



UNIVERSITAT  
POLITÈCNICA  
DE VALÈNCIA



## TÍTULO DEL TRABAJO

**PROCEDIMIENTO DE PÚBLICA CONCURRENCIA PARA LA ADJUDICACIÓN DE CONCESIÓN DEMANIAL PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA INSTALACIÓN NÁUTICO-DEPORTIVA DE PORT BLANC, EN TÉRMINO MUNICIPAL DEL CALP**

**NOMBRE DEL ESTUDIANTE.**

M<sup>a</sup> Dolores Gómez Cadenas

**GRADO EN GESTIÓN Y ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

**Tutorizado por:**

Julio Delgado Espinós

Curso Académico 2019-2020

## INDICE DE CONTENIDO

### Contenido

AGRADECIMIENTOS.....	5
RESUMEN GENERAL DEL TRABAJO.....	5
MEMORIA.....	6
CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN.....	9
1.1.- OBJETO DEL TRABAJO.....	9
1.2.- OBJETIVOS.....	9
1.3.- DELIMITACIÓN DE LA UNIDAD DEL TRABAJO.....	9
1.4.- MARCO DE REFERENCIA ORGANIZATIVO.....	10
1.5. - ANTECEDENTES.....	12
1.6. - METODOLOGÍA Y ETAPAS DEL PLAN DE TRABAJO.....	13
CÁPITULO 2.- ORGANIZACIÓN GENERAL DE LA GESTIÓN DE LOS PUERTOS DE LA GENERALITAT VALENCIANA.....	15
2.1. - ANTECEDENTES, CREACIÓN Y MODIFICACIONES.....	15
2.2.- MARCO NORMATIVO.....	15
2.3.- COMPETENCIA Y FUNCIONES.....	16

2.4.- ESTRUCTURA ORGANIZATIVA.....	18
CAPÍTULO 3.- METODOLOGÍA PARA LA DESCRIPCIÓN DEL MODELO DE GESTIÓN PARA DESARROLLO Y ESTUDIO DEL TRABAJO FINAL DE GRADO. ....	20
3.1.- INTRODUCCIÓN.....	20
3.2 COMPETENCIAS Y FUNCIONES.....	20
3.3.- ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO EN LOS PUERTOS DE GESTIÓN DIRECTA DE LA GENERALITAT. ....	20
3.3.1.- SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS, AEROPUERTOS Y COSTAS.....	21
3.3.1.1.- EL SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN DE PUERTOS.....	21
3.3.1.2.- EL SERVICIO DE EXPLOTACIÓN DE PUERTOS:.....	23
3.4.- DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO.....	23
3.4.1.- EL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO VALENCIANO.....	25
3.4.2.- BIENES QUE INTEGRAN EL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO.....	25
3.5.- LA GESTIÓN DE LOS SERVICIOS. MODALIDADES DE GESTIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO. ....	26
CAPÍTULO 4.- PROPUESTA DEL PROCEDIMIENTO DE PÚBLICA CONCURRENCIA PARA LA ADJUDICACIÓN DE CONCESIÓN DEMANIAL PARA LA EXPLOTACIÓN DE UNA INSTALACIÓN NÁUTICO-DEPORTIVA PORT BLANC (T.M DE CALP).....	31
4.1.- LEY AUTONÓMICA EN MATERIA DE PUERTOS.....	31
4.2. - FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA Y JUSTIFICACIÓN DE LA MISMA.....	32
4.3.- OBJETO DEL PROCEDIMIENTO ELEGIDO: PROCEDIMIENTO DE PÚBLICA CONCURRENCIA DE CONCESIÓN DE DÁRSENAS O INSTALACIONES NÁUTICO-DEPORTIVAS. ....	32
4.4. - PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN: CONCURSO.....	33

4.5.- JUSTIFICACIÓN Y OTORGAMIENTO DE LA CONCESIÓN EN EL DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO.....	42
4.6.- PROPUESTA DE MEJORA TRAS HABER ESTUDIADO EL PROCEDIMIENTO .....	46
CAPÍTULO 5.- CONCLUSIONES.....	49
5.1.- CONCLUSIONES GENERALES .....	49
5.2.- CONCLUSIONES FINALES.....	51
BIBLIOGRAFÍA.....	52

#### INDICE DE ILUSTRACIONES.

<i>Ilustración 1.- Organigrama de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad .....</i>	<i>11</i>
<i>Ilustración 2. Área objeto del trabajo.....</i>	<i>12</i>
<i>Ilustración 4.- Reparto de las áreas de funcionamiento de los puertos .....</i>	<i>19</i>
<i>Ilustración 3.- Configuración estructura organizativa .....</i>	<i>18</i>
<i>Ilustración 5. Distribución Geográfica de los puertos de la Comunitat Valenciana .....</i>	<i>28</i>
<i>Ilustración 6.- Aspecto económico .....</i>	<i>38</i>
<i>Ilustración 7.- Publicación de la convocatoria en la página web de la Conselleria.....</i>	<i>41</i>
<i>Ilustración 8.- Puntuación final obtenida por los licitadores .....</i>	<i>43</i>
<i>Ilustración 9.- Cuadro correspondiente a la puntuación obtenida por los licitadores .....</i>	<i>46</i>
<i>Ilustración 10.- Tramitación y Servicios. Trámite Z cuando no existe un procedimiento específico .....</i>	<i>48</i>
<i>Ilustración 11. Plataforma de Contratación del Estado .....</i>	<i>49</i>
<i>Fotografía 1.- Vista aérea de Port Blanc .....</i>	<i>34</i>

## AGRADECIMIENTOS.

Este trabajo ha sido posible gracias a mi Director de Trabajo Final de Grado, Julio Delgado Espinós, gracias por su atención, apoyo y conocimientos, también mi agradecimiento al resto de profesores por los conocimientos adquiridos y las facilidades que nos han ofrecido tanto de forma presencial como telemática para sacar adelante estos cursos y el trabajo de universidad en tiempos de pandemia.

También la colaboración de mis siempre compañeros de puertos, aunque ahora profesionalmente yo esté en otro sector de la Administración como es la Sanidad Pública para poder seguir aprendiendo y tener la motivación para enfrentar nuevos retos.

A todos ellos, gracias.

## RESUMEN GENERAL DEL TRABAJO.

El presente trabajo responde la realización del trabajo final de carrera del Grado de Gestión y administración pública, con el fin de aplicar los conocimientos adquiridos en la carrera a través de un caso real llevado a la práctica, y que se va a desarrollar en la Dirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas de la Generalitat Valenciana, estudio, desarrollo y tramitación de un procedimiento relativo a la *adjudicación por concurso de una instalación náutico-deportiva, dominio público portuario titularidad de la Generalitat Valenciana*, lo que comprende, sobre todo, el régimen de utilización por un tercero del citado dominio, en este sentido la Ley recoge la distinción entre autorización y concesión, se sujeta simplemente la autorización como la ocupación que no tiene carácter privativo y excluyente, la que no requiere ejecución de obras o la que requiere obras o instalaciones desmontables por plazo no superior a tres años, y la concesión que está prevista como un método que habilita para la ocupación del dominio público por un espacio superior a tres años, y la actual ley 2/2014 de 13 de junio, de Puertos de la Generalitat, establece un máximo de duración de las concesiones de 30 años, incluidas las prórrogas.

Para otorgar una concesión de una instalación náutico-deportiva se va a convocar un procedimiento para la adjudicación del puerto.

Para ello se va a seguir un procedimiento de pública concurrencia según establece el artículo 38 de la ley de puertos de la Generalitat.

## MEMORIA.

En esta Memoria definiremos a través de sus capítulos, la misión, visión y valores que hemos dispuesto sobre los documentos analizados y basados en un procedimiento real y por tanto un procedimiento donde se define y establece un modelo de procedimiento administrativo utilizado en la Administración pública.

La Memoria se inicia con el **capítulo 1:** Con la Introducción, hacemos referencia al lugar donde se encuentra enmarcado este trabajo, la Dirección General de puertos, aeropuertos y costas, dependiente de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, esta Dirección funciona como centro gestor de los puertos de la Generalitat, y más concretamente el estudio se ha realizado en los Servicios de administración y explotación de puertos.

Se delimita el servicio objeto del trabajo, su marco de referencia, antecedentes, y el plan de trabajo donde se describen las etapas de dicho plan de trabajo.

Por último, se describen las asignaturas cursadas y utilizadas en el trabajo final de carrera.

**El capítulo 2:** Descripción General de la Gestión de los puertos de la Generalitat en la actualidad, detallando su creación y modificaciones de forma específica y los antecedentes de los puertos transferidos a la Comunitat Valenciana desde el año 1982, destacando su legislación y normativa concreta, en donde se detallan las competencias en base a la Leyes, Decretos y Reglamento Orgánicos y Funcional de creación. Se explica su estructura organizativa del propio personal funcional como de su personal laboral cualificado en los puertos.

**En el capítulo 3:** Descripción General del Funcionamiento los Servicios de Administración y Explotación de Puertos, se comienza con una introducción, se analiza el marco normativo especificando sus competencias y funciones, detallando el procedimiento que se va a seguir así como los servicios y actividades que se prestan en los puertos de la Generalitat.

**El capítulo 4:** propuesta del procedimiento de pública concurrencia para la adjudicación de concesión demanial para la explotación de una instalación náutico-deportiva Port Blanc (t.m de Calp).

La Propuesta también va a plantear como mejora el poder homogeneizar el procedimiento administrativo, mejora consistente en la redacción de un Reglamento de desarrollo de la Ley de Puertos que pueda fijar las bases de la actividad y desarrollo portuario en concreto en la fase de concurso.

**El último es el capítulo 5:** Conclusiones, donde se detallan las conclusiones de este trabajo fin de carrera y como último apartado de la Memoria hay que destacar la Bibliografía consultada

Las asignaturas del Grado de Gestión y Administración Pública, en mi caso con la especialidad en gestión, han sido de alguna manera, esenciales a la hora de elaborar este TFG.

Aunque algunas asignaturas intervienen de manera directa o indirecta en la confección de este TFG las cursé cuando obtuve la diplomatura de GAP en la promoción 2002-2005 como son:

Gestión Administrativa I (Código 6862): Por su temática en el conocimiento de la Gestión de la Administración Pública que aporta las ideas necesarias para la mejora en la gestión, con el fin de aumentar la calidad en la prestación del servicio público.

Gestión Administrativa II (Código 6863): En cuanto a los conocimientos de cultura organizativa. Elementos básicos de las estructuras organizativas. Organizaciones públicas como prestadores de servicios.

Gestión Administrativa III (Código 6864): En cuanto a aspectos concretos e ideas para conseguir una mejora permanente de la calidad en la prestación de los Servicios públicos.

Derecho Administrativo I (Código 6575): Obtengo la base para la información de la ley que se aplica en este TFG

Derecho Administrativo II (Código 6576): Dicha asignatura ha sido de gran utilidad y la base para la gestión administrativa que se sigue en los puertos valencianos

Con respecto a las asignaturas cursadas para la retitulación para el grado, durante este curso 2019-2020 han sido las siguientes

Gestión de Recursos Humanos (Código 10618) Aunque en mi TFG no he profundizado en las funciones genéricas según la Relación de Puestos de Trabajo (RPT) de la Generalitat, que corresponden al distinto personal que conforma la Dirección General de Puertos Aeropuertos y costas, si hemos hecho mención de los distintos grupos de la Administración en los Servicios Centrales en las funciones más genéricas que guardan relación con este trabajo. Por ello las competencias que se han podido consolidar serían:

001(GE) Ser capaz de gestionar la información

002(GE) Ser capaz de planificar eficientemente el trabajo

003(GE) Comunicarse de forma oral y escrita en su lengua nativa

005(GE) Aportar soluciones creativas en la resolución de problemas

015(ES) Conocer los sistemas de organización, planificación y gestión de los recursos humanos en las Administraciones Públicas

13(GE) Ser capaz de aplicar los conocimientos a la práctica

014(ES) Conocer los distintos regímenes de empleo público

Gestión Jurídico Administrativa I (Código 10610)

Tema importante para desarrollar el trabajo ya que contempla el Régimen jurídico de contratos del sector público incluso los contratos privados de la administración.

- 001(GE) Ser capaz de gestionar la información
- 047(ES) Comprender los posibles modos de organizar la gestión de los servicios públicos
- 005(GE) Aportar soluciones creativas en la resolución de problemas
- 007(GE) Trabajar en equipos multidisciplinares
- 008(GE) Ser capaz de adaptarse a nuevas situaciones
- 009(GE) Trabajar en entornos diversos.
- 010(GE) Aprender autónomamente.
- 011(GE) Trabajar aplicando criterios de calidad.
- 012(GE) Compromiso ético en el trabajo.
- 013(GE) Ser capaz de aplicar los conocimientos a la práctica

Gestión Jurídico Administrativa II (Código 10611) se ha podido aplicar entre otras las siguientes competencias.

- 01(GE) Ser capaz de gestionar la información.
- 013(GE) Ser capaz de aplicar los conocimientos adquiridos.
- 018(ES) Saber aplicar las bases del régimen jurídico de las Administraciones Públicas y el procedimiento administrativo común.
- 019(ES) Comprender la organización y funcionamiento de las Administraciones Públicas y su dinámica en la nueva gestión pública.
- 028(ES) Saber gestionar la información y documentación administrativa.
- 031(ES) Conocer las técnicas de planificación y control de la gestión.

