

1ª.- S'infringeix, l'article 85.3 del TR de la Llei de Ports de 2011, doncs, en contra dels seu propis actes, l'ABP i previsions del precepte invocat (vide, edicte del Ministerio de Fomento, núm. 7789, publicat en el BOE núm. 61, de 12/03/2015), no ha sol·licitat els preceptius informes a les administracions urbanístiques competents: Administració municipal i insular: Ajuntament d'Alcúdia i Consell Insular de Mallorca.-

2ª.- L'acord de 06/04/2016, s'ha adoptat sense el preceptiu informe d'avaluació d'impacte ambiental del projecte bàsic autoritzat.

2.1.- La Resolució de 16/06/2016, dictada per la Direcció General de Medi Ambient del Govern Balear, insta al promotor ALCUDIAMAR S.A., a presentar davant l'òrgan substantiu els documents escaients per tal d'iniciar el procediment d'AIA simplificada, perquè considera que les obres d'ampliació de la dàrsena podrien afectar apreciablement a la zona LIC ZEPA (integrades en la Xarxa 2000).

2.2.- Conforme a la normativa aplicable, procediria la redacció d'un **AIA ordinària**. Vide, Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, Grup 9, altres projectes; lletra k): "*projectes per a guanyar terres a la mar, sempre que suposin una superfície superior a 5 hectàrees*".

Així, doncs, si considerem els **efectes acumulatius** (vide, DA 7ª) del projectes de construcció de l'estació marítima (més de 40.000'00 m2.) + projecte seleccionat de MARINA AUCANADA GROUP S.L. que preveu una dàrsena d'11.000'00 m2. + els 12.000'00 m2., d'ampliació de la dàrsena autoritzada a ALCUDIAMAR S.L., se superaria les 5 ha. de superfície.

2.3.- L'AIA, necessàriament, haurà d'estudiar les diferents alternatives a l'ampliació de la dàrsena (també l'alternativa 0) i així mateix la substitució d'aquesta inversió per projectes més sostenibles i de regeneració i compensació dels efectes negatius causats per les instal·lacions del port esportiu a la làmina d'aigua interior i,

assenyaladament, a la platja d'Alcúdia (immersa en un procés de degradació progressiu, en el tram que va des del port esportiu fins a l'hotel Nuevas Palmeras)

En aquests sentit, l'informe d'IMEDEA de juny de 2016, deixa palès que part de la sedimentació d'arenas fines “*quedan eventualmente atrapadas en la zona norte **debido a la configuración del puerto deportivo***”.

En definitiva, dit informe permet afirmar, que el port esportiu mai s'hauria d'haver construït en la ubicació actual; però, el punt feble de l'informe d'IMEDEA, és que no entra a examinar altres temes cabdals, com la “**qualitat de l'aigua**”; doncs, fer una nova instal·lació per a varar, pintar, etc..., molt probablement suposi més contaminants a l'aigua, i d'això no se'n parla. Aquella zona ja té problemes d'eutrofització culpa del port. Malgrat, segons IMEDEA l'ampliació de la dársena en 12.000 m²., no afecta la dinàmica de transport de sediments d'arena, Sí que podria afectar a la “**qualitat de l'aigua**” si suposa abocaments addicionals, que sempre són absolutament inevitables en un port.

2.4.- Subratllem que l' **ALTERNATIVA 0** (la qual propugnem) és perfectament factible; com veurem més endavant, ALCUDIAMAR S.L. en la seva sol·licitud d'ampliació del termini concessional inicial no ha fet ús de possibilitat legal de **reducció de les tarifes** (al menys en un 20%) que corresponen a “**serveis comercials**” a aplicar als usuaris:

- Gestió d'amarraments (embarcacions de base, embarcacions de transeünts),
- Explotació de locals i despatxos,
- Subministrament d'aigua i energia elèctrica,
- Ocupació de superfície descoberta, reparació d'embarcacions (servei de varada i botadura, apuntalament, estada en terra d'embarcacions en superfícies descoberta i en superfície coberta, neteja de cascs d'embarcacions amb aigua a pressió, neteja de caragolet),

- Utilització del “botel”.

