048	-	1.048
Cambrils	62	426	-	488
L'Ametlla de Mar	118	258	-	376
L'Ampolla	38	432	-	470
Deltebre	-	-	66	66
Sant Carles de la Ràpita	343	1.475	-	1.818
Les Cases d'Alcanar	40	141	-	181
Total	1.682	10.097	141	11.920

s

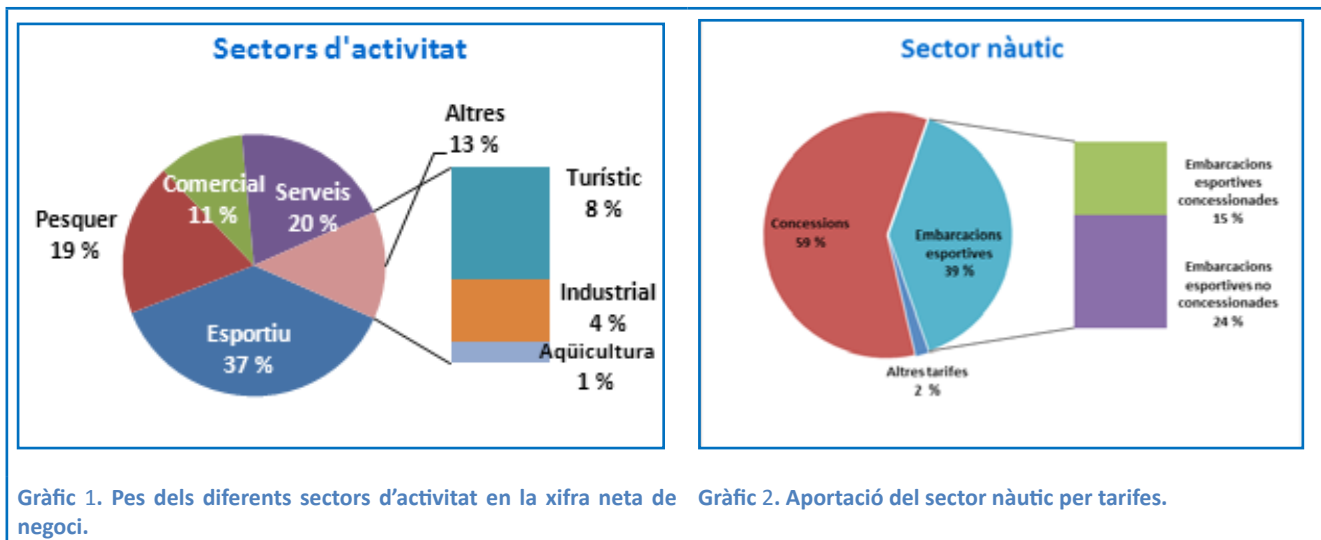
Taula 6. Oferta d'amarradors gestionats per Ports.

Port	L < 6 m	6 < L < 8 m	8 < L < 10 m	10 < L < 12 m	12 < L < 15 m	15 < L < 20 m	20 m < L	Total
Llançà	156	292	62	39	7	-	-	556
El Port de la Selva	129	555	36	30	4	1	-	755
Roses	52	206	68	90	41	52	34	543
L'Escala	213	605	270	95	69	20	-	1.272
L'Estartit	386	400	50	57	21	23	-	937
Palamós	323	236	82	81	42	16	8	788
Sant Feliu de Guíxols	190	210	168	113	75	19	15	790
Blanes	150	446	59	-	29	-	-	684
Arenys de Mar	131	218	51	145	38	40	-	623
El Garraf	72	189	130	87	2	45	-	525
Vilanova i la Geltrú	87	464	228	164	28	15	62	1.048
Cambrils	48	14	128	221	54	20	3	488
L'Ametlla de Mar	275	70	22	2	3	3	1	376
L'Ampolla	174	175	64	39	18	-	-	470
Deltebre	66	-	-	-	-	-	-	66
Sant Carles de la R	423	498	278	307	227	59	26	1.818
Les Cases d'Alcanar	103	57	14	7	-	-	-	181
Totals	2.978	4.635	1.710	1.477	658	313	149	11.920

Taula 7. Oferta d'amarradors per port i eslora.

- El 53 % es concentra en els ports de la Zona Portuària Nord, el 18 % en els ports de la Zona Portuària Centre i el 29 % en els ports de la Zona Portuària Sud, la qual cosa evidencia la necessitat de cercar un reequilibri territorial, tal com pretenen la construcció i explotació de les dàrsenes esportives en els ports de Sant Carles de la Ràpita i de Vilanova i la Geltrú i que s'ha portat a terme amb la col·laboració de la iniciativa privada.

- El 64 % d'amarradors són per embarcacions d'eslora inferior a 8 metres (respecte de l'exercici 2011 l'oferta en aquest tram ha disminuït en 62 amarradors), el 27 % concentra els amarradors entre 8 i 12 metres d'eslora (respecte de l'exercici 2011 l'oferta en aquest tram ha augmentat en 28 amarradors), el 8 % de l'oferta d'amarradors se situa en el tram de 12 a 20 metres d'eslora (respecte de l'exercici 2011 l'oferta en aquest tram ha augmentat en 16 amarradors) i els amarradors de més de 20 metres suposen l'1 % de l'oferta de l'empresa, 149 amarradors, 62 situats en el port de Vilanova i la Geltrú.



- El 37 % de l'import de la xifra de negoci de l'exercici 2012 el van aportar les dàrsenes esportives i altres concessions nàutiques a través dels cànons d'ocupació del domini públic portuari i de la taxa TA5 que va dirigida als usuaris de les embarcacions, en els quals el concessionari actua com a intermediari.
- Cal destacar que el 39 % de l'aportació del sector nàutic a través de la taxa TA5 –embarcacions esportives– correspon en un 15 % a la facturació dels ports concessionats en aquest concepte, mentre l'aportació de les embarcacions de gestió directa de Ports suposa el 24 %.
- Segons estudis realitzats per l'Associació Catalana de Ports Esportius per cada lloc de treball directe en una dàrsena esportiva, es generen 9 llocs de treball en activitats indirectes i, per cada euro de negoci directe, se'n generen 4 de negoci en activitats indirectes.

Tal com s'observa, la decisió que l'empresa prengui a l'hora de definir el model d'explotació d'aquestes dàrsenes tindrà una gran influència en els seus ingressos, i en el municipi i l'àrea d'influència d'on es troba ubicada la dàrsena, si bé no serà l'únic aspecte a tenir en compte.

Detallem la situació de les diferents dàrsenes que gestiona l'empresa de forma indirecta:

Ports	Data	Titular	Termini	Terra	Aigua	
	autorització		anys	m ²	m ²	
CONSTRUCCIÓ I EXPLOTACIÓ PORT ESPORTIU	22/04/1986	CLUB NÀUTIC LLANÇÀ	30	12.866	29.493	Concessió demanial
EXPLOTACIÓ DÀRSENA ESPORTIVA	12/12/2003	CLUB NÀUTIC PORT DE LA SELVA	20	7.470	17.865	Contracte de gestió de serveis
CONSTRUCCIÓ I EXPLOTACIÓ D'UNA DÀRSENA ESPORTIVA	29/12/1999	CLUB NÀUTIC L'ESCALA	30	18.308	60.819	Concessió demanial
CONCESSIÓ ADMINISTRATIVA	05/03/2001	CLUB NÀUTIC L'ESTARTIT	12	21.194	37.397	Concessió demanial
CONSTRUCCIÓ I EXPLOTACIÓ D'UNA DÀRSENA ESPORTIVA	13/02/1976	CLUB NÀUTIC COSTA BRAVA	42	16.158	15.719	Concessió demanial
CONSTRUCCIÓ I EXPLOTACIÓ D'UNA DÀRSENA ESPORTIVA	25/11/2003	CLUB NÀUTIC SANT FELIU	20	6.715	29.555	Contracte de gestió de serveis
EXPLOTACIÓ DE LA DÀRSENA ESPORTIVA DEL PORT DE BLANES	11/07/2012	CLUB DE VELA BLANES	25	11.636	27.737	Contracte de gestió de serveis
UNIFICACIÓ CONCESSIONS I AUTORITZACIONS	14/09/2000	CLUB NÀUTIC ARENYS	18	16.682	33.071	Concessió demanial
CONSTRUCCIÓ I EXPLOTACIÓ D'UNA DÀRSENA ESPORTIVA	30/07/1990	CLUB NÀUTIC GARRAF	30	23.380	42.500	Concessió demanial
CONSTRUCCIÓ I EXPLOTACIÓ D'UNA DÀRSENA ESPORTIVA	25/10/1985	CLUB NÀUTIC VILANOVA	30	20.738	61.827	Concessió demanial
CONSTRUCCIÓ I EXPLOTACIÓ D'UNA DÀRSENA ESPORTIVA	31/01/2005	MARINA FAR VILANOVA, SA	35	33.786	75.744	Concessió d'obra pública
DÀRSENA ESPORTIVA	04/03/1999	CLUB NÀUTIC CAMBRILS	19	14.233	37.321	Concessió demanial
CONSTRUCCIÓ I EXPLOTACIÓ DÀRSENA ESPORTIVA	02/08/1997	CLUB NÀUTIC L'AMETLLA	30	3.272	5.335	Concessió demanial
CONSTRUCCIÓ I EXPLOTACIÓ DÀRSENA ESPORTIVA	23/06/1990	CLUB NÀUTIC L'AMPOLLA	30	15.582	32.693	Concessió demanial
CONSTRUCCIÓ I EXPLOTACIÓ DÀRSENA ESPORTIVA	10/04/1984	CLUB NÀUTIC SANT CARLES	30	12.327	33.161	Concessió demanial
CONSTRUCCIÓ I EXPLOTACIÓ DÀRSENA ESPORTIVA	07/09/2006	SANT CARLES MARINA SA	31	35.240	193.326	Concessió demanial
DÀRSENA ESPORTIVA	29/10/1990	CLUB NÀUTIC CASES D'AL-CANAR	30	2.960	8.926	Concessió demanial

Taula 8. Dàrsenes esportives gestionades per Ports per tipologia de concessió.