Regímenes de empleo público (Código 10617). Con esta asignatura se llega a conocer la estructura en la que se desenvuelven las Administraciones Públicas, el acceso a la Administración Pública, y el flujo de trabajo y se ha podido aplicar las siguientes competencias:

- 001(GE) Ser capaz de gestionar la información.
- 002(GE) Ser capaz de planificar eficientemente el trabajo.

Trabajo Fin de Grado (Código 10673) Se ha podido aplicar entre otras las siguientes competencias:

- 019(ES) Comprender la organización y funcionamiento de las Administraciones Públicas y su dinámica en la nueva gestión pública.
- 046 (ES) actividad de prestación en régimen de servicio público.
- 047 (ES) comprender los posibles modos de organizar la gestión de los servicios públicos.
- 049 (ES) Saber aplicar el régimen jurídico de la actividad de fomento.
- 002 (GE) Ser capaz de planificar eficientemente el trabajo
- 044 (ES) Saber aplicar el régimen jurídico de la contratación y la gestión patrimonial de las Administraciones Públicas



## CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN.

### 1.1.- Objeto del trabajo

El presente trabajo tiene como objeto principal describir y analizar un procedimiento de libre concurrencia para adjudicar una concesión demanial para la construcción y explotación de la instalación náutico-deportiva de Port Blanc, en el término municipal de Calp, cuyo ámbito funcional y físico se establecerá en el Pliego de bases de condiciones de otorgamiento de la concesión, documento fundamental para desarrollar los términos de aplicación de la normativa sectorial específica y, subsidiariamente, en la normativa general patrimonial de las Administraciones Públicas.

Desde el punto de vista académico, se trata de dar cumplimiento a la necesidad de realizar el Trabajo Final de Grado (TFG) y ser capaz de gestionar la información, planificarla y comunicarse de forma oral y escrita, aportando soluciones creativas y aplicando los criterios de calidad de los conocimientos adquiridos

### 1.2.- Objetivos.

Los objetivos fundamentales de este trabajo son formular un procedimiento llevado a cabo en la Dirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas que consistirá, en establecer mediante la figura jurídica de la concesión, una adjudicación de una instalación náutico-deportiva, cerrada a la navegación y que se encuentra en estos momentos sin explotador.

El desarrollar el sistema de gestión pública estudiado en las asignaturas como Gestión Jurídica I y Gestión Jurídica II me va a permitir poder establecer un sistema de adjudicación que se rige por la Ley de Puertos de la Generalitat pero que al mismo tiempo se debe recurrir supletoriamente en cuanto a la contratación, a la Ley de Contratos del Sector Público al no haber regulación específica para este tipo de procedimiento y todo ello con criterios de transparencia y eficacia y que pretende conseguir una calidad de los servicios que se prestan en las instalaciones portuarias con mayor y mejor capacidad de respuesta a las demandas planteadas, así como mejorar el rendimiento administrativo, técnico, económico y organizativo.

### 1.3.- Delimitación de la unidad del trabajo.

El objeto del presente trabajo se encuentra encuadrado en la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, máximo órgano responsable del Consell de la Generalitat y se va a centrar en los puertos competencia de la Generalitat, concretamente, en la Dirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas, que es el órgano que tiene atribuidas las funciones tanto de la gestión, administración, como de la explotación de los puertos y se ajustará a las funciones que le son atribuidas a través de los dos servicios de

Administración de Puertos y Explotación de puertos, como unidades organizativas y responsables en la estructura actual.

#### 1.4.- Marco de referencia organizativo

Por lo que se refiere a la planificación y gestión de las infraestructuras portuarias de titularidad autonómica actual, la distribución interna de competencias viene recogida en el Reglamento Orgánico y funcional de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad aprobado por Decreto 105/2019, de 5 de julio, del Consell, por el que establece la estructura orgánica básica de la Presidencia y de las Consellerias de la Generalitat. [2019/7139], del Consell de la Generalitat por el que se aprueba el Reglamento Orgánico y Funcional de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad y Transporte.

➤ **Órganos superiores y directivos de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad:**

a) Secretaría Autonómica de Política Territorial, Urbanismo y Paisaje

1. La Secretaría Autonómica de Política Territorial, Urbanismo y Paisaje ejerce las funciones que se le atribuyen en el artículo 68 de la Ley 5/1983, de 30 de diciembre, del Consell, en materia de ordenación del territorio y del litoral, paisaje, urbanismo, proyectos de inversión estratégica sostenible, actuaciones en materia de suelo y cartografía

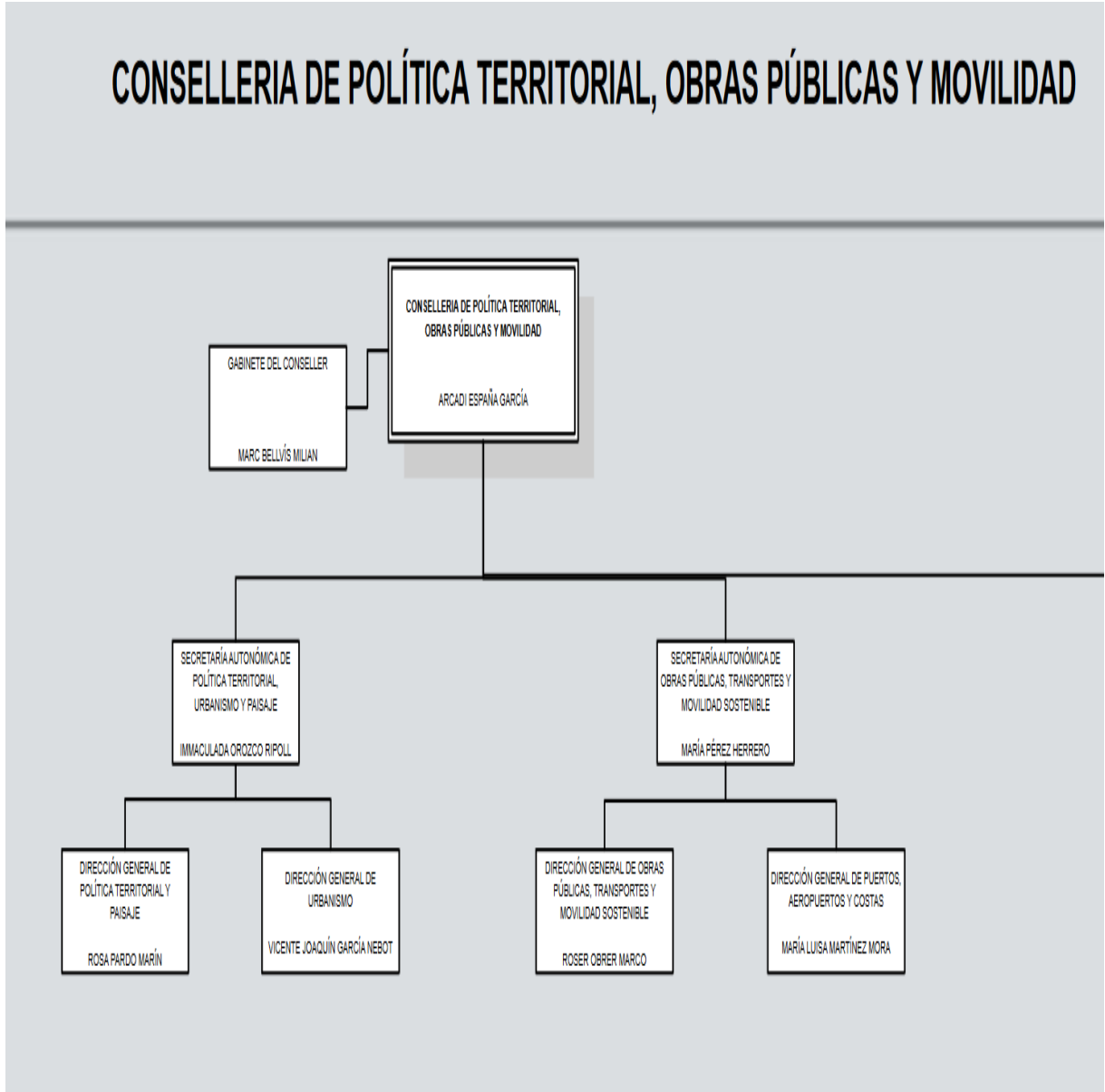
Dependen los centros directivos siguientes:

- a) Dirección General de Política Territorial y Paisaje
- b) Dirección General de Urbanismo.

El deterioro de la instalación de Port Blanc, motivó el cierre a la navegación y para que las instalaciones vuelvan a tener unos requisitos de seguridad la Conselleria de Política Territorial Obras Públicas y Movilidad tiene que proceder a un concurso para su explotación

El Puerto que nos ocupa es el puerto -Port Blanc- en el término municipal de Calpe puerto que ha venido siendo explotado mediante diversas concesiones y autorizaciones, encontrándose en estos momentos sin explotador y cerrado a la navegación.

Ilustración 1.- Organigrama de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad



Fuente: Generalitat Valenciana

b) Secretaría Autónoma de Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible  
Subsecretaría

2. La Secretaría Autónoma de Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible ejerce las funciones que se le atribuyen en el artículo 68 de la Ley 5/1983, de 30 de diciembre, del Consell, en materia de obras públicas, transportes, logística, puertos, costas y aeropuertos en materia de infraestructuras públicas viarias, ferroviarias, portuarias y aeroportuarias, seguridad vial, administración de costas, gestión y explotación de puertos e infraestructuras portuarias de competencia autonómica, planificación y logística del transporte, planificación, coordinación y ejecución de la oferta intermodal del transporte en la Comunitat Valenciana, seguridad y ordenación del transporte, gestión de la red de transportes, y movilidad metropolitana.

Dependen los centros directivos siguientes:

- a) Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad Sostenible  
b) **Dirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas**



Ilustración 2. Área objeto del trabajo

## 1.5. - Antecedentes

Siguiendo al Profesor Esteban Chapapria<sup>1</sup> *la ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, instaura un modelo de gestión portuaria para los puertos de interés general basado en unos entes públicos denominados "autoridades portuarias", con personalidad jurídica y patrimonio propios y diferente a la del Estado y que tienen plena capacidad para obrar. El Ente Público Puertos del Estado, está integrado por 43 puertos de interés general, gestionados por 28 autoridades portuarias, tres de ellas ubicadas en la Comunitat Valenciana, (Valencia, Castellón y Alicante).*

---

<sup>1</sup> D. Vicent Esteban Chapapria, es el autor de varias publicaciones en materia de puertos. En su experiencia aúna la práctica deportiva con la profesional y, fue en la década de los ochenta director de una instalación portuaria y vicerrector de Estudios y Convergencia Europea de la Universidad Politécnica.

La Constitución Española establece la titularidad estatal de los Puertos de interés General<sup>2</sup> en su artículo 149.6-200, reservando al Estado competencias en lo que respecta a Marina Mercante y abanderamiento de buques, iluminación de costas y señales marítimas, puertos de interés general, servicio meteorológico y matriculación de naves.

Por Real Decreto 3059/1982, de 24 de Julio, se transfirieron a la Comunitat Valenciana funciones en materia de puertos, y se traspasaron los correspondientes bienes, servicios, derechos, obligaciones y personal, créditos presupuestarios y documentación y, expedientes que se relacionaban en el acuerdo de la Comisión Mixta de transferencias.

La Generalitat asumió las competencias, (sin perjuicio de la competencia del Estado sobre algunos temas) en exclusiva de numerosos terrenos que afectaban a la planificación y la gestión portuaria, como por ejemplo, la ordenación del territorio y del litoral, los transportes marítimos, la pesca en aguas interiores y los puertos no declarados de interés general<sup>3</sup>

Asimismo, a la Administración Autonómica le correspondía el desarrollo legislativo y la ejecución de la legislación, en el marco de la legislación básica del Estado, sobre materias como concesiones administrativas, protección del medio ambiente, ordenación del sector pesquero, ordenación del transporte de mercancías y viajeros que tengan origen y destino en su territorio, o salvamento marítimo y vertidos industriales y contaminantes en las aguas territoriales del Estado correspondientes al litoral valenciano.

## 1.6. - Metodología y etapas del plan de trabajo

En este Trabajo Final de Grado, se han seguido las normas de la Facultad de Administración y Dirección de Empresas referente a La Normativa Marco de Trabajos Fin de Grado y Fin de Máster de la Universitat Politècnica de València aprobada por el Consejo de Gobierno de 7 de marzo de 2013 (BOUPV número 67), y modificada posteriormente por acuerdos de 21 de enero de 2015 (BOUPV número 85) y de 28 de mayo de 2015 (BOUPV) sobre la estructura, contenidos y normas de referencia bibliográfica.

En primer lugar estas etapas han consistido en las siguientes:

### 1. Definir el trabajo

La definición de este trabajo, ha sido posible, creando un plan de trabajo que me ha permitido llegar a dar respuesta y concretarlo viendo la realidad del procedimiento.