Per contra, ALCUDIAMAR S.L., en una perspectiva de negoci lucratiu, i no d'increment de la competitivitat, fent ús de la reducció de tarifes, ha optat per **“augmentar les tarifes” per a la prestació de dits “serveis comercials”**. Recordem, que les “línies de negoci” – segons informe de Puertos del Estado d'abril de 2016 - d'ALCUDIAMAR S.L. són:

En relació con la oferta de la concessión de la que es titular Alcudiamar S.L., se han tenido en consideración las siguientes líneas de negocio: puestos de atraque, locales comerciales, marina seca, pañoles, varadero, estación de servicio y alojamiento turístico.

- **Puestos de atraque:** el conjunto de puestos de atraque disponibles para la concesión actual es de 745 amarres ocupando una superficie total de 38.227 m², dicha superficie se verá incrementada en caso de concederse la ampliación solicitada en 1.774,44 m² destinados a una zona de amarres en tránsito.
- **Locales comerciales:** la concesión actual dispone de 29 locales comerciales. La nueva propuesta técnica contempla un local comercial adicional de 60 m².
- **Marina seca:** de acuerdo con las propuestas de mejoras recogidas en el plan de inversiones del concesionario, está prevista la construcción de 1.231,65 m² de marina seca con capacidad para 52 embarcaciones.
- **Pañoles:** se prevé la construcción de 345 m² de pañoles, de dos tipologías distintas, de 1 y 2 metros de altura que equivaldrían a 158 pañoles, (130-tipología de 1 metro y 28-tipología de 2 metros) en caso de concederse la ampliación de plazo solicitada.
- **Varadero:** el plan de inversiones comprometido por Alcudiamar S.L. prevé el incremento de la superficie de varadero en 11.824,22 metros cuadrados, incluyendo 587 metros de espejo de agua para los fosos del travelift.
- **Estación de servicio:** la capacidad de los depósitos de combustible disponibles en la concesión actual asciende a 90.000 litros. Esta capacidad se verá incrementada en 60.000 litros adicionales alcanzando un total de 150.000 litros, en caso de concederse la ampliación solicitada.
- **Alojamiento turístico:** el hotel está compuesto por 107 habitaciones. Se estima una capacidad diaria de 220 estancias y una ocupación media del 90%. En el proyecto técnico presentado no se plantea ninguna modificación al respecto.

Els compromisos assolits per ALCUDIAMAR S.L. – segons consten al condicionat de la resolució aquí impugnada - per a l'obtenció de l'ampliació del termini concessional inicial, són:

- **Inversió addicional** de **21.773.185'63 €**, de pressupost de contracte (IVA inclòs de 3.778.817'34 €) del quals uns 11 milions corresponen a l'ampliació de la dàrsena.
- **Contribució al finançament d'infraestructures** de connexió terrestre entre les xarxes generals de transport d'ús comú i les vigents zones de serveis del port, per un import de **600.000'00 €** (sense concretar el destí), que haurà de desemborsar-se en el termini màxim de sis mesos a comptar des de la notificació de l'atorgament de l'ampliació del termini inicial de la concessió.
- **Increment de la taxa d'ocupació:** 108.073'54 €/any. Així, la nova taxa d'ocupació serà de 2.172-185'41 €/any, no susceptible de repercussió als usuaris dels serveis.
- **Millora de la taxa d'ocupació** de 500.000 € per a l'any 2017 i 600.000 € a l'any 2018.
- **Taxa d'activitat:** el 4% sobre el volum de negoci mínim anual, xifrat en 13.500.000 € a l'inici del termini concessional ampliat, del que resultaria una quota de **540.000'00 €/any**.

Com es de veure, **no existeix compromís de reducció de tarifes**, que de considerar-se, juntament, amb la destinació de l'import (uns 11 milions d'euros) de la inversió en l'ampliació de la dàrsena, s'apliquessin a **altres inversions sostenibles**, endemés de la contribució al finançament d'infraestructures, permetrien (això, sense perjudicis del que més endavant al·legarem) obtenir, igualment, una ampliació de la concessió fins a l'any 2030, sense necessitat d'acometre les obres d'ampliació de la dàrsena per guanyar a la mar una superfície d'uns 12.000 m²., immediata a la zona LIC i ZEPA.