Del quadre anterior, es desprèn que les dàrsenes esportives estan gestionades bàsicament per clubs nàutics i que només en dos ports, Vilanova i la Geltrú i Sant Carles de la Ràpita, són dues societats anònimes les que han liderat la construcció i l'explotació de la dàrsena. Cal indicar que en aquests ports hi ha una altra dàrsena gestionada actualment per un club nàutic.

A continuació, es destaquen les principals característiques de les diferents tipologies de gestió.

Dàrsena gestionada per un club nàutic:

- És la tipologia tradicional: un grup de practicants d'esports nàutics s'agrupa constituint un club nàutic, generalment amb instal·lacions senzilles, aprofitant zones d'abric naturals o l'interior de ports pesquers, la qual cosa redunda, en principi i en la major part dels casos, en menors inversions en infraestructura.
- La majoria d'aquestes dàrsenes s'han construït a partir d'una demanda real, i no a partir d'una demanda estimada basada en un estudi de mercat, la qual ha permès un millor ajustament entre l'oferta i la demanda.
- Bàsicament aquestes instal·lacions presten el servei a les embarcacions, però també n'hi ha que ofereixen el servei de gasoil i altres serveis complementaris com el de restauració.
- Normalment es tracta d'una entitat sense ànim de lucre, els beneficis possibles de la seva explotació reverteixen principalment en la millora de les seves instal·lacions.
- La gestió i explotació, en la majoria dels casos, corresponen a les juntes directives que prioritzen els objectius socials per sobre dels empresarials. No sempre és així.

Dàrsena promoguda per una societat anònima:

- Promoguts per entitats amb ànim de lucre. L'objectiu dels seus promotors és maximitzar la rendibilitat econòmica de l'operació.
- Els accionistes, no necessàriament aficionats a la nàutica, són els qui suporten la inversió. En moltes ocasions, l'empresa constructora que executa les obres té participació en el capital de l'empresa que gestiona la instal·lació.
- A partir d'un estudi s'estima la demanda; en general, la seva oferta de serveis és més completa amb àrees tècniques (varadors), de restauració i comerç que, a més d'augmentar l'atractiu del port, ajuden a finançar l'operació.
- La gestió i explotació dels ports, promoguts per societats anònimes, té un alt component empresarial.

També és important mencionar que la forma de tramitació de les diferents dàrsenes ha estat diferent: per exemple, la dàrsena del Port de la Selva es va tramitar d'acord amb els articles 67 i 68 de la Llei de Ports de Catalunya, ja que en aquell moment encara no es disposava del Reglament (Decret 258/2003, de 21 d'octubre); en el cas de Sant Feliu de Guíxols es va extingir i es va canviar la ubicació de la instal·lació, ja que el dic ja estava construït i només s'encarregava de la gestió de serveis. Els casos de Sant Carles de la Ràpita i Vilanova i la Geltrú, si bé ambdós van comportar la construcció de la dàrsena, el primer es va tramitar a instància de part i com a concessió demanial en funció de la Llei i el reglament de Ports i el segon a instància de Ports de la Generalitat a través d'un concurs, i es va tramitar mitjançant la Llei de contractes.

4 Presentació del cas objecte de l'estudi: reversió de dàrsenes esportives

El nostre cas d'estudi es desenvoluparà en el servei a les embarcacions esportives que es presten de forma indirecta, concretament a través de contractes de concessions d'exploració de dàrsenes esportives de titularitat de la Generalitat de Catalunya i adscrits a Ports de la Generalitat.

Actualment, Ports es troba davant d'una situació que no s'havia donat fins al moment; durant l'any 2012 comencen a expirar les primeres concessions demaniales de diversos ports esportius de Catalunya, expiracions que s'aniran repetint al llarg dels propers anys.

Concretament, entre l'any 2012 i el 2018, el 82 % de les dàrsenes esportives ubicades en els ports que gestiona Ports es trobaran en aquesta situació, tenint en compte les presents i futures reversions que es produiran com a resultat de les expiracions esmentades, Ports de la Generalitat s'ha plantejat els aspectes següents:

- Model de gestió de les dàrsenes després de la reversió.
- L'anàlisi de l'impacte de les reversions en la comptabilitat de Ports de la Generalitat i la seva fiscalitat, establint un criteri de valoració i comptabilització d'aquestes.
- L'anàlisi de la comptabilització i la repercussió fiscal dels posteriors contractes de serveis atorgats d'acord amb el Reial Decret Legislatiu 3/2011, de contractes del sector públic.

4.A Model de gestió de les dàrsenes després de la reversió

A continuació, es detallen els diferents aspectes que, per part de l'empresa, s'han considerat a l'hora de valorar la tipologia de gestió futura:

Punts en contra de la gestió directa	Punts a favor de la gestió directa
<ul style="list-style-type: none"> • Experiència dels actuals concessionaris (<i>Know how</i>). • Situació economicofinancera actual que no permet l'ampliació de plantilles i la gestió directa no és possible sense ampliar la plantilla considerablement. (També hi ha el tema de la possible subrogació del personal). • La poca flexibilitat a l'hora d'establir horaris. • La dificultat d'accedir al finançament aliè (Marca paraigües Generalitat de Catalunya) per finançar les inversions necessàries en algunes dàrsenes per optimitzar la prestació del servei. • Assumeixes el risc de la demanda. • Manca de competència. • Fins al moment, el model de gestió indirecta ha donat bons resultats a l'empresa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Professionalització. • Manteniment de l'equilibri territorial. • Efecte sinèrgic i d'estandardització a l'aplicar sistemes informàtics, de qualitat, mediambientals, promocionals i en la prestació del servei. • Una marca única. • Tarifes úniques a aplicar. • Major transparència. • Foment d'amarratges d'ús públic, d'activitats com la vela o altres actuacions amb menys retorn econòmic i amb generació d'<i>outcomes</i> socials.

Taula 9. Punts a favor i en contra d'optar per la gestió directa.

La gestió indirecta permetrà una captació d'inversió privada en el sector públic portuari, que millorarà, adaptarà i mantindrà les instal·lacions objecte de la concessió en una situació òptima d'explotació, que difícilment Ports podria portar a terme amb els recursos generats per l'empresa i davant la impossibilitat d'accedir a finançament aliè. D'altra banda, el concessionari gestionarà el seu negoci a risc i ventura.

El Comitè executiu de Ports, en el cas de la primera dàrsena objecte de reversió, va optar per la gestió indirecta. Una vegada s'ha decidit que la dàrsena es gestionarà indirectament i concretament a través d'un contracte de concessió, s'ha d'analitzar quina tipologia de contracte és la més adequada.

En primer lloc, s'ha de tenir clar que el concessionari haurà d'explotar la dàrsena (prestar un servei portuari), si bé es podria entendre en la mesura que la dàrsena esportiva ocupa terrenys de domini públic, que la figura adient és la concessió demanial. Però la concessió demanial té en compte l'ocupació privativa de domini públic per realitzar una activitat, com pot ser muntar un restaurant, que no consisteix en un servei assumit per Ports encara que el servei es presti a una pluralitat de ciutadans. En canvi, el cas objecte de la nostra concessió estableix un servei públic propi de l'empresa, que decideix que es presti per mitjà d'un concessionari. També és cert que per realitzar obres, si és el cas, i la seva posterior explotació, o bé en el cas de prestació de serveis, es necessita ocupar béns de domini públic, però aquests no són res més que infraestructures que possibiliten la realització del servei, per la qual cosa la concessió demanial queda diluïda, subordinada i inclosa en la concessió del servei a prestar. Ens situem, doncs, en l'àmbit dels contractes del sector públic.⁴

En segon lloc, aquests contractes d'explotació també incorporen la realització d'obres i el que cal discernir és si ens trobem davant de contractes de concessió d'obres públiques o davant de contractes de concessió de gestió o explotació de serveis públics: en el cas del contracte d'obra pública l'objecte és la utilització de la infraestructura per la persona usuària, el que no implica necessàriament la prestació de cap servei; en el cas del contracte de gestió de serveis públics les obres a realitzar són secundàries en importància i no constitueixen l'objecte del contracte i és la fórmula que utilitzarem.⁵

Per a realitzar els càlculs i les diferents anàlisis hem pres com a exemple el cas d'una dàrsena que va revertir a Ports, per la seva extinció com a causa de l'acabament del termini concessional. L'antic concessionari va sol·licitar l'atorgament d'un contracte de gestió per a continuar l'explotació de la dàrsena esportiva i es va convocar un concurs restringit previst a l'article 68 de la Llei 5/1998, de 17 d'abril, de Ports de Catalunya, entre els quals van presentar una sol·licitud i havent-se de regir per les normes sobre contractació administrativa.