---

<sup>3</sup> Los puertos marítimos pueden ser considerados de interés general en atención a la relevancia de su función en el conjunto del sistema portuario español.

La planificación ha supuesto controlar la incertidumbre de plantear un trabajo con datos suficientes para que el lector pueda comprender este contexto teórico.

El conocimiento previo también supone revisar y reflexionar sobre la información teórica (búsquedas bibliográficas) y también recoge la aportación de mi experiencia previa como funcionaria de carrera del grupo C1 administrativos de la Generalitat Valenciana.

Creo que de alguna manera con este trabajo se realiza una investigación que implica un proceso de análisis de la realidad con el objetivo de dar una visión clara del conocimiento adquirido en la carrera y su aplicación práctica.

## **2. Crear un cronograma de trabajo**

Crear un calendario de trabajo me ha sido muy útil para la organización de cada día y saber cuánto tiempo puedo destinar a cada tarea hasta completar el proyecto y ajustar a las fechas establecidas para la defensa de la primera convocatoria incluyendo los posibles imprevistos por la entrega del proyecto.

## **3. Trabajar por etapas**

Lo he dividido en pequeñas etapas, de búsqueda de documentación, organización de trabajo y desarrollo con la revisión de cada una de esas etapas con tiempo establecido, con la comunicación con mi tutor ha sido muy necesario a lo largo de todo el proyecto.

Se ha tenido en cuenta los principios o criterios marcados por las normas que regulan el TFG en el grado de Gestión y Administración Pública, el cual, en todo caso, deberá reunir las siguientes características:

- Trabajo basado en problemas reales.
- Fundamentalmente práctico y aplicado.
- Pluridisciplinar.
- Relacionado con el trabajo profesional de un graduado en GAP.
- Esfuerzo acorde a los créditos reconocidos en el plan de estudios.
- Que tienda un puente hacia el ejercicio profesional típico de un técnico en la Administración Pública

El Modelo escogido abarca la actividad que se realiza en la organización de Puertos de la Generalitat, obteniendo para ello información relevante que me ha permitido poder desarrollar con datos efectivos este trabajo.

## CÁPITULO 2.- ORGANIZACIÓN GENERAL DE LA GESTIÓN DE LOS PUERTOS DE LA GENERALITAT VALENCIANA

### 2.1. - Antecedentes, creación y modificaciones

Las Transferencias en materia de puertos tuvieron lugar en los años ochenta<sup>4</sup>. La Generalitat, asumió inicialmente en el año 1982, la competencia de los puertos del litoral de la Comunidad que no fueron declarados de interés general, siendo completada definitivamente en 1985<sup>5</sup>.

Así pues, la Generalitat asumió las competencias cuyos servicios se transfirieron por el Real Decreto 3059/1982 de 24 de Julio, que se vio ampliado y modificado por otro, el Real Decreto 1986/1985 de 9 de Octubre en el que quedaban definitivamente valorados. En su virtud se transfirieron los puertos de: *Benicarló, Peñíscola, Borriana, Cullera, Dénia, Xàbia, Moraira, Calp, Altea, Benidorm, la Vila Joiosa, El Campello, Santa Pola y Tabarca*.

Con el Real Decreto 233/2000, de 18 de febrero, se eliminó la clasificación como puertos de interés general de los puertos de *Torre Vieja y Vinaròs*, y por Real Decreto 281/2000, de 25 de febrero, se amplían en este sentido los medios adscritos a las funciones y servicios traspasados a la Comunitat Valenciana por el citado Decreto 3059/1982.<sup>6</sup>

### 2.2.- Marco Normativo.

Partiendo de que estamos ante un puerto autonómico (art. 148.1.6.CE Y art. 149.1.20 CE y partiendo de que no estamos ante ninguna de los supuestos especiales del art.70 apartado octavo de la Ley /2004, se tendrá en cuenta la siguiente normativa:

- Ley 2/2014 de 13 de junio de Puertos de la Generalitat (LPUG)

---

<sup>4</sup> Comunitat Valenciana en 1982.

<sup>5</sup> El estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana, establecía en su artículo 31 la competencia exclusiva de la Comunidad Valenciana en materia de puertos -no clasificados de interés general- de acuerdo con los artículos 148 y 149 de la Constitución.

<sup>6</sup> El Artículo 5.de la LPEDM, en sus artículos, 2 y 3, establece "El cambio de clasificación de un puerto por alteración de las circunstancias a que se refiere el apartado anterior se realizará por el Gobierno, mediante Real Decreto, a propuesta del *Ministerio de Fomento*, y previa la tramitación del correspondiente expediente, con audiencia de la Comunidad Autónoma respectiva y, en su caso, de las demás Comunidades Autónomas que resulten afectadas de forma relevante por la zona de influencia comercial del puerto, así como de los Ayuntamientos en los que se sitúe la zona de servicio de éste.

- Real Decreto 2486/2980 de 26 de septiembre sobre puertos deportivos (aplicable en virtud del artículo 149.3 de la CE, en todo aquello que se sea contrario a la Ley de Puertos de la Generalitat
- 67/2010, de 23 de abril, del Consell, por el que se modifica el Decreto 123/2004, de 23 de julio, por el que se establecen medidas para el desarrollo de actuaciones en materia de puertos e instalaciones náutico-deportivas.
- Orden de 12 de febrero de 2007, de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte por la que se establece el baremo general de aplicación a los concursos para la construcción y/o explotación de instalaciones náutico-deportivas.
- Ley 33/2003 de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas
- Ley 9/2017 de 8 de noviembre de contratos del sector público por la que se transponen las nuevas directivas en materia de contratación.
- Ley 21/2013 de 9 de diciembre de evaluación de impacto ambiental

### 2.3.- Competencia y funciones.

Las competencias en materia de puertos corresponde al Estado y a las Comunidades Autónomas según la naturaleza del puerto, reservándose la Administración General del Estado la gestión de los puertos declarados de interés general<sup>7</sup>, en tanto que las Comunidades autónomas pueden asumir competencias legislativas y de ejecución sobre las restantes instalaciones portuarias.

La Generalitat asumió las competencias en materia portuaria en virtud del Estatuto de Autonomía para la Comunitat Valenciana que reconoce competencia exclusiva de la Comunitat autónoma en puertos que no tengan la calificación legal de interés general del Estado.

El fin propuesto por el Gobierno de la Generalitat para el conjunto de las instalaciones Portuarias existentes en su territorio es:

“Conseguir la máxima eficacia del sistema portuario de la Comunitat Valenciana para que reste un buen servicio a los ciudadanos, en el marco del desarrollo sostenible establecido, de forma que colabore al desarrollo económico y social de la misma y de sus habitantes.”

---

<sup>7</sup> Son puertos de interés general y por lo tanto, y de acuerdo con el artículo 149.1.20 de la Constitución Española, competencia exclusiva de la Administración del Estado



El logro de este fin se concreta en alcanzar los objetivos siguientes como determina el Plan de Puertos de la Comunitat Valenciana<sup>8</sup>:

- 1.- Lograr que todos los agentes implicados contemplen las instalaciones portuarias de la Comunitat Valenciana como un conjunto global, independiente de las competencias e intereses de las diferentes entidades públicas y privadas.
- 2.- Procurar alcanzar un marco normativo y unos planes de actuación que sean asumidos por todos los afectados.
- 3.- Mejorar la oferta/demanda de las actividades que se desarrollan en las instalaciones portuarias en la medida que las infraestructuras, los condicionantes medioambientales y la capacidad inversora lo permitan.
- 4.- Establecer una ordenación jerárquica de las instalaciones portuarias para conseguir una mayor eficacia, en función de las demandas actuales y futuras y de las capacidades y actividades vocacionales de cada instalación portuaria existentes o de nueva construcción.
- 5.- Desarrollar una política de concentración frente a la proliferación de las instalaciones portuarias en la costa.
- 6.- Crear un marco estratégico para todos los puertos de la Comunitat Valenciana que permita su desarrollo en el escenario de mayor crecimiento, favoreciendo sus posibilidades de ampliación.
- 7.- Proporcionar y conservar en buen estado las infraestructuras y los servicios de las Instalaciones portuarias con el nivel de calidad establecido.
- 8.- Asegurar el cumplimiento de los requerimientos medioambientales de las instalaciones portuarias existentes y de nueva construcción, de acuerdo con el marco del desarrollo sostenible adoptado.
- 9.- Colaborar a reducir los desequilibrios territoriales, fomentando la realización de actuaciones en aquellas zonas con dotaciones más bajas.
- 10.- Dado que las instalaciones portuarias se han convertido en espacios donde se desarrolla una intensa actividad socioeconómica, colaborar al desarrollo de los diferentes sectores y de sus trabajadores, promoviendo su adaptación e integración en las nuevas actividades que se están generando.

---

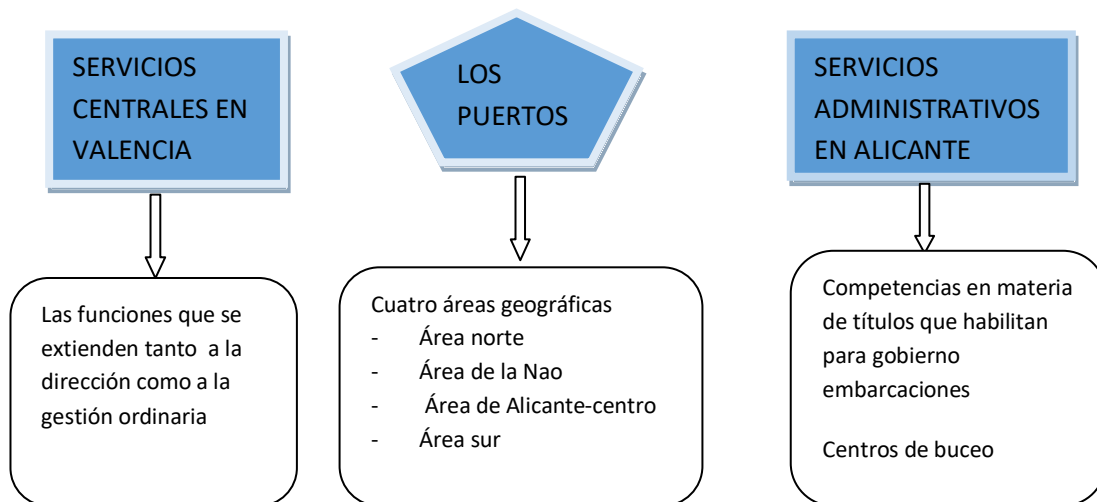
<sup>8</sup> El Plan de Puertos e Instalaciones Náutico-Deportivas de la Comunitat Valenciana, aprobado por Decreto 79/1989, de 30 de mayo, del Consell de la Generalitat, con sus posteriores modificaciones, tiene carácter esencialmente planificador y de ordenación de tramos de costa

## 2.4.- Estructura organizativa.

La organización se estructura en las siguientes en las siguientes unidades administrativas:

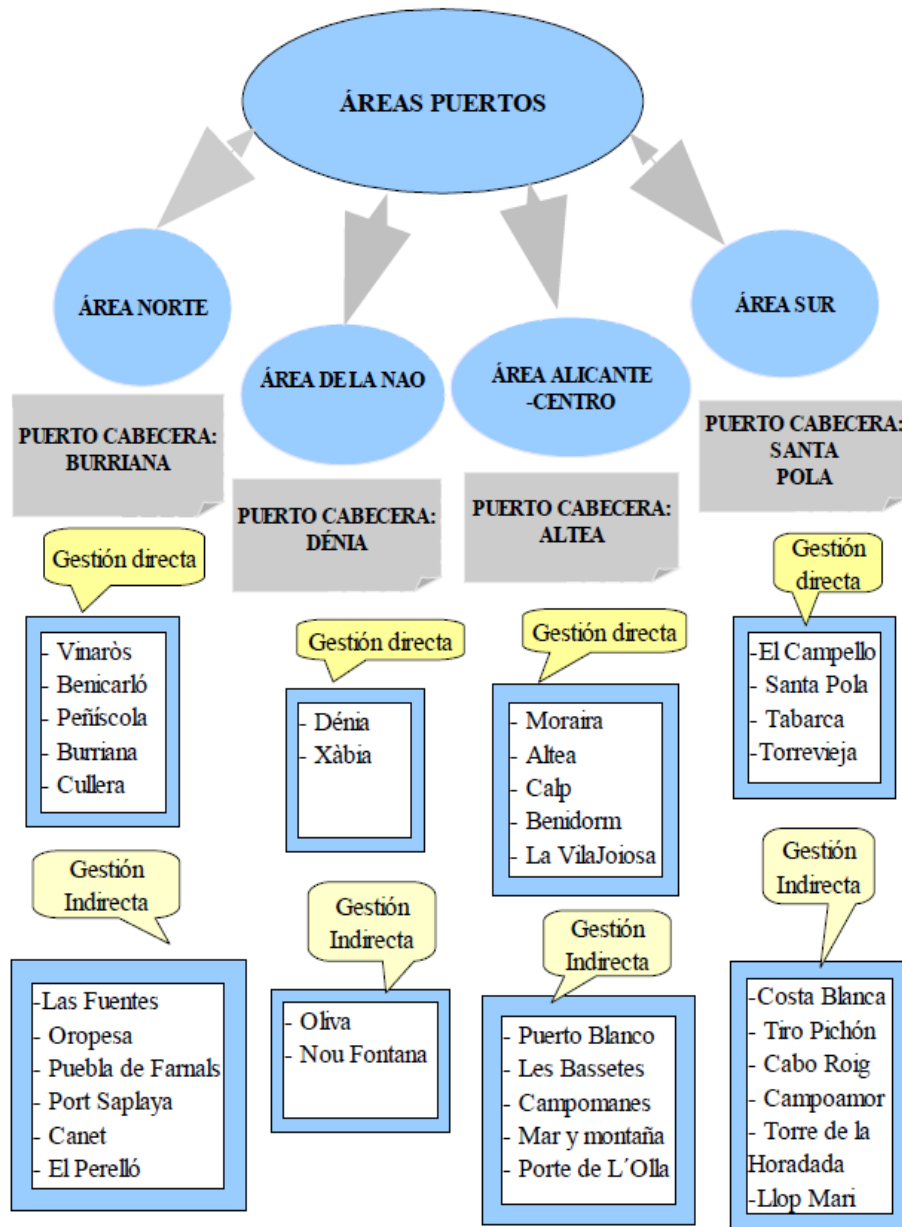
- ✓ Servicios Centrales en Valencia: Los servicios situados en la Conselleria de Política Territorial y Transporte, en donde se encuentra encuadrada la *Dirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas*, con sede en Valencia.
- ✓ En Alicante exclusivamente para las competencias en materia de títulos que habilitan para el gobierno de las embarcaciones de recreo, así como autorizaciones administrativas para apertura y funcionamiento de centros de buceo recreativo.
- ✓ Los Puertos agrupados geográficamente en cuatro zonas de funcionamiento para repartir la carga de trabajo entre cada una de estas cuatro aéreas, al frente de cada una de las cuales se sitúa un Ingeniero o Ingeniero técnico director del Área, y cuya sede se ubica en el llamado puerto cabecera de cada Área, tal y como se define en la ilustración número 2.