Per últim, volem subratllar, que l'**ampliació de la dàrsena** – segons fonts d'ALCUDIAMAR S.L.- quasi bé ha estat una **imposició de l'APB**.

L'interès d'aquesta Autoritat resideix en obtenir més ingressos econòmics (canons i taxes) i, endemés, reubicar a la dàrsena a

ampliar els tallers de **CONSTRUCCIONES NAVALES BENNASSAR S.A.**, situats en l'antic polígon naval del port d'Alcúdia (ubicació contrària a les previsions del pla especial de la zona portuària, i que endemés, després d'anys de funcionament, en perjudici dels veïnats immediats, que han suportat les molèsties d'una activitat classificada, que no disposa de les preceptives llicències municipals).

En la zona de l'antic polígon naval, l'APB ha seleccionat, per concurs (que propugnen es declari desert), el projecte de **MARINA AUCANADA GROUP S.L.**, per crear una nova urbanització a primera línia (guanyant més de 11.000 m²., a la mar), una marina seca, una marina de nous punts d'amarrament, obertura de nous vials, i destrucció d'un bosquet existent, instal·lar una benzinera, i fins i tot un bar "*chill out*", retenint, al mateix temps, una superfície de 8.000 m²., propera al port de càrrega i descàrrega de mercaderies, emprada per **ADALMO S.L.**, - en contra de les previsions del pla especial de la zona portuària - com a dipòsit de residus de xatarra (no ens consta que ADALMO S.L. disposi autorització de l'APB ni de les preceptives llicències municipals).-

Considerem que tots aquest factors han de ser avaluats a l'AIA a tramitar.

SEGONA.- Al·legacions d'ordre substantiu.-

1^a.- El 05/12/2014, ALCUDIAMAR S.L, sol·licita a l'APB una "*modificació no substancial*" de la concessió per 12 anys, a l'empara de la DA 10^a del TR de la Llei de Ports de 2011 (mod. RDL 8/2104, de 4 de juliol).

Nosaltres considerem que la **modificació** ha de qualificar-se com a **substancial** ex article 88.2, lletra d) del TRLP de 2011.

Recientemente el artículo 56 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia (BOE núm. 252 de 17 de Octubre de 2014), ha modificado el contenido de la DT 10ª TRLPEMM.

Tal y como se expone en la Exposición de Motivos de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, el espíritu de la nueva Disposición Transitoria Décima del TRLPEMM es la equiparación en cuanto a plazos de las concesiones otorgadas con anterioridad a la reforma y las nuevas concesiones cuyo nuevo **plazo máximo pasa a ser de 50 años.**

"(...) En relación con lo anterior, también es necesario incluir una norma de derecho transitorio, aplicable a las concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de este Real Decreto-ley, a fin de permitir que los titulares de las mismas puedan, bajo determinadas condiciones, beneficiarse de la ampliación del plazo máximo de las concesiones a 50 años, lo que permitirá igualar la posición competitiva de estos concesionarios con la de aquéllos que en el futuro obtengan su concesión sin el límite de los 35 años de plazo máximo concesional vigente hasta ahora."

Así, la citada Disposición Transitoria Décima reza lo siguiente:

«Disposición transitoria décima Ampliación del plazo de las concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

1. El plazo inicial de las concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, podrá ser ampliado por la Autoridad Portuaria, a petición del concesionario y previo informe favorable de Puertos del Estado, cuando el concesionario se comprometa, por lo menos, a alguna de las siguientes obligaciones:

- a) **nueva inversión, en los términos señalados en el apartado 2.b) del artículo 82, salvo en lo referente al nivel mínimo de inversión.**
- b) **contribución económica, que no tendrá naturaleza tributaria, a la financiación de infraestructuras de conexión terrestre entre las redes generales de transporte de uso común y las vigentes zonas de servicio de los puertos o de los puertos secos en cuya titularidad participen organismos públicos portuarios, así como la mejora en dichas redes que favorezcan la posición competitiva de los puertos en su área de influencia y la intermodalidad en el transporte de mercancías.**
- c) **reducción al menos en un 20 por ciento de las tarifas máximas incluidas en el título concesional, actualizadas conforme a lo previsto en dicho título, o en su caso en los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios.**

Artículo 82 Plazo de las concesiones.-

1. El plazo de las concesiones será el que se determine en el título correspondiente y no podrá ser superior a 50 años. Para la fijación del mismo se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

a) Vinculación del objeto de la concesión a la actividad portuaria. **b)** Disponibilidad de espacio de dominio público portuario. **c)** Volumen de inversión y estudio económico financiero. **d)** Plazo de ejecución de las obras contenidas en el proyecto. **e)** Adecuación a la planificación y gestión portuarias. **f)** Incremento de actividad que genere en el puerto. **g)** Vida útil de la inversión a realizar por el concesionario.

2. El vencimiento del plazo de la concesión deberá coincidir con el de la autorización de actividad o el de la licencia de prestación del servicio, y será improrrogable salvo en los siguientes supuestos:

b) Cuando en el título de otorgamiento no se haya previsto la posibilidad de prórroga, pero el concesionario lleve a cabo una **inversión relevante** no prevista inicialmente en la concesión y que haya sido autorizada por la Autoridad Portuaria, tanto en la concesión como, en su caso, en la **concesión modificada por ampliación de su superficie** siempre que formen **una unidad de explotación** y que, a juicio de la Autoridad Portuaria, sea de interés para **mejorar la productividad, la eficiencia energética o la calidad ambiental de las operaciones portuarias, o suponga la introducción de nuevas tecnologías o procesos que incrementen su competitividad** y que, en todo caso, sea superior al 20 por ciento del valor actualizado de la inversión inicialmente prevista en el título concesional, el plazo de vencimiento podrá ser prorrogado, no pudiendo superar en total el plazo máximo de 50 años. La prórroga de la concesión determinará la modificación de las condiciones de la misma, que deberán ser aceptadas por el concesionario con anterioridad a la resolución de otorgamiento de la prórroga”.

c) Excepcionalmente, la Autoridad Portuaria, previo informe vinculante de Puertos del Estado, podrá autorizar **prórrogas no previstas en el título administrativo que, unidas al plazo inicial,** superen en total el plazo de 50 años, en alguno de los siguientes supuestos: ...”.-

2ª.- Considerem que el RDL 8/2014, i després la Llei 18/2014, de 15 d'octubre, aprovació de mesures urgents pel creixement la competitivitat i l'eficiència, no emparen l'ampliació del termini inicial de la concessió d'ALCUDIAMAR, ni, per tant, l'aprovació del projecte bàsic que contempla l'ampliació de la dàrsena en 12.000 m2. L'ampliació del termini concessional i ampliació de la dàrsena, formen una **unitat inescindible**, que pot “escindir-se” acceptant els postulats del GOB i també, en aquest punt de l'Ajuntament d'Alcúdia, si ALCUDIAMAR S.L. i l'APB reconsideren o renunciïn a l'ampliació de dàrsena.-

Transcrivim a continuació l'apartat VI del preàmbul de la llei: “

En el ámbito portuario, las medidas van dirigidas a la mejora de la competitividad y la conectividad terrestre de los puertos de interés general.

tal efecto, se procede a introducir modificaciones en el [Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre \(LA LEY 19596/2011\)](#), que van dirigidas a potenciar la competitividad en el sector portuario y el incremento de la inversión privada en infraestructuras portuarias y de conexión entre los modos de transporte marítimo y terrestre, lo que coadyuvará a potenciar el transporte intermodal.