Es van presentar dos licitadors, l'anterior explotador (Club nàutic) i una SA, fet que no havia passat mai amb anterioritat.

A continuació s'adjunta el quadre DAFO on es valoren, de forma conjunta, les amenaces, oportunitats, debilitats i fortaleses de les dues tipologies de gestió, dàrsenes gestionades per un club nàutic *versus* una societat anònima, que ja havíem introduït en l'apartat 3.b.

⁴ Extret de l'Informe realitzat per l'Assessoria jurídica de TES en relació amb el plec de clàusules administratives particulars i de prescripcions tècniques que han de regir el contracte de concessió d'obra pública per a la redacció del projecte, l'execució de les obres d'adequació i l'explotació del port esportiu de Cala Canyelles

Amenaces	Oportunitats
<ul style="list-style-type: none"> • Crisi econòmica. 	<ul style="list-style-type: none"> • Instal·lació titularitat de la Generalitat (finalització termini).
<ul style="list-style-type: none"> • Elevada càrrega fiscal i cost de manteniment que han de suportar les embarcacions. 	<ul style="list-style-type: none"> • Finalització obres d'ampliació port de Blanes.
<ul style="list-style-type: none"> • Nou operador interessat. 	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilitat d'incorporar nous espais
<ul style="list-style-type: none"> • Possible pèrdua "cultura nàutica". 	<ul style="list-style-type: none"> • (Major disponibilitat d'aigua arrecerada).
<ul style="list-style-type: none"> • Dificultat d'accés al crèdit " tipus elev 	<ul style="list-style-type: none"> • Entrada d'un nou operador.
<ul style="list-style-type: none"> • Rol a jugar per l'Associació de Ports Esportius. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ubicació a la Costa Brava (bona situació geoestratègica proximitat a França i Balears).
<ul style="list-style-type: none"> • Usuaris actuals enfront un nou operador. 	<ul style="list-style-type: none"> • Constant creixement de l'afició al mar.
<ul style="list-style-type: none"> • Precedent com a nou model de gestió dels ports. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vinculació amb productes turístics.
<ul style="list-style-type: none"> • Insuficient capacitat d'infraestructures destinades a l'hivernatge (marines seques). 	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilitat d'establiment per Ports de la Generalitat de mecanismes de control de la gestió d'amarradors i tarifes.
	<ul style="list-style-type: none"> • Desenvolupament del mercat de charters i lloguers.
Debilitats	Fortaleses
<ul style="list-style-type: none"> • Rendiment per sobre objecte negoci. 	<ul style="list-style-type: none"> • Estructura d'empresa.
<ul style="list-style-type: none"> • El soci passa a ser client. 	<ul style="list-style-type: none"> • Recursos propis (el soci no assumeix la inversió).
<ul style="list-style-type: none"> • Pèrdua de l'objecte "pràctica de l'esport nàutic i competicions marítimes". 	<ul style="list-style-type: none"> • Sinèrgies de grup.
<ul style="list-style-type: none"> • Es trenca una tradició "associacionisme". 	<ul style="list-style-type: none"> • Diversificació del negoci.
<ul style="list-style-type: none"> • Concessionari no propietari. 	<ul style="list-style-type: none"> • Reducció de riscos.
<ul style="list-style-type: none"> • Reduïda activitat nàutica. 	<ul style="list-style-type: none"> • No corporativisme.
<ul style="list-style-type: none"> • Alt percentatge d'embarcacions d'eslores petites i mitjanes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Professionalització.
<ul style="list-style-type: none"> • Envelliment massa social de l'antic concessionari. 	<ul style="list-style-type: none"> • Modernització i aplicació de noves tecnologies.
<ul style="list-style-type: none"> • Instal·lacions necessitades de renovació. 	<ul style="list-style-type: none"> • "Uns quants socis ja no monopolitzen la gestió".
<ul style="list-style-type: none"> • Activitats complementàries obsoletes (restaurant, varador...). 	<ul style="list-style-type: none"> • Escola de Vela.
	<ul style="list-style-type: none"> • Experiència prèvia en el sector.
	<ul style="list-style-type: none"> • Membre ACPET (promoció conjunta).
	<ul style="list-style-type: none"> • Coordinació amb activitats municipals.
	<ul style="list-style-type: none"> • Integració amb el municipi.

assignat al Club nàutic	assignat a la Societat Anònima	aspectes que afecten per igual a les dues entitats
-------------------------	--------------------------------	--

Taula 10. DAFO de la possibilitat de gestió indirecta mitjançant un club nàutic o una societat.

4.A.1 Anàlisi de rendibilitat i anàlisi cost benefici

En l'anàlisi de la rendibilitat es valoren les diferents opcions de gestió que té l'empresa, en primer lloc comentarem les diferents variables que intervenen i les hipòtesis de partida:

- La inversió que es necessita realitzar en infraestructures portuàries és de 5.215.970 €, s'estima la vida útil mitjana dels diferents conceptes d'immobilitzat que integren aquesta actuació en 50 anys. Amortització comptable anual de 104.319 €. La inversió és condició necessària per possibilitar l'explotació de 284 amarradors que ocupen 6.920 m² d'aigua.

- L'abast temporal de l'anàlisi és de 25 anys (termini de la concessió en el cas de la gestió indirecta).
- En tots els càlculs introduïts en el quadre, l'IPC s'ha estimat del 3 % i la taxa de descompte del 7 %.
- També es considera un 100 % d'ocupació de les instal·lacions en tots els casos.
- Les taxes a rebre per part de Ports són diferents en gestió directa i indirecta, en el quadre següent es calculen les taxes pel primer any d'explotació.

Gestió directa	€	Gestió indirecta	€
TA5. Taxa d'embarcacions esportives (càlcul general)	659.227	TA5. Taxa d'embarcacions esportives (estimació objectiva)	25.258
		TO1. Taxa per ocupació privativa del domini públic portuari	145.345
		Cànon d'activitat 2 % facturació	19.768
Total ingressos any 1	659.227	Total ingressos any 1	190.371

- Les despeses de gestió s'han calculat prenent com a referència els costos d'explotació (personal i despesa corrent) directes i indirectes de la totalitat del port. A continuació s'ha aplicat un coeficient (17,21 %) en funció dels m² de la instal·lació a ocupar respecte dels m² totals del port, també s'han inclòs les despeses financeres derivades de la concertació d'una operació d'endeutament, amb amortització lineal i al 6 % d'interès, per finançar la inversió i les despeses de personal addicional necessari per explotar directament la instal·lació.
- En el cas de l'externalització, s'ha de calcular una empresa que realitzi la prestació del servei alhora que manté la infraestructura afectada al servei en condicions òptimes i estimem que suposaria aproximadament un 20-25 % més de les despeses de gestió que té Ports, segons l'experiència que tenim, ara bé, de cara a la simulació hem suposat un 21 %.

En la taula següent s’inclouen les diferents opcions de gestió que té l’empresa i es determinen els diferents VAN, per tal d’obtenir l’opció més rendible per a Ports. També s’incorpora una columna en la gestió indirecta “Noves taxes”, on la seva motivació s’explica amb detall en l’apartat de l’estudi següent.

	Gestió directa		Gestió indirecta	
	Mitjans propis	Externalització	Taxes actuals	Noves taxes
Inversió	5.215.970	5.215.970	0	0
TAS	10.528.783	10.528.783	387.847	387.847
Cànon ocupació	0	0	2.186.893	1.575.296
Cànon activitat 2%			473.831	473.831
Despesa financera	1.095.664	1.095.664		
Costos de gestió	2.381.083	2.878.138	0	0
Valor residual Inversió	480.519	480.519	480.519	480.519
VAN (7 % i a 25 anys)	2.316.585	1.819.530	3.529.090	2.917.493

Taula 11. VAN de les diferents opcions de gestió.

L’opció més rendible des del punt de vista de l’empresa és la gestió indirecta, VAN més elevat, i més si tenim en compte les restriccions pressupostàries actuals, que no permeten ampliar les plantilles ni tampoc concertar noves operacions d’endeutament, per això s’han de buscar vies de col·laboració públicoprivada, per tal de captar finançament per portar a terme noves infraestructures.

L’anàlisi cost-benefici quantifica, en termes monetaris, els beneficis i els costos que sobre el conjunt de la societat comporta optar per la gestió directa o indirecta d’una dàrsena esportiva. En aquest cas l’opció més adient és la que implica menors costos, VAN menor, és a dir amb la gestió directa es dona el mateix nivell d’utilitat però a un menor cost.

	Agents Impacte monetari	Usuaris		Concessionària		Sector públic	
		cost	benefici	cost	benefici	cost	benefici
Gestió directa	Pagament serveis	A1					A1
	Recepció del servei		B1				
	Costos de gestió					C1	
Gestió indirecta	Pagament serveis	A2					
	Recepció del servei		B1		A2		
	Costos de gestió			C2			
	Cànon						C3

C2 = A2

Taxa descompte utilitzada 7 %

Termini concessió = 25 anys

VAN C1 = 3.476.747 €

VAN (C2-C3) = 8.949.352 €

Taula 12. Anàlisi cost – benefici.