Ilustración 3.- Configuración estructura organizativa



Fuente: Elaboración propia basando en la organización de la estructura de organización de los puertos

Ilustración 4.- Reparto de las áreas de funcionamiento de los puertos



Fuente: Elaboración propia del Trabajo de Modelo de Gestión Pública de los Puertos de la Generalitat

Gestión de 16 puertos en régimen de gestión directa y 19 en régimen de concesión lo que hace un total de 35 puertos a su cargo.

## **CAPÍTULO 3.- METODOLOGÍA PARA LA DESCRIPCIÓN DEL MODELO DE GESTIÓN PARA DESARROLLO Y ESTUDIO DEL TRABAJO FINAL DE GRADO.**

### **3.1.- Introducción.**

La metodología que se ha empleado para estudiar este modelo de procedimiento en la gestión portuaria Valenciana y poder darle desarrollo desde que se inicia hasta que se finaliza, y también para comprender el contenido, ha sido a través de la observación en sus diferentes etapas del proceso.

La observación sistemática y en primera persona me ha permitido ir introduciendo la descripción, las competencias y las funciones de esta organización para que de una manera esquemática y sencilla se exponga de manera comprensible su origen, desarrollo y objetivos al que se quiere llegar.

Partiendo de un marco teórico de conceptualización del Servicio, así como sus características, fases, inconvenientes y dificultades.

A continuación presentar un enfoque práctico el Diseño del trabajo

Y Finalizar nuestro trabajo con una breve propuesta de mejora y conclusiones, a uno de los procedimientos administrativos utilizado en la Generalitat Valenciana.

### **3.2 Competencias y funciones.**

Con el inicio de esta última legislatura, el Gobierno Valenciano decidió la transformación de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte, (CIT) a la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, concentrado en el Departamento de Dirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas la planificación, la gestión y el impulso de todas las Infraestructuras esenciales para el crecimiento económico y para ello los puertos deben considerarse desde las variadas perspectivas funcionales que los caracterizan: refugio y base de embarcaciones, actividad pesquera, actividad náutico-deportiva, transferencia de viajeros y mercancías, actividad industrial, usos comerciales e incluso espacio urbano de uso ciudadano.

### **3.3.- Organización del trabajo en los puertos de gestión directa de la Generalitat.**

Bajo la dependencia directa del Director General de Puertos, Aeropuertos y Costas se encuentra la Subdirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas formada por los Servicios de Administración de Puertos, Aeropuertos y Costas y el Servicio de Explotación de Puertos.

Toda estructura es administrada y dirigida por dos Jefes de Servicio, uno Jefe se encarga de la parte de gestión y el otro Jefe de Servicio más la parte técnica, con el objetivo de la prestación, autorización y control de los servicios portuarios, aeropuertos y costas para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad. Estos departamentos serán los encargados, tanto del mantenimiento y conservación de los puertos, como de las instalaciones portuarias y de sus equipos y de la gestión y control de los aprovisionamientos, compra de materiales, adquisiciones de equipos, suministros, etc.

### 3.3.1.- Subdirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas.

Como área que ejerce cada una de las funciones encomendadas por el director general en las materias respectivas para la ejecución, gestión y control de los planes y programas de actuación; la proposición de programas, proyectos, obras y contratos que desarrollen los objetivos establecidos por el director general de Puertos, Aeropuertos y Costas, así como la dirección e inspección de las actuaciones correspondientes a la ejecución de dichos programas.

Asume la responsabilidad de la gestión directa de 16 puertos, estos puertos y 19 en régimen de concesión lo que hace un total de 35 puertos a su cargo.

#### 3.3.1.1.- El Servicio de Administración de Puertos.

El Servicio de Administración de Puertos se organiza de acuerdo a una estructura formada por dos Secciones:

##### A) Sección de Patrimonio y Recaudación:

- La liquidación y gestión de tarifas, cánones y tasas y el mantenimiento de la contabilidad de explotación.
- En particular, los de concesión o autorización de ocupación del dominio público portuario y de concesión de servicios públicos

✓ **Jefatura de Negociado de Gestión Administrativa.**

Se encarga de los asuntos relacionados con:

- Gestión dominio público portuario. A través del Negociado de Gestión Administrativa.
- Tramitación de expedientes de autorizaciones y concesiones tanto demaniales como de gestión de servicio público, en algunos casos mediante convocatoria de concurso público.
- Incidencias en los expedientes de autorizaciones y concesiones.
- Cambio de titularidad, modificación objetiva, autorización de obras dentro de la concesión aprobación de proyectos y actas, consultas de los interesados, actuaciones y comunicaciones con otros organismos públicos, etc.
- Tramitación de expedientes de devoluciones de fianzas
- Disciplina.
- Incoación de expedientes disciplinarios propios de puertos.
- Baja de oficio de embarcaciones de base en amarres de titularidad pública por falta de pago en periodo voluntario de tarifas portuarias.
- Ejecución subsidiaria.
- Recursos.

✓ **Jefatura de Equipo de Tarifas y Cánones:**

- Practica las liquidaciones correspondientes a tarifas, y cánones.
- Gestión de cobros domiciliados correspondientes a dichas liquidaciones.
- Gestión de liquidaciones con la Conselleria de Hacienda
- Devolución de ingresos indebidos
- Propuestas de anulación de liquidaciones
- Grabación de fichas de altas y bajas de concesionarios y autorizados.

**B) Sección Económico Presupuestaria:**

✓ **Jefatura de Unidad Económica.**

- La sección económica presupuestaria desarrolla a través de la unidad de gestión económica las siguientes funciones:
- Gestión del Gasto: Capítulo II y Capítulo VI (Compra de Bienes e Inversiones reales)
- Elaboración de previsiones presupuestarias, seguimiento y control relativo a los capítulos II y VI.
- Elaboración y seguimiento de contratos menores de los capítulos II y VI.
  - Mantenimiento de la cuenta de explotación de los puertos
  - Tramitación y control de facturas de caja fija

### 3.3.1.2.- El Servicio de Explotación de Puertos:

Este Servicio está formado por tres Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, y un técnico de Obras Públicas, también para las cuatro (4) zonas geográficas, se cuenta con un ingeniero director de Área que agrupa a los puertos de su competencia.

Toda esta estructura es administrada y dirigida por el Jefe de Servicio de Explotación de Puertos, con el objetivo de lograr que los servicios portuarios, tanto la prestación, autorización y control se desarrollen en condiciones optimas de eficacia, economía, productividad y seguridad.

Este departamento es el encargado de:

- La dirección técnica de la explotación de los puertos de la Generalitat.
- La prestación y ordenación de los servicios portuarios, la policía de zonas de servicio y las funciones propias en relación con la protección civil.
- La conservación y mantenimiento de las infraestructuras e instalaciones portuarias.
- La emisión de informes, replanteo, reconocimiento final e inspección de las autorizaciones y concesiones del dominio público portuario.
- La inspección de los puertos explotados en régimen de concesión.

### 3.4.- Dominio público portuario.

La doctrina tradicional acostumbra a definir *“el dominio público o demanio como aquel conjunto de bienes y derechos reales cuya titularidad corresponde a un ente público y que, por encontrarse afectados directamente a un uso o servicio público, se someten a un régimen jurídico especial”*.

Los bienes demaniales están destinados a un uso público, se produce por tanto una relación jurídica que liga a la Administración “propietaria” con los usuarios de los bienes Este uso, sin embargo, puede ser de diversas clases, se distingue entre uso común, general o especial, por un lado, y uso privativo, por otro, de los bienes de dominio público.

De acuerdo con esta regulación, la concesión demanial puede ser definida como aquel acto administrativo en virtud del cual la Administración titular confiere a un tercero un derecho de uso privativo y temporal de una porción del dominio público o un derecho de uso común especial de duración superior a cuatro años, conservando aquélla en todo caso su titularidad, así como las potestades de policía necesarias para asegurar el cumplimiento de las condiciones de la concesión y la indemnidad del bien concedido.

“La doctrina clásica entendía que las concesiones demaniales eran actos administrativos, siendo, por tanto, unilaterales. Sin embargo, la doctrina y la jurisprudencia, ha dado lugar a afirmar que sobre la base de que la concesión demanial da lugar a un vínculo estable, con derechos y deberes para ambas partes, sin perjuicio de las facultades legales de revocación que, por razones del interés público está llamada a proteger, conserva la Administración titular del bien”

“La doctrina moderna afirma que las concesiones, tienen un carácter contractual, apoyándose para ello en que la concesión demanial se otorga con arreglo a ciertas normas específicas y «a la normativa reguladora de la contratación que «en ningún caso podrán ser titulares de concesiones sobre bienes y derechos demaniales las personas en quienes concurra alguna de las prohibiciones de contratar reguladas en el Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas”

La Administración portuaria ostenta la competencia sobre la gestión del dominio público portuario de la Generalitat, a través de las formas previstas en el ordenamiento jurídico, de acuerdo con los criterios derivados de las políticas públicas sectoriales en materia portuaria y las exigencias derivadas de la planificación portuaria.

*La gestión del dominio público portuario comprende la ejecución de obras, el otorgamiento de autorizaciones y concesiones, la prestación de servicios, la adopción de medidas de protección y defensa, y cualesquiera otras funciones o actuaciones previstas en la ley.*

Dentro del dominio público portuario también se pueden dar otros usos que son compatibles con los portuarios, tales como los culturales, deportivos, educativos, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no portuarias que favorezcan el equilibrio económico y social de los puertos.

- Reglas generales de utilización del dominio público portuario.

En el dominio público portuario podrán llevarse a cabo actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios propios de cada puerto.

A tal efecto, tienen la consideración de usos portuarios los siguientes:

- a) Usos comerciales, relacionados con los servicios propios del tráfico portuario.
- b) Usos pesqueros.
- c) Usos náuticos-deportivos.
- d) Usos complementarios o auxiliares.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en la zona de servicio esté justificada por razón del tráfico portuario o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.



### 3.4.1.- El dominio público portuario valenciano.

El dominio público portuario de titularidad de la Generalitat, tiene por objeto la regulación de los usos a que se pueden destinar los distintos elementos del sistema portuario de la Generalitat, así como establecer lo necesario para acometer la construcción de nuevos puertos y la ampliación de los existentes, conteniendo la normativa esencial en materia de otorgamiento de autorizaciones y concesiones administrativas, su extinción y la prestación de las garantías exigibles en cada caso.

Está integrado por las superficies de tierra, las aguas marítimas e interiores, las obras y las instalaciones afectas a usos, actividades o servicios portuarios, así como las obras e instalaciones realizadas sobre el dominio público marítimo-terrestre adscrito para fines portuarios.

Las aguas marítimas e interiores, y los terrenos de dominio público marítimo-terrestre ocupados por el puerto tienen la consideración de bienes adscritos a la Generalitat.

Asimismo, forman parte del dominio público portuario de titularidad autonómica los terrenos e instalaciones que la Conselleria competente en materia de puertos tenga afectado al uso o servicio portuario, de conformidad con lo dispuesto en la legislación de patrimonio de la Comunidad Autónoma.