Así, las medidas que, en este sentido, se adoptan en la presente Ley van dirigidas, básicamente: a) al incremento del plazo de las concesiones demaniales portuarias, elevándolo al límite máximo de 50 años, lo que lleva aparejada la necesidad de introducir la correspondiente norma de derecho transitorio que regule la ampliación del plazo inicial de las concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor del [Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio \(LA LEY 10829/2014\)](#); b) a la introducción de un nuevo supuesto de prórroga extraordinaria asociada a la contribución para la financiación de infraestructuras de conectividad portuaria y mejora de las redes de transporte de mercancías; c) a la creación del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria y d) al levantamiento de la prohibición de destinar a uso hotelero, a albergues u hospedaje determinadas infraestructuras portuarias en desuso, situadas dentro del dominio público portuario y sujetas a protección por formar parte del patrimonio histórico, a fin de favorecer la preservación de dicho patrimonio, en los mismos términos previstos para los faros.

Por lo que se refiere a la regulación del plazo concesional, la evolución del mercado logístico hace necesario un gran volumen de inversión para mantener los niveles de eficiencia y competitividad en un marco global. En este contexto se constata que las nuevas necesidades de inversión requieren periodos de amortización más largos, que sobrepasan los plazos concesionales máximos que la legislación vigente autoriza.

Además, es necesario homogeneizar los máximos plazos concesionales portuarios en España con los existentes en los puertos europeos con el objeto de que el sector portuario nacional esté en igualdad de condiciones competitivas en el escenario internacional y no sea una debilidad para la captación de inversión privada.

El incremento del plazo máximo de las concesiones contribuye a potenciar aún más la figura concesional como instrumento de colaboración público-privada, favoreciendo la ejecución de proyectos con rentabilidad atractiva para los operadores portuarios así como la introducción de nuevas tecnologías y procesos en las concesiones existentes que permitan mejorar su eficiencia, incluyendo la eficiencia energética, con el objeto de incrementar su competitividad, lo que supondrá una aceleración de la inversión privada y la actividad económica en los puertos.

El aumento de los plazos concesionales supondrá el incremento de la competitividad del sector en relación con nuestros competidores internacionales y reducirá los costes logísticos para la industria española en lo que se refiere a exportaciones e importaciones, potenciando el incremento de la actividad económica y la generación de empleo en el sector, así como en la industria nacional por abaratamiento de sus costes logísticos.

En relación con lo anterior, también es necesario incluir una norma de derecho transitorio, aplicable a las concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor del [Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio \(LA LEY 10829/2014\)](#), a fin de permitir que los titulares de las mismas puedan, bajo determinadas condiciones, beneficiarse de la ampliación del plazo

máximo de las concesiones a 50 años, lo que permitirá igualar la posición competitiva de estos concesionarios con la de aquéllos que en el futuro obtengan su concesión sin el límite de los 35 años de plazo máximo concesional vigente hasta ahora.

En resumen, se contempla la posibilidad de ampliar el plazo de concesiones ya existentes siempre que el concesionario se comprometa a llevar a cabo, al menos una de las siguientes actuaciones: una inversión adicional relevante; una contribución a la financiación de infraestructuras de conexión terrestre de los puertos; y, por último, una reducción de las tarifas máximas que pudieran serle aplicables.

Se amplían también los supuestos de prórroga extraordinaria, añadiendo al de la inversión adicional ya existente, la posibilidad de financiación de los accesos terrestres a los puertos, la adaptación de la red general ferroviaria de uso común o la mejora de las redes generales de transporte para favorecer la intermodalidad y el transporte ferroviario de mercancía, con el objeto de mejorar la posición competitiva de los puertos.

La necesidad de su implantación está asociada a la creciente pérdida de competitividad de los puertos españoles en el escenario internacional por sus altos costes y a la posibilidad de pérdida de importantes inversiones por dicha razón.

Otra de las medidas adoptadas en la presente Ley, supone, como se ha indicado, la creación del Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria a través de las aportaciones de las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado en concepto de préstamo. La creación de este Fondo permitirá la generación de condiciones más favorables de financiación para paliar el déficit de conexiones viarias y ferroviarias a los puertos de interés general que están lastrando su competitividad y condicionando la inversión privada concesional en los mismos.