4.A.2 Proposta de noves bonificacions per potenciar la col·laboració públicoprivada i captar finançament

Tal com s'ha comentat anteriorment, durant els propers anys es produirà la reversió de dàrsenes esportives en alguns dels ports que gestiona Ports, d'entrada comportarà un augment patrimonial important en aquests ports de titularitat de la Generalitat i, d'altra banda, una major captació de recursos per a l'atorgament de noves concessions, cosa que incrementarà els ingressos pressupostaris de l'exercici 2013 i d'exercicis futurs de l'empresa.

L'explotació òptima d'aquestes dàrsenes esportives requerirà captar un nivell d'inversió privada important per possibilitar una modernització de les instal·lacions, així com una prestació de serveis de qualitat i en el marc d'exigibilitat actual mediambiental, finançament que difícilment podria aportar l'empresa, malgrat l'esforç inversor que l'ha caracteritzat des de la seva creació, ja que no és aliena a la situació econòmica actual i, si bé ha aconseguit augmentar els recursos generats respecte de l'exercici anterior, és un fet que aquests recursos són insuficients per abordar inversions del nivell que es requereixen i, si hi afegim les dificultats d'accés a crèdits a llarg termini que té, la millor via és propiciar la col·laboració públicoprivada.

D'acord amb els objectius establerts específicament pel sector esportiu per al període de vigència del Pla de Ports (2007-2015) i atès que els recursos de Ports de la Generalitat tenen un caràcter finalista i, concretament, entre altres finalitats, es destinen al desenvolupament i millora del sistema portuari català, es proposa, per incentivar la inversió privada, modificar l'actual bonificació d'inversió en els termes següents:

- Ampliar el termini màxim d'aplicació de 5 anys a tot el termini concessional.
- Les aplicacions de la reducció i posterior bonificació poden disminuir la quota íntegra, com a màxim, en un "50" %, atès que hi ha una reducció prèvia del 20 % per ocupacions superiors a 5.000 m², la bonificació per inversió i altres bonificacions que detallarem en el punt següent com a màxim podran arribar al 37,5 %.
- S'estableix la limitació de la reducció de la quota íntegra com a màxim del 50 % (després d'aplicar les possibles reduccions i bonificació per inversió) perquè superar aquest percentatge ens aniria acostant a una exempció, sense que existeixi cap motivació per atorgar-la.
- La bonificació per inversió s'aplicarà a anys vençuts per inversió certificada, s'ha de tenir en compte que l'execució de l'obra difícilment es realitzarà en un exercici, és a dir, la bonificació s'aplicarà en la seva totalitat en el moment que l'obra estigui finalitzada.
- Ports disposa de les certificacions ISO 9001 de qualitat i l'ISO 14001 i l'EMAS de gestió mediambiental per la seva tasca desenvolupada en els ports que gestiona al llarg del litoral català. Aquests tres reconeixements posicionen a Ports com una empresa pública compromesa amb la qualitat i la gestió mediambiental en les activitats que desenvolupa, tant pel que fa a l'administració del domini públic portuari com a la prestació, directament o indirectament, dels serveis portuaris.

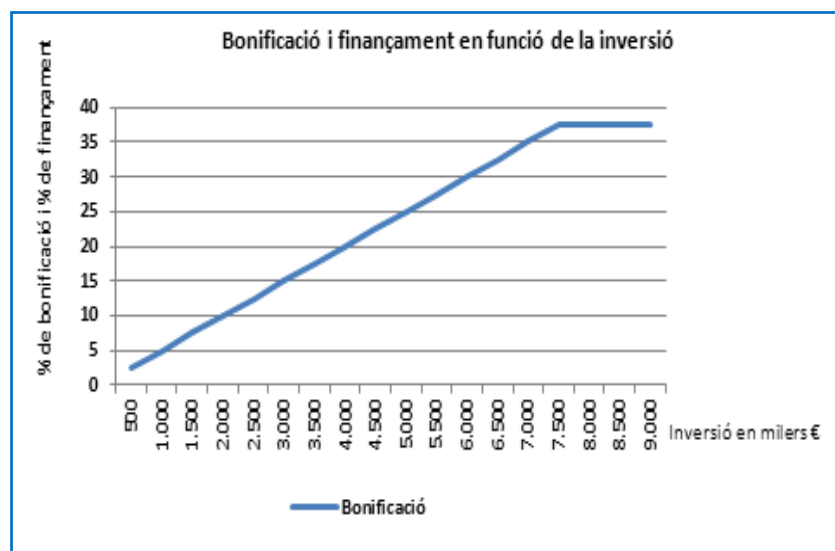
Per tal de potenciar millors pràctiques mediambientals i incentivar l'augment de la qualitat en la prestació de serveis, es proposen incloure les bonificacions següents:

- ✓ Per l'acreditació de la implantació d'un sistema de gestió i auditoria mediambiental EMAS una bonificació del 15 %.
- ✓ Si disposa d'un Sistema de gestió mediambiental ISO 14001 una bonificació del 10 %.
- ✓ Per l'acreditació de la implantació d'un sistema de gestió i auditoria mediambiental EMAS i de l'ISO 9001 de qualitat una bonificació del 20 %.
- ✓ Si disposa d'un Sistema de gestió mediambiental ISO 14001 i de l'ISO 9001 una bonificació del 15 %.
- ✓ La bonificació s'aplicarà durant tot el període concessional, sempre que se'n pugui acreditar la vigència.
- ✓ Es podrà aplicar simultàniament amb la de inversió amb la limitació del 50 % de la quota íntegra.

En tot cas, l'estudi econòmic ha de determinar la viabilitat del projecte, el termini de la concessió i el cànon d'activitat a percebre.

Anàlisi de les bonificacions proposades:

Bonificació per inversió: La bonificació per inversió presenta una tendència creixent fins a una inversió màxima de 7.500.000 € on s'assoleix la bonificació màxima del 37,5 % (bonificació que es mantindrà per inversions que superin els 7.500.000 €).



Gràfic 3. Percentatge de bonificació en funció de la inversió realitzada

Bonificacions mediambientals i de qualitat

La bonificació màxima per conceptes mediambientals i de qualitat serà del 20 % (EMAS + ISO 9001) a aplicar sobre la quota reduïda, la seva aplicació beneficiarà a les dàrsenes que no requereixin grans inversions per mantenir la seva òptima explotació.

Aquesta bonificació és compatible amb la bonificació d'inversió amb la limitació màxima, ja comentada, del 50 % de la quota íntegra.

En el quadre s'estableix la bonificació per inversió màxima aplicable en funció de la tipologia de bonificació aplicada de caràcter mediambiental i de qualitat.

Nivell d'inversió necessari	Bonificacions mediambiental i qualitat			
	0,00%	10,00%	15,00%	20,00%
7.500.000,00	37,50%			
6.112.000,00		30,56%		
5.300.000,00			26,50%	
4.376.000,00				21,88%
Bonificació per inversió				

Taula 13. Bonificacions mediambientals en funció de la bonificació d'inversió.

Una dàrsena que reuneixi els requisits mediambientals i de qualitat (20 % bonificació) requerirà una inversió de 4.376.000 € per assolir el màxim de bonificació possible per inversió (21,88 %), per cada 200.000 € menys d'inversió aquesta bonificació es reduirà un punt.

Davant la impossibilitat de realitzar el càlcul global que l'aplicació d'aquestes bonificacions suposarà en la recaptació de l'empresa, a continuació es detalla l'impacte que suposaria en el cas concret d'una dàrsena que va revertir en l'exercici 2012 i que s'ha licitat com a contracte d'explotació amb un termini concessional de 25 anys.

1. Els m² ocupats són 40.555, per la qual cosa li és d'aplicació la reducció del 20 %.
2. La inversió portuària prevista a realitzar per part del concessionari és de 5.215.970 €, la bonificació per inversió resultant seria del 26,08 %. $(5.215.970 / 200.000) * 1 \% = 26,08 \%$
3. El concessionari ha d'amortitzar durant el termini concessional la totalitat d'aquesta inversió.
4. Si les diferents tipologies d'inversió que integren els 5.215.970 € tenen una vida útil, com a mitjana, de 50 anys, en el moment de la reversió a Ports de la Generalitat, el valor residual des del punt de vista de l'empresa seria de la meitat: $5.215.970 / 50 * 25 = 2.607.985 \text{ €}$
5. Com que s'estableix la limitació de la reducció de la quota íntegra com a màxim del 50 % (després d'aplicar les possibles reduccions i bonificació per inversió), el percentatge màxim aplicable a les bonificacions mediambientals i de qualitat en la prestació del servei seria de l'11,42 %.

A continuació, detallem el càlcul amb les taxes actuals i amb la modificació proposada en l'apartat de les bonificacions.

Cànon actual	
Quota íntegra	196.360,52
Reducció 20 % superfícies > 5.000 m2	39.272,10
Quota íntegra reduïda	157.088,42
Bonificació per inversió 1 % per cada 200.000 € invertits durant 5 anys	40.968,66
Quota íntegra bonificada durant 5 anys	116.119,76
Quotes concessionals a 25 anys sense actualitzar (Quota íntegra bonificada *5 anys+ quota íntegra reduïda * 20 anys)	3.722.367,20
Finançament de la inversió per part de Ports de la Generalitat	204.843,30
En percentatge suposa	3,92

Cànon proposat	
Quota íntegra	196.360,52
Reducció 20 % superfícies > 5.000 m2	39.272,10
Quota íntegra reduïda	157.088,42
Bonificació per inversió 1 % per cada 200.000 € invertits	40.968,66
Bonificació mediambiental 11,42 %	17.939,50
Quota íntegra bonificada durant 25 anys	98.180,26
Quotes concessionals a 25 anys sense actualitzar (Quota íntegra bonificada *25 anys)	2.454.506,50
Finançament de la inversió per part de Ports de la Generalitat amb l'aplicació de bonificacions	1.472.704,00
En percentatge suposa	28,23

Taula 14. Càlcul del cànon amb bonificacions de 2012 i proposta de 2013, i aplicació en un termini de 25 anys sense actualitzar.