### 3.4.2.- Bienes que integran el dominio público portuario.

El artículo 5 de la Ley de Puertos de la Generalitat Valenciana, establece como bienes del dominio portuario:

*“El dominio público portuario de la Generalitat estará integrado por los puertos e instalaciones portuarias transferidas por el Estado y sus pertenencias, el conjunto de obras e instalaciones para fines portuarios y los bienes que la Generalitat afecte a dichos fines.*

*La adscripción de nuevos terrenos de dominio público marítimo terrestre necesarios para la provisión de infraestructuras y realización de actividades portuarias se realizará por la Administración del Estado de conformidad con lo dispuesto en su propia legislación, y permitirá a la Generalitat el otorgamiento de los títulos habilitantes y la autorización de las obras que correspondan.*

*De conformidad con lo prevenido en la legislación de puertos del Estado, tendrán la consideración de puertos de la Generalitat los espacios pesqueros y los destinados a usos náuticos deportivos que, estando adscritos a puertos de interés general, puedan ser segregados de la zona de servicio por poseer infraestructuras portuarias independientes, espacios terrestres y marítimos diferenciados y no dividir ni interrumpir la zona de servicio del puerto de modo que pueda afectar a la explotación de éste.”*

Los puertos de competencia de la Generalitat son bienes de dominio público e integran el dominio público portuario:

1. Los terrenos, obras e instalaciones fijas de la Generalitat Valenciana afectados al servicio o uso público portuario.
2. Las obras que la Administración Portuaria realice sobre dicho dominio.
3. Las obras e instalaciones construidas por los titulares de una concesión cuando reviertan a la Administración Portuaria.
4. Los terrenos incorporados por los concesionarios para completar la superficie de una concesión de dominio público portuario que les haya sido otorgada, cuando así se establezca en las clausulas de la concesión.
5. Los terrenos y espacios de agua adscritos o que en el futuro se adscriban a la Comunidad Autónoma para usos portuarios.

### 3.5.- La gestión de los servicios. Modalidades de gestión del dominio público.

Se distingue entre la gestión directa y la gestión indirecta.

- **Se entiende por gestión directa**, aquella modalidad de gestión en la que la explotación de los puertos se realiza por la Administración Portuaria en las formas permitidas por la Ley.

Para su clasificación, entendemos por puertos de gestión directa aquellos que se ajustan a esta definición, sobre todo en lo relativo a la gestión de amarres de uso público. En estos puertos también se otorgan concesiones y autorizaciones.

La gestión directa de dieciséis (16) instalaciones portuarias.<sup>10</sup>

En esta materia la regulación sujeta a la obtención del pertinente título habilitante cualquier utilización que presente circunstancias de exclusividad, intensidad, peligrosidad o rentabilidad.

Se llama autorización administrativa -título exigido para la ocupación del dominio público portuario con bienes muebles o instalaciones desmontables o sin ellos - por plazo inferior a tres años, y establece sus características, el procedimiento y condiciones para su otorgamiento.

Y la concesión administrativa, título necesario para la ocupación del dominio público Portuario con obras o instalaciones fijas, así como la ocupación por plazo superior a tres años.

---

<sup>10</sup> Se trata, de puertos de utilización, pesquera, recreativa y comercial que conforman una red de gran heterogeneidad funcional que se extiende por todo el litoral valenciano.

La normativa recoge sus características, el procedimiento y condiciones para su otorgamiento, con las debidas garantías de transparencia y publicidad.

▪ **Actividades que precisan Autorización:**

Se precisa autorización administrativa para el desarrollo en el ámbito portuario de actividades industriales, comerciales y de servicios al público en que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

- Que se trate de instalaciones desmontables.
- Que se trate de ocupación con bienes muebles.
- Plazo inferior a tres años.

▪ **Actividades que precisan Concesión:**

Concesión de obras públicas portuarias

*“Artículo 22 El contrato de concesión de obra pública portuaria”*

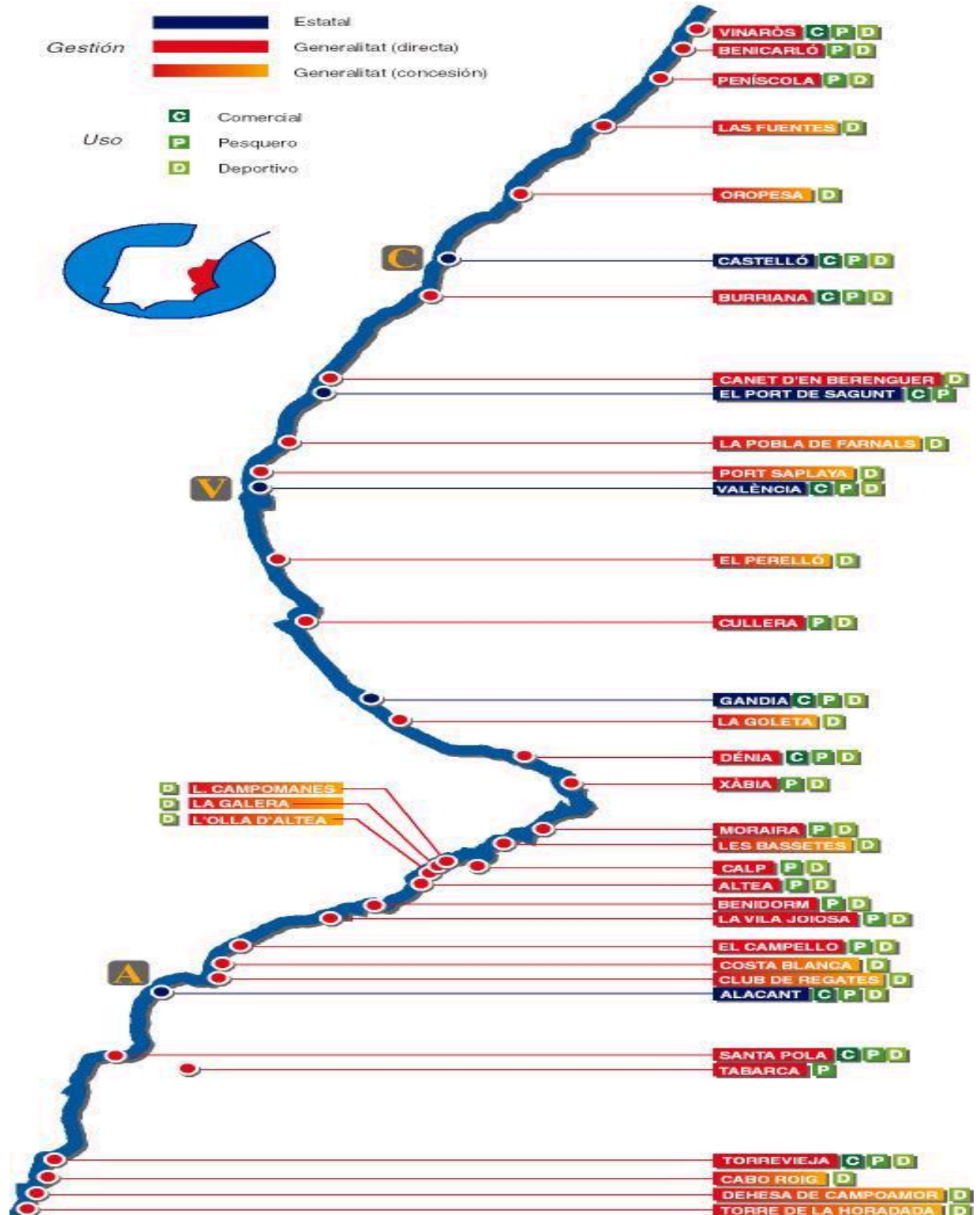
1. La Administración portuaria podrá promover la construcción de obra pública portuaria en régimen de concesión.
2. Sin perjuicio del contenido mínimo previsto en la legislación de contratos del sector público, los estudios de viabilidad de concesiones de obra pública portuaria deberán incluir un proyecto básico de las mismas.
3. El contrato de concesión de obra pública portuaria habilitará directamente para la ocupación y utilización del dominio público portuario en el que deba construirse la obra pública portuaria que constituya su objeto, siendo de aplicación lo dispuesto en esta ley a los efectos del régimen económico y de utilización del dominio público portuario.
4. Las concesiones de obra pública portuaria se otorgarán por el plazo que se establezca en el pliego de cláusulas administrativas particulares, que en ningún caso podrá exceder los 40 años.

Número 4 del artículo 22 redactado por el artículo 79 de la Ley [COMUNIDAD VALENCIANA] 27/2018, de 27 de diciembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalitat («D.O.C.V.» 28 diciembre). Vigencia: 1 enero 2019

5. Los plazos fijados en los pliegos de cláusulas administrativas particulares podrán ser prorrogados de forma expresa hasta el límite establecido en el apartado anterior y, en su caso, reducidos de conformidad con lo prevenido en la legislación general reguladora del contrato de concesión de obra pública.
6. En materia de concesión de obra pública portuaria habrá de estarse a lo dispuesto en la legislación básica estatal reguladora de esta modalidad contractual, a las especialidades

previstas en este artículo y en los artículos reguladores de las concesiones demaniales y a la legislación sectorial aplicable.”

Ilustración 5. Distribución Geográfica de los puertos de la Comunitat Valenciana



Fuente: Reproducción Generalitat. Sistema Portuario

Se precisa concesión administrativa para el desarrollo en el ámbito portuario de actividades industriales, comerciales y de servicios al público en que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

- Ocupación de bienes de dominio público portuario con obras.
- Ocupación del dominio público portuario con instalaciones no desmontables.
- Ocupación del dominio público portuario con obras o instalaciones por plazo superior a tres años.

Corresponde al Ingeniero Director del Puerto la relación con los posibles peticionarios de autorizaciones y concesiones, a fin de informarles inicialmente sobre las posibilidades de lo que pretenden, y de cuál es la tramitación a seguir.

A efectos de su general conocimiento y para información previa a los usuarios que la soliciten, a continuación.

- **Entendemos por puertos de gestión indirecta**, aquellos otorgados en su totalidad a un concesionario para su gestión. Se trata de 19 puertos deportivos.<sup>11</sup>

Corresponde a la Administración Portuaria la potestad de inspección y policía, así como la potestad sancionadora en relación con la conservación del dominio público portuario, su correcta utilización o aprovechamiento y la prestación regular de los servicios públicos portuarios.

Del régimen de los puertos otorgados en su totalidad en concesión se debe hacer hincapié, en las disposiciones que van a regular la explotación del puerto en concesión, que constituyen el **Título concesional**.

Además de la Ley, todos los puertos en concesión se regirán por el Reglamento de Explotación de Puertos en Régimen de Concesión, que, de naturaleza normativa, se apruebe por el director/ora de la dirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas.

---

<sup>11</sup> Constituyeron el núcleo inicial de la oferta náutico-recreativa y que la administración gestiona de modo indirecto. A estos efectos, se entiende por explotación la puesta a disposición de los bienes que integran el dominio público portuario para su ocupación, utilización o aprovechamiento, así como la prestación de los servicios portuarios a los usuarios, a cambio de la correspondiente contraprestación económica.

### *Construcción y Explotación de puertos deportivos en régimen de concesión administrativa.*

Para este tipo de concesión se emplea el llamado **contrato de concesión de obra pública**.<sup>12</sup> En el ámbito portuario, el contrato de concesión de obra pública tiene por objeto la construcción y explotación, o solamente la explotación de una obra pública portuaria, siempre que se encuentren abiertas al uso público o aprovechamiento general.

La construcción de un nuevo puerto de titularidad autonómica Valenciana exigirá la previa aprobación del correspondiente proyecto y de los estudios complementarios por la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.

Los proyectos de construcción se sujetaran al procedimiento de declaración de impacto ambiental de acuerdo con la legislación aplicable.

La construcción y explotación de la obra pública portuaria objeto de la concesión se realiza a riesgo y ventura del concesionario, quien asume los riesgos derivados de su ejecución y explotación en los términos y con el alcance previstos en la legislación general y reguladora del contrato de concesión de obra pública

El contrato de concesión de obra pública habilita directamente al concesionario para la ocupación y utilización del dominio público portuario en el que se construye la obra pública que constituye su objeto.

Se entiende por explotación de una obra pública portuaria la puesta a disposición de la misma a favor de los usuarios de aquella o de los prestadores de servicios para su ocupación, utilización o aprovechamiento, a cambio de la correspondiente retribución económica. Las concesiones de obra pública portuaria se otorgan por el plazo que se establece en el pliego de cláusulas administrativa particulares, y no puede exceder de 30 años.

### *Régimen especial de los puertos deportivos.*

Los puertos deportivos son los construidos o destinados para ser utilizados por embarcaciones deportivas y las zonas portuarias de uso náutico deportivo que con tal finalidad se construyen o se habilitan en los puertos destinados a la industria y comercio marítimo.

Las concesiones para la construcción y explotación de puertos deportivos y zonas portuarias náutico-deportivas se otorgan mediante concurso.

En el título concesional se establecen las condiciones que se consideran adecuadas para la ejecución de la obra y la prestación de los servicios gestores y usuarios que por cualquier

---

<sup>12</sup> Este tipo de contratos es el referido por la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de Obra Pública.