La construcción de accesos terrestres a los puertos y la adecuada conectividad es un factor estratégico para la potenciación de los puertos españoles como plataforma logística del sur de Europa y es también un factor importante de competitividad. Es necesario articular medidas para poder afrontar la construcción de estos accesos, ya que parte de la inversión privada está condicionada en algunos casos a la misma.

Por último, dentro del denominado dominio público portuario existen determinadas infraestructuras que forman parte del patrimonio histórico y a las que, en aras a su preservación, se considera necesario extender las excepciones establecidas en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante para las instalaciones de señalización marítima, contemplando la posibilidad de utilización hotelera, lo que contribuirá a su protección, evitando, al tiempo, el gravamen que supone para las Autoridades Portuarias el mantenimiento de estas construcciones e instalaciones en desuso, que deben ser conservadas, pero que no tienen viabilidad para nuevos usos portuarios; así como a impulsar el desarrollo turístico de las zonas en las que se ubican.

Esta medida viene determinada por el creciente deterioro de ese patrimonio histórico a causa de su dilatado periodo sin actividad y las dificultades propias del mantenimiento de inmuebles de notable antigüedad, requiriendo la más pronta colaboración de la iniciativa privada para garantizar su conservación.

Las modificaciones que se introducen en el [Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante \(LA LEY 19596/2011\)](#) se adoptan al amparo del título competencial que en favor de Estado se deriva del artículo 149.1 de la Constitución, respecto de las materias enumeradas con los ordinales 20.^a y 21.^{añ}.-

La simple lectura del preàmbul (apartat VI) de la llei, posa de manifest que el legislador no està pensant en “ports esportius”, sinó en infraestructures portuàries de càrrega i descàrrega per a competir en un **“marc global”** i per incrementar la competitivitat dels ports d’interès general en un **“escenari internacional”**, unit a la construcció d’accessos terrestres i l’adequada connectivitat amb línies viàries i ferroviàries, i una **“reducció de tarifes aplicables”**, com a factor estratègic per a potenciar els ports espanyols com a **“plataforma logística del sud d’Europa”**. S’apel·la també a la “col·laboració pública - privada” per afrontar aquestes inversions i per amortitzar-les s’amplien (fins un màxim de 50 anys) els terminis concessionals portuaris per homogenitzar-los amb els terminis concessionals dels **“ports europeus”**.

El que ha passat és que PUERTOS DEL ESTADO y les AP, han obert un camí de perversió de la llei per donar cabuda, arbitràriament, a tot tipus d’instal·lacions nàutic – esportives.

En aquest sentit, hem de dir que ALCUDIAMAR S.L., és una entitat mercantil amb ànim de lucre (no es tracta, com en origen fou el CLUB AMIGOS DE ALCUDIA, d’una entitat altruista i sense ànim de lucre) que ha implantat una urbanització a la primera línia del port d’Alcúdia, amb la construcció d’instal·lacions de punts d’amarrament, de tallers, locals de negoci i un “botel”, amb tot un seguit d’irregularitats (històricament denunciades pel GOB) que consten documentades a l’expedient 871 CP/G.

Com es de veure, a la sol·licitud ampliació de termini concessional, ALCUDIAMAR S.L., demana una ampliació de 12 anys, i proposa una inversió d’uns 11 milions d’euros amb l’ampliació de la dàrsena (d’un total de 21 milions), però sempre referits al “port esportiu” (no a infraestructures de càrrega i descàrrega de mercaderies), ofereix una aportació dinerària per a millora d’infraestructures de connectivitat

(sense especificar el concret destí; tampoc ho fa l'acord aquí impugnat) i altres millores.

Això, no obstant, ALCUDIAMAR S.L., proposa un **increment de tarifes “per a la prestació dels serveis comercials”** (en contra de les previsions de la llei 18/2014 i TRLP de 2011, que si se pretén d'aplicació al cas, propugna una reducció d'aquelles, el menys en un 20 % precisament per guanyar en competitivitat.

En conseqüència, l'acord aquí impugnat no té empara en la Llei 18/2014, de 15 d'octubre.