A nivell de recaptació es deixen de percebre, en aquest cas, 1.267.860,70 € o, dit d'una altra manera, l'empresa passa a finançar, amb la nova proposta, un 28,23 % més que en l'actualitat.

El finançament en termes absoluts (1.472.703,90 €) estaria per sota del valor residual comptable de la inversió (2.607.985,00 €), des de l'òptica de Ports com a receptor de la infraestructura en el moment de la reversió.

4.B Anàlisi de l'impacte de les reversions en la comptabilitat de Ports i la seva fiscalitat, establint un criteri de valoració i comptabilització

El primer de gener de 1981 l'Estat espanyol va traspasar els serveis i béns portuaris a la Generalitat de Catalunya.⁵ En primera instància, l'any 1982, la Generalitat de Catalunya transfereix, a la Comissió de Ports de Catalunya, tots els béns, drets i obligacions tenint en compte la disposició addicional de la Llei 4/1982, del 5 d'abril.⁶

L'abril de 1998 la Generalitat de Catalunya constitueix l'entitat de dret públic Ports de la Generalitat, a la qual, en virtut de la disposició transitòria quarta, tots els béns traspassats de la Comissió de Ports són integrats a l'entitat de dret públic Ports de la Generalitat. El traspàs dels béns també incloïa totes les concessions demanials que la Comissió de Ports tenia concedides a tercers.⁷

Ports és una empresa pública que ajusta la seva activitat al dret privat i, com a tal, utilitza el Pla General Comptable del RD 1514/2007.

En la comptabilitat de Ports no hi ha cap element comptabilitzat que faci referència directa a les concessions demanials rebudes l'any 1998; els únics elements que sí que apareixen comptabilitzats són els terrenys sobre els quals s'han desenvolupat les concessions.

Actualment, té diversos ports en concessions demanials actives, les quals ens els pròxims anys començaran a expirar. Amb l'expiració de la concessió, el concessionari està obligat a revertir totes les obres i instal·lacions objecte de la concessió, les quals seran recepcionades per qui ha atorgat la concessió mitjançant l'acta corresponent.⁸ Un cop recepcionades les noves instal·lacions, Ports, d'acord amb l'ordenament privat i el Pla General Comptable del Decret llei 1514/2007, haurà de comptabilitzar les instal·lacions segons les premisses següents:

- Segons el Pla General Comptable les obres i instal·lacions rebudes s'han de comptabilitzar en el balanç de situació de Ports com a immobilitzat material.
- Aquesta incorporació es produeix gràcies a la finalització de la concessió i sense cap mena de cost per a qui ha atorgat la concessió.

Consegüentment, les valoracions dels actius incorporats, en les dues premisses anteriors, han de ser fetes pel seu valor raonable. El càlcul del valor raonable que la normativa comptable obliga a utilitzar per a la incorporació de nous actius en el Balanç de situació d'una societat es realitzarà mitjançant un dels mètodes de valoració següents:

- **Sintètics o comparatius:** basats en la comparació entre actius similars.
- **Analítics:** basats en la capitalització dels fluxos econòmics futurs que pugui donar l'actiu més el seu valor residual.

⁵ Article 2 del RD 2876/1980, de 12 de desembre, sobre traspàs de serveis de l'Estat a la Generalitat de Catalunya en matèria de ports.

⁶ Disposició addicional: es transfereixen a la Comissió de Ports de Catalunya els béns, els drets i les obligacions traspassades per l'Estat a la Generalitat de Catalunya, en virtut del que disposa el Reial Decret 2876/1980, de 12 de desembre.

⁷ Llei 5/1998, de 17 d'abril de Ports de Catalunya.

⁸ Article 67 de la Llei 5/1998, de 17 d'abril, de Ports de Catalunya.

En conclusió, la normativa comptable ens dóna dues alternatives molt clares segons si hi ha mercat comparable per a l'actiu o no n'hi ha. En el cas que hi hagi mercat comparable: es calcula per referència a un valor fiable de mercat, és a dir, a un preu cotitzat en un mercat actiu (aquell en el qual els béns o serveis són homogenis, hi ha en gairebé qualsevol moment compradors i venedors i els preus són accessibles, coneguts i reflecteixen transaccions reals).

En el cas que no hi hagi mercat comparable, s'han d'utilitzar tècniques i models de valoració alternatius com, per exemple: el mètode de descompte de fluxos de caixa de futurs estimats, transaccions recents entre parts interessades, valor raonable d'altres actius substancialment iguals, mètodes utilitzats per valorar opcions.

Analitzant les diferents alternatives que ens ofereix el Pla general comptable, i tenint en compte les particularitats dels actius de Ports, el mètode que considerem més adequat per a la seva valoració és el mètode de descompte de fluxos de caixa. Per al càlcul del valor del bé, segons aquest mètode, s'han de tenir en compte els factors següents:

Estimació de la vida útil. La vida útil del bé és el període en el qual el bé produeix ingressos. Això no implica que l'element sigui inservible al final d'aquest període ni que cap altre usuari no pugui continuar utilitzant-lo posteriorment.

Estimació dels fluxos. S'entendrà per fluxos de caixa operatius els de l'explotació que generi el bé objecte de valoració durant tota la seva vida útil. Aquests fluxos es calculen segons el benefici de l'explotació, després d'impostos, i es dedueixen les inversions a realitzar, en resum:

Fluxos de caixa: ingressos d'explotació del bé – despeses d'explotació associades al bé (sense tenir en compte ni provisions ni amortitzacions) – impostos – inversions.

Estimació del valor residual del bé. Per estimar el valor residual al final de la vida útil del bé, es prendrà el seu valor de reemplaçament net en aquell moment. Per això, es tindrà en compte el següent:

- ✓ El valor del terreny guanyat al mar.

- ✓ El valor de la construcció i les instal·lacions al final de la seva vida útil.

Càlcul de la taxa de descompte. S'ha d'adoptar un tipus d'interès adequat al risc del bé analitzat, les seves característiques, ubicació física, el tipus d'explotació i el risc previsible en l'obtenció de rendes. El tipus d'actualització escollit, d'acord amb els criteris anteriors, ha de ser similar al que està utilitzant el mercat respecte a operacions comparables.

El tipus d'interès a què es refereix el primer paràgraf no pot ser inferior a la rendibilitat mitjana anual del deute de l'Estat amb venciment superior a cinc anys. Normalment, estarà constituït per l'esmentat tipus més una prima de risc.

Càlcul del descompte de fluxos de caixa.

El valor d'actualització del bé objecte de valoració serà el valor actual (VA) dels fluxos de caixa més el valor residual actualitzat al tipus escollit, que es calcularà d'acord amb la fórmula matemàtica següent:

$$VA = [E_j / (1 + i)^{t_j}] - [Sk / (1 + i)^{tk}] + [Valor\ residual / (1 + i)^n]$$

On:

VA = Valor actual.

E_j = Import dels cobraments imputables a bé en el moment J.

Sk = Import dels pagaments previstos en el moment K.

t_j = Nombre de períodes de temps que ha de transcórrer des del moment de la valoració fins que es produeixi el corresponent E_j.

tk = Nombre de períodes de temps des del moment de la valoració fins que es produeixi el corresponent Sk.

i = Tipus d'actualització escollit.

n = Nombre de períodes de temps (normalment anys o mesos) des de la taxació fins al final del període d'estimació dels ingressos esperats. Un cop classificat i valorat l'actiu revertit, cal identificar la seva contrapartida comptable.

Com s'ha indicat anteriorment, el concessionari al final de la concessió està obligat a revertir a l'Administració els béns objecte d'aquesta de forma gratuïta, béns que l'Administració incorporarà en el seu actiu pel seu valor raonable. Doncs bé, la contrapartida d'aquesta incorporació és un augment dels fons propis del concedent.

Els fons propis d'una entitat, segons la normativa comptable, no són altra cosa que el seu finançament bàsic, és a dir, són fons que no porten incorporada una obligació de tornar-los a qui els va aportar.

Analitzant el Pla General de Comptabilitat del 2007 la comptabilització s'hauria de fer en el subgrup 13: "Subvencions, donacions i ajustos per canvi de valor" i, més concretament, al compte comptable número 138 "Ajustos per reversió d'actius".

Com tots els actius que estan més d'un any en una empresa, el béns que s'incorporen gràcies a les reversions aniran perdent valor cada any a causa de la seva utilització o pel simple pas del temps; aquesta pèrdua de valor comptablement s'anomena amortització.⁹

Deure	Haver
Immobilitzat material	(138) Ajustos per reversió d'actius

Complementàriament, l'amortització també serveix per al repartiment del cost dels actius immobilitzats

⁹ En la seva segona part del Pla General Comptable trobem les normes de registre i valoració següents:

Norma de valoració 2: Immobilitzat material: És la normativa aplicable a aquells actius que s'utilitzin en el procés productiu normal de l'empresa durant més d'un exercici econòmic. Valoració: la valoració de l'immobilitzat material serà a cost històric, en cas d'adquisicions oneroses, i a valor raonable, en cas d'adquisicions gratuïtes.

en cadascun dels períodes de vida útil que puguin tenir.