El contrato de concesión de obra pública portuaria reconoce al concesionario el derecho a percibir una retribución consistente en la explotación de la totalidad o parte de la obra.

titulo de la concesión o de parte de ella o de cualquiera de sus elementos quedan obligados por las condiciones de otorgamiento que rigen la concesión en los mismos términos que el concesionario.

Las concesiones revierten a la Administración portuaria, al término del plazo establecido en la concesión

La realización de nuevas obras de infraestructura y la ampliación de los puertos en concesión existentes, exigirá la redacción y aprobación del correspondiente proyecto y Estudios complementarios por la Autoridad Portuaria competente o, en su caso, por la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, a través de su Dirección General de Transportes, Puertos y Costas.

Dichos proyectos se someterán al procedimiento de evaluación de impacto ambiental cuando ello sea exigible en aplicación de la legislación específica.

## CAPÍTULO 4.- PROPUESTA DEL PROCEDIMIENTO DE PÚBLICA CONCURRENCIA PARA LA ADJUDICACIÓN DE CONCESIÓN DEMANIAL PARA LA EXPLOTACIÓN DE UNA INSTALACIÓN NÁUTICO-DEPORTIVA PORT BLANC (T.M DE CALP)

### 4.1.- Ley Autonómica en materia de puertos.

El desarrollo de las competencias de la Comunitat Valenciana en materia de puertos precisaba de una ley específica para resolver la situación provisional que se había creado por la asunción de determinadas normas de la legislación estatal y operada por el artículo 54 de la ley 11/2002 de Medidas Fiscales de Gestión Administrativa y Financiera y de organización de la Generalitat. Así pues no es hasta el año 2014, cuando se consigue la Ley autonómica de puertos que era el reto prioritario al que se enfrentaba el sistema portuario valenciano para atender las necesidades reales de los usuarios del servicio portuario, usuarios de las instalaciones gestionadas por la propia Administración, como de las que gestionan los titulares de concesiones administrativas,

Esta Ley 2/2014 de 13 de junio de Puertos de la Generalitat (publicada en el DOCV nº 7298, de 18 de junio de 2014) establece un máximo de duración de las concesiones de puertos autonómicos de 30 años, incluidas las prorrogas. (Art. 32)

Esta norma ha cambiado ya que hasta esa fecha de la Ley autonómica mencionada, la duración de las concesiones en los puertos se regía por la Ley de la Administración General del Estado a través de la Ley 27/1992 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante que establecía el otorgamiento de concesiones por una plazo de 50 años.

También la Ley autonómica ha variado en el sentido que ahora no contempla la posibilidad de permitir a los concesionarios, transcurrido el plazo de concesión poder continuar con la

concesión sin necesidad de volver a iniciar un nuevo procedimiento para una nueva adjudicación de la concesión.

La Ley de Puertos de la Generalitat lo que hace es incluir una regulación con la posibilidad de continuar con la explotación de la concesión mediante el otorgamiento de una nueva concesión a través de un nuevo procedimiento de concurrencia pública en el que el concesionario, en todo caso podría tener a su favor un derecho de tanteo.

#### 4.2. - Fundamentos de la propuesta y justificación de la misma

La convocatoria del procedimiento de pública concurrencia tiene que estar previsto en los pliegos de condiciones de otorgamiento ya que las concesiones para su explotación tienen un régimen muy específico, en donde se establece: *“El otorgamiento de concesiones para las instalaciones náutico-deportivas no explotadas a la entrada en vigor de esta Ley por un Club Náutico sin fines lucrativos u otro deportivo sin fines lucrativos o una administración pública o entidad de derecho público o privado dependiente de la misma, se otorgaran por concurso”*

El criterio para juzgar cuando estamos ante un contrato administrativo o una concesión demanial atiende a la prevalencia en el servicio que pueda obtenerse un interés público o finalidad pública frente al interés privado de la instalación de un negocio o actividad que requiera la ocupación privativa de un bien demanial.

*Como advierte la Recomendación 1/2011, de 6 de abril, de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa, en la calificación de un contrato es de aplicación, como elemento delimitador, la causa es el negocio.”*

La concesión prevalecerá en el interés privado de instalación de un negocio que requiera de la cesión de un bien demanial mediante su utilización privativa con beneficio para el particular que ocupa el espacio cedido.

#### 4.3.- Objeto del procedimiento elegido: Procedimiento de pública concurrencia de concesión de dársenas o instalaciones náutico-deportivas.

Esta propuesta nace con el espíritu de explicar la libre competencia que otorga a la autoridad portuaria en un papel más relevante como órgano de contratación.

Es en este contexto (como órgano de contratación) es donde la mesa de contratación no va a ser nombrado por el órgano de contratación de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad sino por personal dependiente de la Dirección General de Puertos y costas para la selección de ofertas.

Se expone por tanto como a través de un proceso de otorgamiento de concesión demanial mediante adjudicación por procedimiento de pública concurrencia, (según establece en el artículo 38 de la vigente ley 2/2014, de Puertos de la Generalitat Valenciana) que en la



licitación para este procedimiento se acude de forma supletoria, a la Ley de Contratos del Sector público<sup>13</sup>.

Se podría definir como una contratación pública porque va a dotar al órgano adjudicador de una herramienta útil, que va a contribuir a la difusión y observancia de los principios inspiradores de la contratación pública.

El procedimiento elegido permite a la administración portuaria convocar un concurso para el otorgamiento de una concesión cuando resulta que de la información pública pudieran existir varios solicitantes interesados, así pues de esta forma la Administración puede fijar los requisitos para participar en un procedimiento de pública concurrencia, los criterios para su adjudicación y la ponderación de los mismos, así como el pliego de condiciones de la autorización.

Se trata de una instalación náutico deportiva Port Blanc, para un uso muy específico que es el de explotar una instalación náutico deportiva, estamos ante una ocupación del dominio público portuario que requiere obras o instalaciones no desmontables, para lo que se necesita el otorgamiento de una concesión demanial.

A través de la competencia, las Administraciones Públicas y la Sociedad en general se pueden beneficiar de las mejores ofertas en relación con bienes y servicios, en términos de precio, calidad e innovación, contribuyendo a la generación de valor social y económico y garantizando la libre concurrencia, la competitividad y la igualdad de oportunidades.

#### 4.4. - Procedimiento de adjudicación: Concurso

La concesión de dominio público tiene como causa inmediata la explotación rentable de un determinado sector de titularidad administrativa, mediante la incorporación de determinadas instalaciones, de mayor o menor fijeza, dirigidas a una actividad económica que requiere como sede física *el demanio*.

El procedimiento de adjudicación se recoge en la normativa sectorial específica y, subsidiariamente en la normativa general patrimonial de las Administraciones Públicas.

Como normativa sectorial específica se estará por remisión a ley 2/2014 de 13 de junio de Puertos de la Generalitat a los establecido en la Ley 22/1988 de 28 de Julio de Costas.

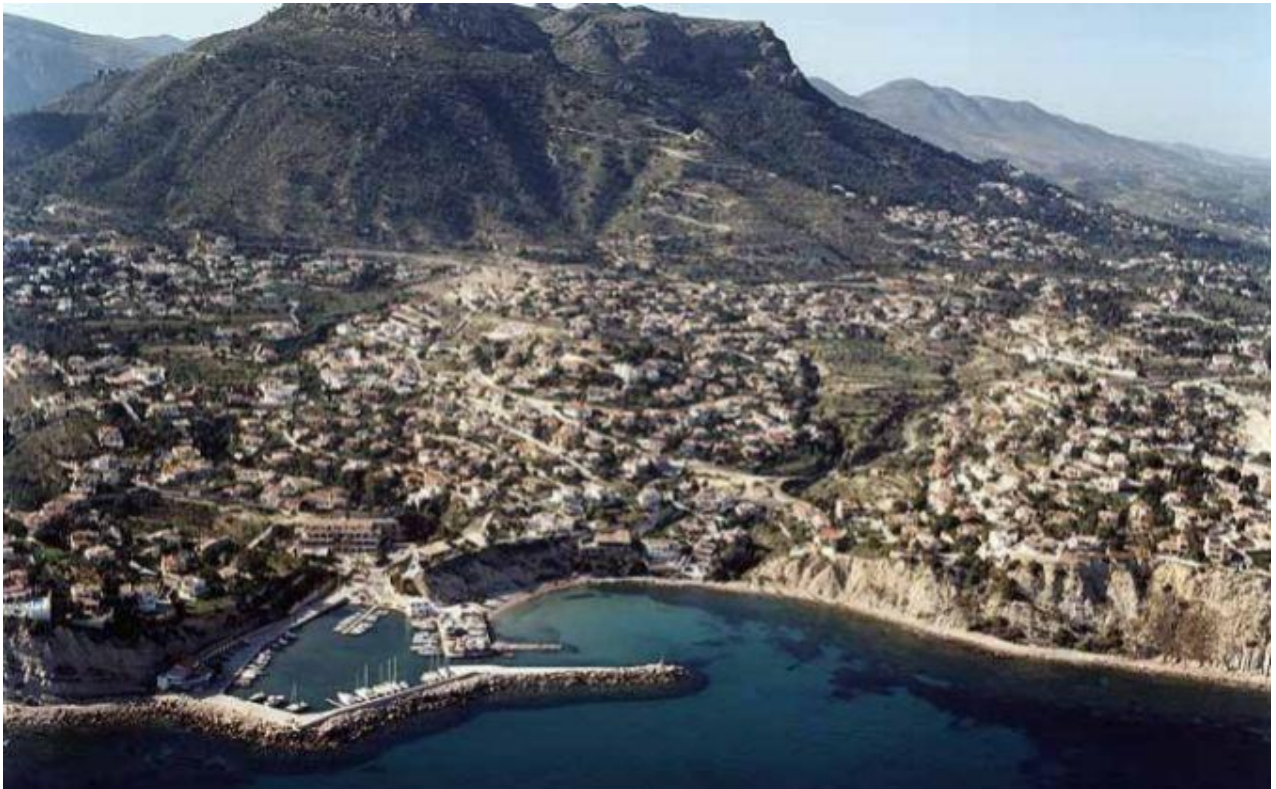
En lo no regulado en la normativa citada en cuanto a preparación y adjudicación de la concesión se estará a los previsto en la Ley 9/2017 de 8 de noviembre de Contratos del Sector Público por lo que se transponen al ordenamiento jurídico español las directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE de 26 de febrero de 2014.

---

<sup>13</sup> La Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público que entró en vigor el 9 de marzo de 2018, otorga una especial

La instalación náutico-deportiva, será una instalación abierta al público para dar soporte a actividades náutico-deportivas, así como el desarrollo de otras actividades abiertas al público y a las embarcaciones, estando regulados en el Pliego de Prescripciones técnicas que incluye las prescripciones relativas a la explotación y por el Reglamento de Explotación y los precios desarrollados en su concordancia, que podrá aprobar la Administración cuando sea procedente.

Fotografía 1.- Vista aérea de Port Blanc



Fuente fotografía Proyecto Puerto Blanco

El procedimiento estudiado varía muy poco en ese sentido a lo establecido en la contratación ya que se trata del principio de la libre concurrencia o igualdad de trato, uno de los principios generales de la contratación.

En el procedimiento, se establece lo siguiente:

### **PROCEDIMIENTO**

*El procedimiento de aplicación se recoge en la normativa sectorial específica y, subsidiariamente, en la normativa general patrimonial de las Administraciones Públicas. Como normativa sectorial específica se estará, por remisión de la Ley 2/2014, de 13 de junio, de Puertos de la Generalitat, a lo establecido en la Ley 22/1988, 28 julio, de Costas y en los artículos 131 y siguientes del RD 876/2014, de 10 octubre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Costas.*

*En lo no regulado en la normativa citada, en cuanto a preparación y adjudicación de la concesión, se estará a lo prescrito en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (en lo sucesivo LCSP).*

*La Ley 2/2014, de 13 de junio, de Puertos de la Generalitat, dispone en su artículo 38 que la Administración podrá convocar procedimientos de pública concurrencia para el otorgamiento de concesiones en el dominio público portuario*

*La Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio ostenta todas las prerrogativas recogidas en la Ley 2/2014, de 13 de junio, y demás normativa de aplicación supletoria en cuanto a la interpretación de las cláusulas recogidas en la concesión demanial, así como la de resolver las dudas que ofrezca su cumplimiento.”*

Podemos señalar las 5 fases en las que se desarrollará este procedimiento y que tiene que ver con las fases que se estudian para la contratación administrativa

- Fase I: Decisión
- Fase II: Selección del procedimiento
- Fase III: Diseño de los pliegos
- Fase IV: Desarrollo del procedimiento de licitación pública
- Fase V: Ejecución del contrato público (otorgamiento de la concesión)

- FASE I DECISIÓN

En términos generales, existe una determinada situación en la que la administración pública va adjudicar una concesión por concurso de acuerdo con lo establecido en la normativa puertos.

En primer lugar, hemos de tener en cuenta que se va a formalizar un “contrato” de adjudicación de concesión por lo que nos encontramos ante un supuesto que encaja la modalidad de concesión pero que no se puede adjudicar a petición de persona interesada, sino a través de un procedimiento público.

Se considera aquí que la administración no dispone de los medios propios o servicios técnicos para que pueda ejercer directamente el propio servicio.