3ª.- L'acord impugnat pretén, arbitràriament, i, sense fonament jurídic, regularitzar el denominat **“botel”** que és una establiment turístic regular. A tal efecte, he de anotar els següents antecedents: **“CONCESSIÓ de CLUB AMIGOS DE ALCUDIA (ALCUDIAMAR S.A.)**

3.1.- Concessió originària: OM aprovada pel Consell de Ministre de 29/07/1988. Termini 30 anys: fine 11/10/2018.-

3.2.- Per acord de l'APB de 11/02/1999, se modifica la clàusula 3ª de la concessió de 1988 (s'aproven les 4ª modificacions).

Els informes tècnics municipals d'octubre de 1999 (vide, STSJIB de 19/03/2002, R. núm. 956/2000), diuen:

*“... concessió inicial de 29/07/1988 i la modificació aprovada per l'AP de data 11/02/1999, la zona del Port Esportiu d'Alcúdia sols admet, pels edificis B i C, l' ús d'allotjaments d'Escola de Vela i allotjaments per a Navegants, respectivament, però **no Hotel apartaments**”.*

3.4.- Les vigents NN.SS, segons el citat informe de l'arquitecte municipal de data 20/06/2016, disposen:

Quant a les Normes Subsidiàries vigents, aquestes en la norma 4.3.01 determina el següent:

3.- Sistemes generals portuaris.

- a).- El Port esportiu ubicat a la zona de serveis del Port d'Alcúdia, es classifica com un sistema general a sòl urbà i la seva ordenació es remet a la continguda en la concessió administrativa atorgada en el Consell de Ministres de 29.07.88 i les seves modificacions posteriors.*

3.5.- L'informe tècnic de PUERTOS DEL ESTADO de 01/04/2016, respecte del botel, diu:

3.5.1.- Quan se refereix a la OM de 29/07/1988 - pàg. 1 de l'informe - parla de “... la concesión – rfe. 871 CP/G – en el Puerto de Alcudia, para la construcción y explotación de una zona deportiva ...”.

3.5.2.- A la pàgina 11 de l'informe, parla de les següents **“líneas de negocio”**:

- a. Puestos de atraque: 745 (al menos ha de destinar el 20% a embarcaciones de uso libre / transeúntes).
- b. Locales comerciales: 29 + 1 de 60 m2.
- c. Construcción de una zona de Marina seca (1.231'65 m2., capacitat de 52 embarcacions).
- d. Construcción de una zona de Pañosles.
- e. Varadero.
- f. Estación de servicio.

g. ALOJAMIENTO TURÍSTICO: el hotel está compuesto por 107 habitaciones.

3.5.3 .- A la pàgina 23 se para la **“uso habitacional”** no parla d'ús HOTEL.

5 COMPATIBILIDAD DEL OTORGAMIENTO DE LA AMPLIACIÓN DEL PLAZO INICIAL CON EL USO HABITACIONAL QUE SE AUTORIZA EN EL TÍTULO CONCESIONAL.

El hecho de que en el título concesional se incluya un uso habitacional, no permitido en el dominio público portuario, según determina el artículo 72.3 del TRLPEMM, aunque sí incluido en el título concesional y mantenido en el mismo en virtud de lo establecido en la disposición transitoria cuarta, apartado Uno, de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, mantenida en vigor por la Disposición Transitoria Segunda del citado TRLPEMM, no impide el otorgamiento de la ampliación de plazo solicitada al amparo de la D. T. 10ª del TRLPEMM, como expresamente se afirma en el informe emitido por la Abogacía General del Estado de fecha 12 de septiembre de 2014, que fue consultada expresamente sobre la posibilidad de otorgar a esta concesión una prórroga del artículo 82.2.b) del TRLPEMM. En dicho informe se concluye que no es posible otorgar la citada prórroga, pero sí es posible la ampliación de plazo concesional establecida en la D.T. 10ª del mismo texto legal, que es la que ahora se tramita y es objeto de este informe.