En el cas particular que ens ocupa, hem d'analitzar detalladament l'amortització des dels dos punts de vista anteriorment exposats, el primer derivat de la pèrdua de valor del bé pel seu ús i/o pas del temps i el segon derivat del repartiment del cost del bé al llarg de la seva vida útil.

La comptabilització de l'amortització per complir amb aquest doble objectiu fa intervenir dues tipologies de comptes comptables, una primera encarregada de disminuir el valor del bé, anomenada "Amortització acumulada", i una segona encarregada de distribuir el cost del bé al llarg de la seva vida útil, anomenada "Dotació de l'amortització. A continuació mostrem l'assentament tipus de l'amortització.

Deure		Haver
Dotació amortització imm. material	a	Amortització acumulada imm. mat.

La particularitat del cas que ens ocupa està derivada del fet que la incorporació dels béns en el balanç del concedent, procedents de les reversions sempre serà gratuïta. Per aquest motiu, la imputació del cost s'ha de veure compensada amb la reducció de l'origen dels fons en el moment de la reversió (Compte 138: "Ajustos per reversió d'actius"), l'import a comptabilitzar cada any es determinarà en funció de la vida útil de cadascun dels béns revertits. A continuació mostrem l'assentament tipus.

Deure		Haver
(843) Transferències de bens revertits	a	(743) Ingressos d'Ajustos de Reversions

Deure		Haver
(138) Ajustos per Reversió d'Actius	a	(843) Transferències de bens revertits

Amb l'assentament anterior, el saldo del compte 138 de cadascun dels béns revertits anirà disminuint any a any fins a quedar a 0 € al final de la vida útil del bé.

Per analitzar l'impacte fiscal que poden tenir les reversions de les concessions demaniales sobre Ports, partirem de les premisses següents:

- Els elements revertits estan compostos per obres, instal·lacions i la resta dels elements afectats als serveis portuaris.
- L'adquirent de la reversió és el concedent.
- Ports continuarà realitzant una activitat empresarial amb els béns revertits, sigui per a ella mateixa o a través d'un tercer.

Sota aquestes premisses, les reversions podrien assimilar-se a la transmissió de la totalitat del patrimoni empresarial del concessionari. En aquest cas, seria d'aplicació el supòsit de no subjecció a l'IVA previst en l'article 7.1 de la seva llei i la no subjecció a ITP segons l'article 7.5 del Reial Decret Legislatiu 1/1993, Llei d'ITPAJD, excepte els béns immobles que quedarien gravats per aquest últim.¹⁰

¹⁰ Vegeu l'annex 2 l'article 7 de la Llei d'ITPAJD

La no subjecció de l'article 7.1 de la Llei de l'IVA i del 7.5 de la Llei d'ITPAJD s'aplicarà fins i tot en el supòsits en què l'Administració no segueixi realitzant exactament la mateixa activitat que desenvolupava el concessionari, sinó que atorgui una nova concessió, o encara que finalment es decideixi per utilitzar, ella mateixa, el bé com a element destinat a la prestació del servei.

Cal tenir en compte que en el cas que les reversions portin associades béns immobles, no els serà d'aplicació, per a aquells béns tal com hem assenyalat abans, la no subjecció de l'article 7.5 del RDL 1/1993. No obstant això, en la mesura que el subjecte passiu de l'impost, com és el cas, sigui una Administració pública, li pot resultar d'aplicació l'exempció subjectiva establerta a l'article 45.I.A).a) de la mateixa llei. Tal exempció fa referència a l'Estat i a les administracions públiques territorials i institucionals.¹¹

4.C Comptabilització dels contractes de gestió de serveis

Un cop revertits els diferents elements de les concessions, Ports té dues alternatives, continuar explotant els béns revertits amb els seus propis mitjans o bé adjudicar un nou contracte de gestió de serveis a un tercer que els exploti a canvi de l'abonament d'uns cànon.

Si Ports opta per la gestió dels béns revertits, els béns es classificaran comptablement en l'immobilitzat material del balanç de situació i des del punt de vista del compte d'explotació seran ingressos d'explotació.

En el cas que Ports opti per adjudicar la gestió dels béns revertits a un tercer a canvi de l'abonament d'un cànon, els béns concedits podrien ser reclassificats com a inversions immobiliàries.

Segons la resolució del BOICAC 74/2008 consulta 9, per classificar un immoble com a inversió immobiliària s'han de complir les següents condicions:

1. *Ser un actiu no corrent de naturalesa immobiliària.*
2. *Mantenir l'actiu a la companyia amb la finalitat de generar plusvàlues o rendes i no per a la producció o subministrament de béns i serveis diferents al lloguer.*
3. *Que la venda d'immobles no formi part del curs ordinari de les operacions de l'entitat.*

En el nostre cas concret, i tenint en compte les operacions econòmiques que desenvolupa Ports, els béns revertits podrien ser classificats comptablement com a inversions immobiliàries si són atorgats en concessió o arrendament, en el curs normal de les operacions pròpies i habituals de Ports.

¹¹ Vegeu l'annex 2 l'article 45 de la Llei d'ITPAJD

Deure		Haver
Inversions immobiliàries	a	Immobilitzat material

Pel que fa a les amortitzacions dels béns reclassificats, el tractament comptable serà el mateix, però canviant l'immobilitzat material per les inversions immobiliàries.

En conclusió, les noves concessions procedents de béns revertits es podran classificar o com a immobilitzat material o com a inversions immobiliàries en funció de l'ús i de la voluntat de Ports, ambdues comptabilitzacions seran correctes. La comptabilització com a inversions immobiliàries dels immobles revertits i tornats a donar en concessió, pot ajudar a identificar els béns utilitzats pel seu ús (immobilitzat material) i distingir-los dels que són donats en concessió (inversions immobiliàries).

Impacte fiscal per a Ports dels contractes de gestió de serveis

Tenint en compte la normativa fiscal exposada anteriorment, els contractes de gestió de serveis sobre els béns revertits amb anterioritat a Ports estaran gravats per l'Impost sobre el valor afegit.¹²

En aquest cas, el que pretén la normativa de l'IVA és gravar les concessions que tenen per objectiu l'explotació de béns. Per tant, les concessions gravades seran les que recaiguin sobre infraestructures portuàries, aeroportuàries i ferroviàries ja existents.

Únicament quedaran subjectes a IVA les concessions que tinguin per objecte l'explotació d'infraestructures portuàries ja construïdes i s'agafarà com a fet imposable la prestació de serveis que realitza l'ens concedent, consistent en la cessió del dret a utilitzar la corresponent infraestructura.

Meritació de l'IVA de les concessions:

La cessió del dret a utilitzar una infraestructura portuària suposa una prestació de servei de tracte continuat i, com a tal, si la remuneració fos un cànon mensual o anual a pagar pel concessionari, la meritació es produiria a mesura que li sigui exigible el pagament. Si el cànon fos únic, es produiria una meritació anticipada, on s'aplicarà l'article 75 de la Llei 37/1992, que diu "en les operacions subjectes a gravamen que originin pagaments anticipats a la realització del fet imposable, l'impost es meritirà en el moment del cobrament total o parcial del preu pels imports efectivament percebuts". En el cas que no hi hagués cànon, s'haurien d'aplicar les regles de l'autoconsum extern de serveis, contingut en l'apartat quart de l'art 79 de la Llei de l'IVA. (La base imposable seria el cànon que abona el concessionari i el tipus de gravàmens seria el del tipus general).

Barcelona, juny 2013.

¹² Veure en l'annex 2 art 7.9 de la Llei de l'IVA Operacions no subjectes a l'impost

5 Annexos

5.A Instal·lacions nàutiques per titularitat

El quadre següent ha estat elaborat amb la informació inclosa en el Pla de Ports de Catalunya 2007-2015.