- FASE II SELECCIÓN DEL PROCEDIMIENTO.

En este contexto, las consultas básicamente se harán a la Abogacía General de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad para conocer en la redacción del Pliego de Bases, y el Pliego de Otorgamiento de la Concesión.

Este procedimiento, al igual que sucede en la propia contratación administrativa debe seguir los principios de transparencia, publicidad y proporcionalidad., establecidos en la LCSP

La modalidad seleccionada permitirá el trato igualitario y no discriminatorio, así como respetar la competencia para los licitadores.

Se dará su valor estimado, para que a partir de ese valor se puedan lanzar las ofertas, a través de:

- 1) Pliego de Bases.
- 2) Pliego de condiciones de otorgamiento de la concesión.
- 3) Oferta del adjudicatario.

Dentro de los límites y con sujeción a los requisitos y efectos señalados en la (LCSP), el órgano de contratación <sup>14</sup> ostenta la prerrogativa de interpretar la concesión administrativa, resolver las dudas que ofrezca su cumplimiento, y poder modificarlos por razones de interés público, acordar su resolución y determinar los efectos de esta.

Las características de lo no regulado por la Ley de Puertos en cuanto a preparación y adjudicación de la concesión se estará a lo prescrito en la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público.

- FASE III. DISEÑO

Los pliegos de condiciones de los contratos son los documentos que determinan el acceso a la concurrencia por parte de los potenciales licitadores, así como las principales variables del contrato.

Por ello, la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, de acuerdo con el decreto 159/2015 del Consell, por el que se establece el Reglamento orgánico y funcional de la Conselleria, elaborará los pliegos con los aspectos relevantes a efectos de las competencias siguientes:

---

<sup>14</sup> En este caso la constitución de la mesa de contratación está formada por personal de la Dirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas, además de un representante de la Intervención Delegada.

1. Acceso a la licitación  
(Mediante la información pública que da acceso a las bases de la convocatoria)
2. Criterios de adjudicación

3. Duración del contrato, en nuestro caso la duración de la concesión que establece la Ley de Puertos de la Generalitat Valenciana.

#### 1. Acceso a la licitación

Las personas naturales o jurídicas que quieran contratar con el sector público tienen que acreditar que tienen plena capacidad de obrar, que no están incurso en alguna prohibición de contratar, y que tienen la solvencia económica y financiera, y técnica o profesional requerida o, en los casos que así lo exige la LCSP.

#### 2. Criterios de adjudicación

Los criterios de adjudicación son aquellos que se emplean para valorar las diversas ofertas de los licitadores a fin de adjudicar el contrato. Los mismos deben de guardar relación con el objeto del contrato, ser objetivos, publicarse y recogerse junto con su ponderación en los pliegos, así como los criterios de desempate entre ofertas conforme a criterios objetivos y la ponderación de las mejoras en las ofertas (Art. 145 a 147 LCSP).

Tanto la propia LCSP como la jurisprudencia y doctrina establecen claramente que la solvencia es el elemento que mide la aptitud de las empresas, mientras que los criterios de adjudicación han de medir las características de la oferta.

En este expediente, los Pliegos de Bases de otorgamiento de la concesión va a ser fundamentales a la hora de fijar las cláusulas administrativas, y la justificación de los criterios de adjudicación en cuanto al aspecto económico y a la calidad técnica portuaria.

Los elementos que se tienen en cuenta para valorar las ofertas, así como el peso que se confiere a cada uno de ellos dentro del total de valoración, deben reflejar la importancia y prioridad de los elementos competitivos básicos. De ser posible la ponderación debería reflejar un equilibrio entre el precio y el resto de criterios.

De acuerdo con la normativa pueden establecerse umbrales para evitar la presentación de ofertas anormalmente bajas, si bien se debe evitar dar un valor absoluto a estos efectos, para que no existan interferencias en los incentivos a ofertar en precios, ya que la revelación de esta información puede restringir la competencia severamente.

En cualquier caso, los límites han de ser objetivos y estar contemplados en los pliegos correspondientes.

Los criterios deben ser definidos adecuadamente por el órgano adjudicador, explicando claramente el objetivo perseguido con cada uno de ellos. Tras realizar la definición del

criterio en base a unos objetivos ha de darse libertad al licitador para organizarse de la manera que estime oportuno.

**Para ello, en el Estudio económico:**

Se ha valorado con hasta un máximo de setenta y cinco puntos (75) puntos el estudio económico, atendiendo a su contenido, sobre la tasa anual, la inversión en obras e instalaciones y los precios de alquiler

Para la Calidad Técnica Portuaria, como obras e instalaciones a ejecutar veinticinco (25) puntos.

*Ilustración 6.- Aspecto económico*

ASPECTO	PUNTUACIÓN MÁXIMA	DESGLOSE
E ECONÓMICO	75	
Mejora de la tasa anual		55
Inversión en obras e instalaciones		15
Precios de alquiler		5
CALIDAD TÉCNICA PORTUARIA	25	
Proyecto básico obras/instalaciones ejecutar		15
Proyecto de explotación		10
TOTAL MÁXIMO	100	

*Fuente: Elaboración propia con datos técnicos reales del servicio de explotación de puertos*

### 3. Duración del contrato

La duración del contrato depende exclusivamente en el plazo determinado en la Ley de Puertos de la Generalitat, que establece como plazo máximo 30 años, la naturaleza de la prestación del servicio,, como tal , si bien el establecimiento del plazo se regula también en cuanto al plazo de amortización para las inversiones que el concesionario deba realizar.

- FASE IV DESARROLLO DEL PROCEDIMIENTO DE LICITACIÓN PUBLICA

Los pliegos deben incluir toda la información técnica disponible que sea procedente, con el objetivo de que los licitadores conozcan toda la información disponible a la hora de preparar la oferta y ejecutar el contrato.

En el acceso a la información no puede haber diferencias entre licitadores, que conozcan en mayor profundidad los requerimientos del contrato en cuestión.

La nueva LCSP hace especial hincapié en la igualdad en el acceso a la información como medida para combatir el fraude, la corrupción y prevenir posibles conflictos de intereses que pudieran distorsionar la competencia (Art 64 LCSP).

Deben evitarse cargas administrativas que obstaculicen la competencia, mediante la imposición de procedimientos y tramitaciones, así como requisitos que pudieran evitarse.

La Ley simplifica la presentación de la documentación administrativa previa y de solvencia con una declaración responsable /pie/ mediante el formulario del Documento Europeo Único (DEU) (Art. 140 LCSP).

En este sentido, la LCSP establece que las prescripciones técnicas proporcionarán a los empresarios acceso en condiciones de igualdad al procedimiento de contratación y no tendrán por efecto la creación de obstáculos injustificados a la apertura de la contratación pública a la competencia (Art 126 LCSP).

La normativa establece un plazo para la subsanación de errores relacionados con la documentación administrativa.

No es subsanable la acreditación de aquello que al momento de concluir el plazo no existe, o bien de elementos que se refieren al contenido de las proposiciones de las empresas.

La transparencia es esencial en la contratación del sector público. Por una parte, disminuye el riesgo de corrupción y, por ello, la LCSP ha introducido, además del principio de integridad, además de que la transparencia es imprescindible para que puedan garantizarse otros principios esenciales en las licitaciones, como la igualdad de acceso y no discriminación.

En este proceso de pública concurrencia, los licitadores podrán optar al otorgamiento de la concesión ya sea personas naturales o jurídicas, españolas o extranjeras, que tengan plena capacidad de obrar y acrediten su solvencia económica, financiera y técnica o profesional, y en las que no concurra alguna de las circunstancias enumeradas en el artículo 71 de la LCSP.

Las personas físicas y Jurídicas no pertenecientes a la Unión Europea, además, deberán cumplir los requisitos establecidos en el artículo 68 de la LCSP.

Cuando dos o más licitadores presenten una oferta conjunta, quedarán obligados solidariamente frente a la Administración, y deberán cumplir lo dispuesto en el art. 69 de la LCSP, debiendo cada uno acreditar su capacidad de obrar conforme a la ley.

También indicar que se va a exigir una garantía provisional.

Los licitadores, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 49 de la Ley 2/2014, de 13 de junio, de Puertos de la Generalitat, tendrán que acreditar, en el momento de presentación de la solicitud la constitución de una garantía provisional en cuantía del dos por cien de su valoración, lo que supone 60.215,83 €.

La garantía provisional podrá constituirse en cualquiera de las formas previstas en la legislación de contratos del sector público.

Valoración del contrato es de: 3.010.792,63 euros.

Las proposiciones deberán presentarse necesaria y únicamente en el registro indicado en el anuncio<sup>15</sup>.

La oferta se presentará en dos sobres en cada uno de los cuales se incluirá la documentación que se indica, haciendo constar en la cubierta el respectivo contenido y la inscripción que se indica en el apartado "Identificación de las ofertas".

Los sobres que contienen la documentación y proposición económica se presentarán, cerradas y firmadas por el oferente o persona que le represente, en el lugar, días y horarios indicados.

En el sobre de documentación económica, proposición económica de mejora de la tasa tipo salida teniendo en cuenta los criterios establecidos en el capítulo II de la Ley 2/2014 de Puertos de la Generalitat y la estimación del valor de los activos de la concesión, es de QUINCE MIL EUROS (15.000,00 €) cantidad a la que habrá que añadir el correspondiente Impuesto sobre el Valor Añadido.

En todo caso, será público el acto de apertura de los sobres que contengan la parte de la oferta evaluable a través de criterios cuantificables mediante la mera aplicación de fórmulas establecidas en los pliegos.

Se estudian todas las ofertas de todos los licitadores y no se realiza ningún procedimiento previo de preselección.

Todo empresario interesado podrá presentar una proposición, quedando excluido toda negociación de los términos del contrato con los licitadores.

---

<sup>15</sup> El anexo 1 de este documento es la publicación de la licitación número 16C19149 Concesión demanial de dominio público para la construcción y explotación de la instalación náutico-deportiva denominada Port Blanc en el término municipal de Calp. [2019/2267]



Ilustración 7.- Publicación de la convocatoria en la página web de la Conselleria

The screenshot shows the website of the Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat. The header includes the logo of the Generalitat Valenciana and a search bar. The main content area displays the breadcrumb trail: "Estàs en: Inici > Ports > Concurs concessions > Procedimiento de pública concurrencia para otorgar concesión demanial para ...". The page title is "PROCEDIMIENTO DE PÚBLICA CONCURRENCIA PARA OTORGAR CONCESIÓN DEMANIAL PARA EXPLOTACIÓN DE INSTALACIÓN NÁUTICO DEPOTIVA EN PUERTO BLANCO (CALPE)". A list of links is provided, including DOGV, PLIEGOS, PLANO 2 ACTUACIONES PREVIAS, PLANO 3 DISEÑO LÁMINA DE AGUA, PLANO 4 ACTUACIONES EN TIERRA, PLANO 5 MONTAJE AÉREO, PLANO CONJUNTO, BASES REGLAMENTO EXPLOTACIÓN, NOTA ACLARACIONES-CORRECCIONES, CORRECCIÓN DE ERRORES. NUEVO PLAZO, PLIEGOS DEFINITIVOS, RESOLUCIÓN MESA SELECCIÓN OFERTAS, APERTURA SOBRE N°2, NUEVA FASE APERTURA SOBRE N°2, and RESOLUCIÓN ADJUDICACIÓN PORT BLANC. A "Ves enrere" button is also visible.

Fuente: Conselleria de Política Territorial

- FASE V. ADJUDICACIÓN. OTORGAMIENTO DE LA CONCESIÓN

En el marco de la ejecución del contrato público pueden darse determinadas causas que alteren su naturaleza y por tanto, necesariamente se den variaciones, si bien estas causas deben ser debidamente justificadas para no desvirtuar el carácter competitivo de la licitación.

Las modificaciones sobrevenidas solo pueden justificarse por razones de interés público surgidas como consecuencia de causas imprevisibles, debiendo estar debidamente justificada y argumentada en el expediente de contratación.

Se debe prestar especial atención a los supuestos calificados como causas imprevisibles en el diseño de los pliegos, tratando de no incluir circunstancias que sean previsibles

Realizar una correcta estimación de precios es muy importante para evitar modificaciones posteriores, por lo que es necesario tener en cuenta el valor real de los bienes y servicios objeto de la contratación.

La subcontratación en este caso, como es la concesión, la Ley de Puertos no permite como tal.

La Mesa de Selección de Ofertas calificará previamente los documentos presentados en tiempo y forma y si observase defectos u omisiones subsanables lo comunicará a los interesados para que el plazo de tres días hábiles sea corregido.

En el plazo no superior a siete días hábiles a contar desde la calificación del sobre nº 1 se procederá a la apertura pública del sobre nº 2 de las proposiciones que hayan sido admitidas a licitación.

La Mesa de Selección de Ofertas, procederá, en acto público, a la apertura de las propuestas presentadas por los licitadores, analizará si contiene la documentación requerida, efectuará la valoración que sea automática, y remitirá la documentación a los órganos técnicos competentes para que emitan informe sobre el resto de la documentación.

Una vez recibido el informe técnico, la mesa valorará su contenido y relacionará las propuestas por orden de la puntuación global obtenida y elevará la propuesta que estime pertinente para que se efectúe la adjudicación de la concesión.