3.6.- Com hem dit en la STSJIB de 19/03/2002, R. núm. 956/2000), se diu

*“... concessió inicial de 29/07/1988 i la modificació aprovada per l’AP de data 11/02/1999, la zona del Port Esportiu d’Alcúdia sols admet, pels edificis B i C, l’ús d’allotjaments d’Escola de Vela i allotjaments per a Navegants, respectivament, però **no Hotel apartaments**”.*

3.7.- L’acord impugnat – vide, prescripció 4) – preten regularitzar el “ús hoteler” existent des de fa dècades, en contra de les previsions del títol concessional originari de 1988, i, en contra de les excepcions clàrament explicitades en el preàmbul de la Llei 18/2014, de 15 d’octubre, que només contempla l’ús hoteler en els següents supòsits:

- “d) al levantamiento de la prohibición de destinar a uso hotelero, a albergues u hospedaje determinadas infraestructuras portuarias en desuso, situadas dentro del dominio público portuario y sujetas a protección por formar parte del patrimonio histórico, a fin de favorecer la preservación de dicho patrimonio, en los mismos términos previstos para los faros”.

4ª.- El projecte bàsic d’ampliació de la dàrsena autoritzat, no s’ajusta a les previsions del pla especial de la zona portuària. Tampoc està contemplat a la delimitació de la zona de serveis portuaris de 1967 (actualmente vigent). És per això, que ni les noves

construccions projectades, ni l'ús hotel·er, podran obtenir la preceptiva llicència municipal, ni podran iniciar-se les obres, a menys, que, prèviament, s'hagi modificat el vigent pla especial.

5^a.- La Llei 18/2014, de 15 d'octubre, resulta contrària a la doctrina del **Tribunal de Justícia de la Unió Europea**; ens remetem *in totum* a la **Sentència 14 de juliol de 2016**, asuntos acumulados C-458/14 y C/67/15, que estima contraris a les directives europees de serveis, aquestes ampliacions i pròrrogues de terminis concessionals, que, com en el cas, d'ALCUDIAMAR S.L., el títol inicial de 1988 s'atorgà sense procediment de licitació de lliure concurrència.

En sentit similar, es pronuncia la recent STS de 05/07/2016, RC núm. 954/2014, sobre anul·lació de "*drets de preferència en l'atorgament de concessions*".

Per això, l'acte administratiu aquí impugnat es contrari a la doctrina del TJUE i TS.

6^a.- No consten a l'expedient els informes dels serveis tècnics i jurídics de l'APB que avalin la legalitat de l'acord adoptat, el projecte aprovat, ni la fiscalització de les inversionsa proposades ni l'estudi conòmic presentat per ALCUDIAMAR S.L., elaborat després d'un procés de fusió societària emprés per evidenciar la "unitat d'explotació" (article 82.2., b) del TRLP de 2011), de les empreses vinculades (ALCUDIAMAR PUERTO TURÍSTICO DEPORTIVO S.L. y BOTEL ALCUDIAMAR CLUB S.L.) que operen sobre la superfície de la concessió originària, sense que quedi explicitat, si se disposava de les autoritzacions de l'APB per dissenyar aquesta trama societària, ni quins són els beneficis o pèrdues, de les societats vinculades i de la societat matriu, durant la totalitat del període en que han operat com a societats independents però vinculades dins el mateix grup empresarial.

Qüestions aquestes que no ha estat analitzades ni en l'informe de Puertos del Estado d'abril de 2016 ni pels serveis tècnics i jurídics de l'APB abans d'aprovar-se l'acord aquí impugnat.

TERCERA.- Interessa també subratllar que el plenari de la Corporació municipal de l'Ajuntament d'Alcúdia, en sessió celebrada el passat dia 11/07/2016, en una moció dels grups municipals PI-PSOE, acordà sol·licitar a l'APB que “***reconsideri la possibilitat de substituir l'ampliació de la dàrsena per altre tipus de millora en el Port Esportiu***”.

QUARTA.- En CONCLUSIÓ: L'acord aquí impugnat és nul de ple dret per haver-se obviat tràmits essencials del procediment (article 62. 1, e) de la LPAC de 1992) o anul·lable (article 63.1).

Per tot això, li **SOL·LICITO**, que, anul·li, revoqui i deixi sense efecte, l'acord impugnat per ser contrari a dret.