Instal·lació	Competència	Tipologia	Organisme tutelar	Concessionari
Port de les Cases d'Alcanar	GC	Dàrsena	PG	Club Nàutic
Port de Sant Carles de la Ràpita	GC	Dàrsena	PG	Club Nàutic
Port de l'Ampolla	GC	Dàrsena	PG	Club Nàutic
Port de l'Ametlla de Mar	GC	Dàrsena	PG	Club Nàutic
Port de Sant Jordi d'Alfama	GC	Port Marítim	DTES	Marina St. Jordi SL
Port de Calafat	GC	Port Marítim	DTES	Port Calafat, SA
Port de l'Hospitalet de l'Infant	GC	Port Marítim	DTES	Club Nàutic
Port de Cambrils	GC	Dàrsena	PG	Club Nàutic
Port de Salou	GC	Port Marítim	DTES	Ajuntament de Salou
Port de Tarragona	AE	Dàrsena	AE	Marina Tarragona, SA
Port de Tarragona	AE	Port Marítim	AE	Nàutic Tarragona, SA
Port de Torredembarra	GC	Port Marítim	DTES	Port Torredembarra, SA
Port de Roda de Barà	GC	Port Marítim	DTES	Nova dàrsena esportiva de Barà, SA
Port de Coma-ruga	GC	Port Marítim	DTES	Club Nàutic
Port Segur	GC	Port Marítim	DTES	Port Segur Calafell, SA
Port de Vilanova i la Geltrú	GC	Dàrsena	PG	Club Nàutic
Port de Vilanova i la Geltrú	GC	Dàrsena	PG	Marina Far Vilanova, SA
Port d'Aiguadolç	GC	Port Marítim	DTES	Port d'aiguadolç-Sitges, SA
Port del Garraf	GC	Port Marítim	PG	Club Nàutic
Port Ginesta	GC	Port Marítim	DTES	Port Ginesta, SA
Reial Club Nàutic de Barcelona	AE	Dàrsena	AE	Reial Club Nàutic de Barcelona
Reial Club Marítim de Barcelona	AE	Port Marítim	AE	Reial Club Marítim de Barcelona
Marina Port Vell	AE	Port Marítim	AE	Marina Port Vell
Port Olímpic	GC	Port Marítim	DTES	Ajuntament de Barcelona
Port Besòs	GC	Port Marítim	DTES	Ajuntament de Barcelona
Port de Badalona	GC	Port Marítim	DTES	Marina Badalona, SA
Port del Masnou	GC	Port Marítim	DTES	Promociones portuarias, SA
Port de Premià de Mar	GC	Port Marítim	DTES	Club Nàutic
Port de Mataró	GC	Port Marítim	DTES	Consorti Port Mataró
Port Balís GC Port	GC	Port Marítim	DTES	Club Nàutic
Port d'Arenys de Mar	GC	Dàrsena	PG	Club Nàutic
Port d'Arenys de Mar	GC	Dàrsena	PG	Club de Pesca Mar Esport
Port de Blanes	GC	Dàrsena	PG	Club de Vela Blanes
Port Cala Canyelles	GC	Port Marítim	DTES	Club Nàutic
Port de Sant Feliu de Guíxols	GC	Dàrsena	PG	Club Nàutic
Marina Port d'Aro	GC	Port Marítim	DTES	Sierra Mias, SA
Port de Palamós	GC	Dàrsena	PG	Club Nàutic
Marina Palamós	GC	Port Marítim	DTES	Nàutic Palamós, SA

Port de Llafranc	GC	Port Marítim	DTES	Club Nàutic
Port d'Aiguablava	GC	Port Marítim	DTES	Club Nàutic
Port de l'Estartit	GC	Dàrsena	PG	Club Nàutic
Port de l'Escala	GC	Dàrsena	PG	Club Nàutic
Marina Empuriabrava	GC	Marina interior	DTES	Port d'Empuriabrava, SA
Canals de Santa Margarita	GC	Marina interior	DTES	
Port de Roses	GC	Dàrsena	DTES	Port Roses, SA
El Port de la Selva	GC	Dàrsena	PG	Club Nàutic
Port de Llançà	GC	Dàrsena	PG	Club Nàutic
Port de Colera	GC	Port Marítim	DTES	Club Nàutic
Port de Portbou	GC	Port Marítim	DTES	Consorti del Port de Portbou

GC: Generalitat de Catalunya; AE: Administració estatal; PG: Ports de la Generalitat; DTES: Departament de Territori i Sostenibilitat

5.B Règim jurídic i normativa fiscal aplicable

Règim jurídic

RD 2876/1980, de 12 de desembre, sobre traspàs de serveis de l'Estat a la Generalitat de Catalunya en matèria de ports.

Article segon: en conseqüència queden traspassats a la Generalitat de Catalunya els serveis i institucions que es detallen en l'esmentat acord de la Comissió Mixta, en els termes i en les condicions que s'hi especifiquen, i els béns, personal i crèdits pressupostaris que resulten del text de l'acord i dels inventaris annexos.

Aquests traspassos seran efectius a partir del primer de gener de 1981.

Llei 4/1982, de 5 d'abril, de creació de la Comissió de Ports de Catalunya.

Disposició addicional: es transfereixen a la Comissió de Ports de Catalunya els béns, els drets i les obligacions traspasades per l'Estat a la Generalitat de Catalunya, en virtut del que disposa el Reial Decret 2876/1980, 12 de desembre.

Llei 5/1998, de 17 d'abril, de Ports de Catalunya.

Article 1. Objecte de la Llei.

Aquesta Llei té per objecte d'establir l'organització portuària de la Generalitat i regular la planificació, la construcció, la modificació, la gestió, la utilització i el règim de policia dels ports, de les marines interiors i de la resta d'obres o construccions nàutiques i portuàries que són competència de la Generalitat.

Article 5. Estructura administrativa.

Les competències que en matèria de ports corresponen a la Generalitat s'exerceixen per mitjà del Departament de Política Territorial i Obres Públiques i per l'entitat de dret públic Ports de la Generalitat, d'acord amb el que estableixen aquesta Llei i les normes reglamentàries que la desenvolupin. Als efectes d'aquesta Llei, tenen la consideració d'Administració portuària el Departament de Política Territorial i Obres Públiques i Ports de la Generalitat.

Article 7. Naturalesa.

Es crea l'entitat de dret públic Ports de la Generalitat, amb personalitat jurídica pròpia, de les regulades per l'article 1.b) de la Llei 4/1985, del 29 de març, de l'Estatut de l'empresa pública catalana, la qual és adscrita al Departament de Política Territorial i Obres Públiques, té com a finalitat gestionar el domini públic portuari de la Generalitat que se li encomani i els fons que li siguin adscrits, en la forma establerta per aquesta Llei i ajusta la seva activitat al dret privat, amb caràcter general.

Article 25. Regim patrimonial.

El patrimoni de Ports de la Generalitat és constituït pels béns que li són adscrits i els que adquireixi en virtut de qualsevol títol d'acord amb aquesta Llei. La gestió del patrimoni s'ajusta al que disposen la Llei de l'Estatut de l'empresa pública catalana i la legislació de patrimoni de la Generalitat.

Article 67. Reversió.

1. Reverteixen a l'Administració portuària les obres, les instal·lacions i la resta dels elements afectats als serveis portuaris. L'Administració pot continuar gestionant-les en qualsevol de les formes previstes per la llei.

2. En tot cas, els terrenys, els accessos, les obres i les instal·lacions i la resta d'elements de la concessió han de revertir a l'Administració lliures de càrregues, i resten extingits i sense efecte tots els drets reals i personals que terceres persones hi poguessin tenir.

3. Els anteriors titulars de drets d'ús i gaudi sobre elements portuaris tenen el dret preferent de continuar utilitzant-los, com a usuaris dels serveis públics corresponents, amb subjecció al reglament d'explotació aplicable, mitjançant el pagament de la tarifa respectiva administrativament aprovada.

Disposició transitòria quarta. Béns i mitjans de la Comissió de Ports de Catalunya i règim del personal:

1. Els béns i els mitjans materials de la Comissió de Ports de Catalunya queden integrats en l'entitat de dret públic Ports de la Generalitat, que es crea, de conformitat amb l'article 1.b) de la Llei 4/1985, del 29 de març, de l'Estatut de l'empresa pública catalana, d'acord amb la seva naturalesa jurídica originària.

El canvi de naturalesa jurídica de la Comissió de Ports de Catalunya establert per la Llei no afecta les situacions jurídiques dels béns nascudes abans de la seva entrada en vigor, les quals es mantenen sense solució de continuïtat. A partir de la dita entrada en vigor s'ha d'aplicar el règim jurídic que correspongui d'acord amb aquesta Llei.

Reial decret legislatiu 3/2011, de 14 de novembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de contractes del sector públic.*Article 5. Qualificació dels contractes.*

1. Els contractes d'obres, concessió d'obres públiques, gestió de serveis públics, subministrament, serveis i de col·laboració entre el sector públic i el sector privat que subscriuguin els ens, organismes i entitats pertanyents al sector públic es qualifiquen d'acord amb les normes que conté la present secció.

2. La resta dels contractes del sector públic es qualifiquen segons les normes de dret administratiu o de dret privat que els són aplicables.

Article 6. Contracte d'obres.

1. Són contractes d'obres els que tenen per objecte la realització d'una obra o l'execució d'algun dels treballs enumerats a l'annex I o la realització per qualsevol mitjà d'una obra que respongui a les necessitats especificades per l'entitat del sector públic contractant. A més d'aquestes prestacions, el contracte pot comprendre, si s'escau, la redacció del projecte corresponent.

2. Per «obra» s'entén el resultat d'un conjunt de treballs de construcció o d'enginyeria civil, destinat a complir per si mateix una funció econòmica o tècnica, que tingui per objecte un bé immoble.

Article 7. Contracte de concessió d'obres públiques.

1. La concessió d'obres públiques és un contracte que té per objecte la realització pel concessionari d'algunes de les prestacions a què es refereix l'article 6, incloses les de restauració i reparació de construccions existents, així com la conservació i el manteniment dels elements construïts, i en què la contraprestació a favor d'aquell consisteix o bé únicament en el dret a explotar l'obra, o bé en l'esmentat dret acompanyat del percebre'n un preu.

2. El contracte, que s'ha d'executar en tot cas a risc i ventura del contractista, pot comprendre, a més, el contingut següent:

a. L'adequació, reforma i modernització de l'obra per adaptar-la a les característiques tècniques i funcionals requerides per prestar correctament els serveis o dur a terme les activitats econòmiques a les quals serveix de suport material.

b. Les actuacions de reposició i gran reparació que siguin exigibles en relació amb els elements que han de reunir cadascuna de les obres per mantenir-se aptes a fi que els serveis i activitats als quals serveixen es puguin desenvolupar adequadament d'acord amb les exigències econòmiques i les demandes socials.

3. El contracte de concessió d'obres públiques també pot preveure que el concessionari estigui obligat a projectar, executar, conservar, reposar i reparar les obres que siguin accessòries o estiguin vinculades a la principal i que siguin necessàries perquè aquesta compleixi la finalitat determinant de la seva construcció i que en permetin un millor funcionament i explotació, així com a efectuar les actuacions ambientals relacionades amb aquestes que hi estiguin previstes. En el supòsit que les obres vinculades o accessòries puguin ser objecte d'explotació o aprofitament econòmic, aquestes corresponen al concessionari conjuntament amb l'explotació de l'obra principal, en la forma que determinin els plecs respectius.

Article 8 Contracte de gestió de serveis públics.

1. El contracte de gestió de serveis públics és aquell en virtut del qual una Administració pública o una mútua d'accidents de treball i malalties professionals de la Seguretat Social encomana a una persona, natural o jurídica, la gestió d'un servei la prestació del qual ha estat assumida com a pròpia de la seva competència per l'Administració o mútua que fa l'encomanda.

Les mútues d'accidents de treball i malalties professionals només poden fer aquest tipus de contracte respecte a la gestió de la prestació d'assistència sanitària.

2. Les disposicions de la present Llei referides a aquest contracte no són aplicables als supòsits en què la gestió del servei públic s'efectuï mitjançant la creació d'entitats de dret públic destinades a aquest fi, ni a aquells en què aquesta s'atribueixi a una societat de dret privat el capital de la qual sigui totalment de titularitat pública.

Normativa fiscal

Llei 37/1992, de 28 de desembre, de l'impost sobre el valor afegit (BOE núm. 312, de 29 de desembre, i suplement en català núm. 14, relatiu a l'any 1992; correcció d'errades al BOE núm. 33, de 8 de febrer de 1993, i al suplement en català núm. 15, relatiu a l'any 1993)

Article 4 Fet imposable

1. Estan subjectes a l'impost els lliuraments de béns i prestacions de serveis que realitzin en l'àmbit espacial de l'impost empresaris o professionals a títol oneros, amb caràcter habitual o ocasional, en l'exercici de la seva activitat empresarial o professional, fins i tot si s'efectuen a favor dels mateixos socis, associats, membres o partícips de les entitats que els realitzin.

...

4. Les operacions subjectes a aquest impost no estan subjectes al concepte «transmissions patrimonials oneroses» de l'impost sobre transmissions patrimonials i actes jurídics documentats.

Article 7 Operacions no subjectes a l'impost

No estan subjectes a l'impost:

1r. La transmissió d'un conjunt d'elements corporals i, si s'escau, incorporals que, formant part del patrimoni empresarial o professional del subjecte passiu, constitueixen una unitat econòmica autònoma capaç de desenvolupar una activitat empresarial o professional pels seus propis mitjans, amb independència del règim fiscal que a l'esmentada transmissió li sigui aplicable en l'àmbit d'altres tributs i del procedent de conformitat amb el que disposa l'article 4, apartat 4, d'aquesta Llei.

...

9è. Les concessions i les autoritzacions administratives, llevat de les següents:

a) Les que tinguin per objecte la cessió del dret a utilitzar el domini públic portuari.

b) Les que tinguin per objecte la cessió dels immobles i les instal·lacions en aeroports.

c) Les que tinguin per objecte la cessió del dret a utilitzar infraestructures ferroviàries.

d) Les autoritzacions per a la prestació de serveis al públic i per a l'exercici d'activitats comercials o industrials en l'àmbit portuari.¹³

Reial decret legislatiu 1/1993, de 24 de setembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de l'impost sobre transmissions patrimonials i actes jurídics documentats (BOE núm. 251, de 20 d'octubre)

FET IMPOSABLE

Article 7

1. Són transmissions patrimonials subjectes:

A) Les transmissions oneroses per actes entre vius de tota mena de béns i drets que integrin el patrimoni de les persones físiques o jurídiques.

B) La constitució de drets reals, préstecs, fiances, arrendaments, pensions i concessions administratives, llevat de quan aquestes últimes tinguin per objecte la cessió de dret a utilitzar infraestructures ferroviàries o immobles o instal·lacions en ports i en aeroports.

Es liquida com a constitució de drets l'ampliació posterior del seu contingut que impliqui per al seu titular un increment patrimonial, el qual serveix de base per a l'exigència del tribut.¹⁴

2. Es consideren transmissions patrimonials als efectes de la liquidació i el pagament de l'impost:

A) Les adjudicacions en pagament i per a pagament de deutes, així com les adjudicacions expresses en pagament d'assumpció de deutes. Els adjudicataris per a pagament de deutes que acreditin haver transmès al creditor en solvència del seu crèdit, dins el termini de dos anys, els mateixos béns o drets que els van ser adjudicats i els que justifiquin haver-los transmès a un tercer per a aquest objecte, dins del mateix termini, poden exigir la devolució de l'impost satisfet per aquestes adjudicacions.¹⁵

B) Els excessos d'adjudicació declarats, llevat dels que sorgeixin d'acomplir el que disposen els articles 821, 829, 1056 (segon) i 1062 (primer) del Codi civil i les disposicions de dret foral, basades en el mateix fonament. En les successions per causa de mort s'han de liquidar com a transmissions patrimonials oneroses els excessos d'adjudicació quan el valor comprovat del que s'ha adjudicat a un dels hereus o legataris excedeixi el 50 % del valor que els correspondria en virtut del seu títol, excepte en el supòsit que els valors declarats siguin iguals o superiors als que resultarien d'aplicar les regles de l'impost sobre el patrimoni.

C) Els expedients de domini, les actes de notorietat, les actes complementàries de documents públics a què es refereix el títol VI de la Llei hipotecària i els certificats expedits als efectes de l'article 206 de la mateixa Llei, llevat que s'acrediti haver satisfet l'impost o l'exempció o la no-subjecció per la transmissió, el títol dels quals se supleixi amb aquests i pels mateixos béns que siguin objecte dels uns o de les altres, excepte pel que fa a la prescripció, el termini de la qual es computa des de la data de l'expedient, acta o certificat.

D) Els reconeixements de domini a favor d'una persona determinada, amb la mateixa excepció feta en l'apartat anterior.

3. Les condicions resolutòries explícites de les compravendes a què es refereix l'article 11 de la Llei hipotecària s'equiparen amb les hipoteques que garanteixin el pagament del preu ajornat amb la mateixa finca venuda. Les condicions resolutòries explícites que garanteixin el pagament del preu ajornat en les transmissions empresarials de béns immobles subjectes a l'impost sobre el valor afegit i no exemptes d'aquest no tributen ni en aquest impost ni en el de transmissions patrimonials. El mateix règim s'aplica a les hipoteques que garanteixin el preu ajornat en les transmissions empresarials de béns immobles constituïdes sobre els mateixos béns transmesos.

4. A l'efecte d'aquest impost, els contractes de parceria i els de subarrendament s'equiparen amb els d'arrendament.

¹³ Ordinal 9è redactat de conformitat amb l'article 4.1 de la Llei 50/1998, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social (BOE núm. 313, de 31 de desembre, i suplement en català núm. 2, de 28 de gener de 1999). Amb efectes des de l'1 de gener de 1999.

¹⁴ Apartat 1.B redactat de conformitat amb l'article 6.1 de la Llei 14/2000, de 29 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social (BOE núm. 313, de 30 de desembre, i suplement en català núm. 3, de 30 de gener de 2001).

¹⁵ Apartat 2.A redactat de conformitat amb l'article 7 de la Llei 55/1999, de 29 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social (BOE núm. 312, de 30 de desembre, i suplement en català núm. 1, de 20 de gener de 2000).

5. No estan subjectes al concepte de «transmissions patrimonials oneroses», regulat en aquest títol, les operacions enumerades anteriorment quan les duguin a terme empresaris o professionals en l'exercici de la seva activitat empresarial o professional i, en qualsevol cas, quan constitueixin lliuraments de béns o prestacions de serveis subjectes a l'impost sobre el valor afegit. Això no obstant, queden subjectes al concepte impositiu esmentat els lliuraments o arrendaments de béns immobles, així com la constitució i transmissió de drets reals d'ús i gaudi que recaiguin sobre aquells, quan gaudeixin d'exempció en l'impost sobre el valor afegit. També hi queden subjectes els lliuraments dels immobles que estiguin inclosos en la transmissió de la totalitat d'un patrimoni empresarial, quan per les circumstàncies concurrents la transmissió d'aquest patrimoni no quedi subjecta a l'impost sobre el valor afegit.

TÍTOL IV

Disposicions comunes

BENEFICIS FISCALS

Article 45

Els beneficis fiscals aplicables en cada cas a les tres modalitats de gravamen a què es refereix l'article 1 de la present Llei són els següents:

A) Estan exempts de l'impost:

a) L'Estat i les administracions públiques territorials i institucionals i els seus establiments de beneficència, cultura, Seguretat Social, docents o de finalitats científiques.

Aquesta exempció és igualment aplicable a les entitats el règim fiscal de les quals hagi estat equiparat per una llei al de l'Estat o al de les administracions públiques esmentades.

(...)

Barcelona, juny 2013