#### **4.5.- Justificación y otorgamiento de la concesión en el dominio público portuario.**

El procedimiento elegido permitirá que la administración portuaria pueda convocar un concurso de pública concurrencia para el otorgamiento de una concesión, el cual fijará los requisitos para participar en el procedimiento, los criterios para su adjudicación y ponderación de los mismos, así como el pliego de condiciones de la autorización. Se trata de una ocupación para un uso muy específico que es el de explotar una instalación náutico deportiva.

La instalación que se otorga mediante procedimiento de pública concurrencia para la explotación de la instalación náutico deportiva Port Blanc y no contraviene el ordenamiento jurídico, estamos ante una ocupación del dominio público portuario que requiere obras o

instalaciones no desmontables, para lo que se necesita el otorgamiento de una concesión que solo podrá otorgarse para obras, instalaciones, usos y actividades que sean compatibles con las determinaciones establecidas en los instrumentos de planificación y ordenación portuaria.

Por parte de la administración portuaria hay voluntad de dotar al conjunto de los puertos de gestión autonómica de unos niveles mínimos de infraestructuras, servicios y calidad. Para ello la actuación planteada pretende mejorar la línea marcada por los proyectos desarrollados en los diferentes puertos autonómicos y para garantizar la existencia de una instalación adecuada, mejora el nivel de actividades y favorecer la integración puerto-territorio.

Port- Blanc, se compone de unos 100 amarres deportivos cuya explotación se ha desarrollado con intermitencia en régimen concesional.

El otorgamiento de la nueva concesión incluye como obligaciones del concesionario la ejecución de una serie de obras mínimas, tanto de urbanización, como de edificación, y, por supuesto portuarias.

En el aspecto económico de las ofertas se ha seguido el baremo para los concursos convocados para la construcción y/o explotación de instalaciones náutico-deportivas se ha valorado de la siguiente forma:

*Ilustración 8.- Puntuación final obtenida por los licitadores*

La puntuación final obtenida por los licitadores se recoge en el siguiente cuadro resumen.

	A1	A2	A3	B1	B2	TOTAL
Sigma-Mengual	18,3	7,7	0,6	8,3	9,0	43,9
Marina Miramar	22,4	15,0	2,9	11,4	10,0	61,7
Marina Nou Fontana	31,0	10,1	0,0	11,5	9,0	61,6
Marina de Greenwich	33,4	9,0	5,0	5,0	6,0	58,4
Mediterránea Jet	37,8	6,5	0,0	3,1	5,0	52,4
Sport Harbour Calpe	55,0	13,6	2,0	5,1	3,0	78,7

*Fuente: Elaboración propia datos reales del informe técnico*

### **Siendo A: Aspecto económico:**

Se valorará con hasta un total de setenta y cinco (75) puntos el aspecto económico y de mejora en los porcentajes de amarres de las ofertas de los licitadores con el desglose siguiente:

#### **A1: Mejora de la tasa anual**

Se valorará con cincuenta y cinco (55) puntos la oferta que suponga la mayor mejora sobre el importe económico en concepto de tasa establecida como tipo de partida. Las restantes ofertas se valorarán proporcionalmente al monto que la mejora ofertada sobre el mismo importe en concepto de tasa anual suponga con relación a la máxima mejora ofertada.

Se considerará en este aspecto como oferta desproporcionada aquella que en concepto de mejora sobre el importe económico de la tasa establecida como tipo de partida suponga una reducción o aumento superior al 30% con relación a la mejora media. Las ofertas así consideradas podrán ser requeridas para su justificación a fin de determinarse su admisión o exclusión.

#### **A2: Inversión en obras e instalaciones**

Se valorará con un total de hasta quince puntos (15 puntos): Se valorará con quince (15) puntos la oferta que suponga la mayor mejora sobre un presupuesto de ejecución material de 2.090.973, €. Las restantes ofertas se valorarán proporcionalmente al monto que la mejora ofertada sobre el mismo importe en concepto de inversión suponga con relación a la máxima mejora ofertada.

El presupuesto figurará en el anteproyecto de obras e instalaciones a ejecutar.

#### **A3: Precios de alquiler**

Se valorará con hasta cinco (5) puntos los menores precios ofertados. A partir del cuadro de amarres, y suponiendo un cien por cien de ocupación, se aplicarán los precios ofertados a los distintos tipos de amarre determinándose un monto total anual. Se otorgarán cinco (5) puntos al menor monto total así obtenido y la parte proporcional correspondiente a los montos en las restantes ofertas.

### **Siendo B: Calidad técnica portuaria:**

Se valorará con hasta un total de veinticinco (25) puntos la calidad técnica portuaria de las ofertas de los licitadores con el desglose siguiente:

#### **B.1.- Proyecto básico de obras e instalaciones:**

Se valorará con hasta un máximo de quince (15) puntos el diseño, ordenación, idoneidad técnica, coherencia con el resto de la oferta en lo relativo a calidad, y accesibilidad, corrección en la valoración económica y grado de definición del proyecto técnico presentado.

#### **B.2.- Proyecto de explotación:**

Se valorará con hasta un máximo de diez (10) puntos el contenido, coherencia con las restantes determinaciones de la oferta presentada, programa de formación, y personal previsto.

En el pliego del concurso se establecía que:

*“Se considerará en este aspecto como oferta desproporcionada aquella que en concepto de mejora sobre el importe económico de la tasa establecida como tipo de partida suponga una reducción o aumento superior al 30% con relación a la mejora media. Las ofertas así consideradas podrán ser requeridas para su justificación a fin de determinarse su admisión o exclusión.”*

En este sentido en la apertura del sobre 2, se observó que las mercantiles siguientes debían justificar su oferta de canon por considerarse desproporcionada:

- SPORTS HARBOUR CALPE, SL + 66,7 %
- MARINA MIRAMAR, SL – BANLOR, SL – INDEISLA, SL - 32,1 %
- UTE SIGMA INFRAESTRUCTURAS, SL – Náutica Mengual, SL - 44,4 %

A las tres mercantiles se les solicitó la justificación de su oferta, aportando cada una de ellas la correspondiente documentación y tras ser analizadas las documentaciones de justificación aportadas, se aceptaron las tres justificaciones, admitiéndolas para su valoración en la fase general.

Seguidos los trámites del procedimiento de adjudicación y realizados los cálculos previstos en el Pliego que rige el concurso, se estableció la siguiente clasificación de las proposiciones presentadas y admitidas, por orden decreciente, considerando, tal y como consta en los pliegos que rigen el procedimiento de adjudicación, los aspectos económicos, mejora de la tasa anual (A1), inversión en obras e instalaciones (A2) y precios de alquiler (A3) y los aspectos de calidad técnica portuaria –proyecto básico obras/instalaciones a ejecutar (B1) y el proyecto de explotación (B2)

La mesa de selección de ofertas, en sesión celebrada el 21 de junio de 2020, por unanimidad, acordó proponer la adjudicación de la concesión demanial para la construcción y explotación de la instalación náutico-deportiva denominada PORT BLANC ubicada en el término municipal de Calpe, a la mercantil SPORT HARBOUR CALPE S.L

En fecha 2 de julio, se requirió a la entidad adjudicataria para que acreditara la documentación prevista en la cláusula 16ª del Pliego de Bases que regula el concurso para la selección de la mejor oferta.

Se le concedió una ampliación de plazo para que aportara la documentación, en concreto la garantía definitiva de explotación y dado que no se aportó en plazo, de conformidad con lo establecido en el artículo 150.2 de la Ley 9/2017 de 8 de noviembre de Contratos del Sector Público que rige el concurso, se entiende que SPORTS HARBOUR CALPE SL, ha retirado su oferta.

Debido a esta situación se debe requerir la documentación referida, al siguiente licitador, siguiendo el orden establecido tras la baremación, siendo ese licitador MARINA MIRAMAR S.A-BANLOR,SA-INDEISLA SL que el 20 de octubre aporta la documentación requerida.

El 29 de octubre de 2020, se resuelve la adjudicación por el procedimiento de libre concurrencia para el otorgamiento de una concesión demanial al licitador MARINA MIRAMAR. BANLOR SA INDEISLA SL, según el orden en el que se clasificaron las proposiciones por parte de la Mesa.

*Ilustración 9.- Cuadro correspondiente a la puntuación obtenida por los licitadores*

LICITADORES	A1	A2	A3	B1	B2	TOTAL
SPORTS HARBOUR CALPE, S.L.	55,0	13,6	2,0	5,1	3,0	78,7
MARINA MIRAMAR, S.L. - BANLOR, S.L. - INDEISLA, S.L.	22,4	15,0	4,0	11,4	10,0	62,8
MARINA NOU FONTANA, S.L.	31,0	10,1	0,0	11,5	9,0	61,6
MARINA GREENWICH, S.A.	33,4	9,0	5,0	5,0	6,0	58,4
MEDITERRANEAN JET NAUTICA, S.L. - FAMCAS O Y A Y T, S.L.	37,8	6,5	0,0	3,1	5,0	52,4
UTE SIGMA INFRAESTRUCTURAS, S.L. - NÁUTICA MENGUAL, S.L.	18,3	7,7	0,6	8,3	9,0	43,9

*Fuente: Servicio de Explotación de Puertos de la Generalitat*

#### 4.6.- Propuesta de Mejora tras haber estudiado el procedimiento

La concesión de dominio público portuario se otorga tras una convocatoria pública de concurso, así pues la explotación, gestión y mantenimiento de las instalaciones a cargo del concesionario están recogidos en el Pliego de condiciones de otorgamiento de la concesión, podemos establecer lo que en materia de contratación pública dispone la legislación básica estatal que regula esta modalidad contractual con las especialidades previstas en los artículos reguladores de las concesiones de la Ley de Puertos que por razón de su especificidad requiere una regulación singular.

Desde el 2014, en que la Ley entró en vigor se hace necesaria una adaptación de la normativa portuaria, sobre todo, basándonos en el objeto de este trabajo ( artículo 27) , sobre el - procedimiento de pública concurrencia- ya que la ley, no regula específicamente este aspecto, y los criterios de adjudicación y preparación de la convocatoria, se apoya en la Ley de Contratos del Sector Público por lo que puede general algún conflicto en la interpretación de la Ley y al principio de seguridad.

En primer lugar se trataría de desarrollar los preceptos en los que se remite a la Ley de Contratos en cuanto a la convocatoria de concurso, sería conveniente que el Reglamento de desarrollo de la Ley de Puertos, pudiera incorporar las normas, reglas y criterios recogidos en cuanto al concurso.

Así pues la necesidad de un Reglamento que pueda regular los diferentes supuestos del régimen aplicable en las concesiones y que pudiera reducir la incertidumbre propia de la aplicación de la Ley, y con el fin de evitar también a veces rigideces innecesarias en el proceso de tramitación del concurso y con el objetivo de establecer con detalle el procedimiento ya que la actuación administrativa se debe ir adecuando también y para ello se necesita homogenizar el procedimiento a través de un desarrollo normativo más específico.

Para ello describimos lo que es un Reglamento.

Es una norma, que emana o lo aprueba el poder EJECUTIVO (Consejo de Gobierno) y que está por debajo en jerarquía a la Ley.

El Decreto lo aprueba el Consejo de Gobierno y la Orden un Consejero. - No puede regular materias que se tienen que hacer por Ley, porque un Reglamento es inferior en rango.

*“La potestad reglamentaria es la prerrogativa por la que las administraciones públicas pueden crear normas con rango reglamentario, es decir, normas subordinadas a las leyes, ya sean reglamentos, decretos o instrucciones”*

Nuestra proposición pretende mejorar con la norma la regulación de la actividad administrativa pública con referencia en concreto a los concursos de pública concurrencia.

Mediante un Real Decreto, se aprobaría el Reglamento y su finalidad, entre otras, sería en el aspecto del procedimiento que nos ocupa, la finalidad de que el conjunto de normas básicas de la Ley de Contratos del Sector Público, necesario para la contratación se pueda guardar una lógica concordancia con el bloque de la Ley de Puertos y su procedimiento reglamentario.

El Reglamento, debería hacer mención de los Pliegos de Bases<sup>16</sup> en donde se incluyen los criterios de adjudicación y la posibilidad de que los licitadores oferten importes adicionales a los correspondientes a las tasas previstas en la Ley de Puertos.

El reglamento tendría que hacer referencia al pliego de cláusulas administrativas particulares y a las condiciones establecidas legalmente para contratar.

Por otro lado, y de este estudio también se ha detectado otro obstáculo para la buena tramitación del procedimiento administrativo, ya que actualmente en nuestro

---

<sup>16</sup> Tiene por objeto la celebración de un contrato administrativo, el órgano gestor prepara un pliego de bases que contendrá las cláusulas administrativas y particulares y las prescripciones técnicas que regirán en la adjudicación del contrato, así como el contenido de éste y sus efectos,. A veces las prescripciones técnicas se aportan en documento independiente, debido a su volumen y complejidad. El pliego de bases se referirá, entre otros puntos, a los siguientes: consideración de las necesidades administrativas a satisfacer mediante un contrato de concesión, la forma de adjudicación y el plazo de duración

procedimiento no existe un procedimiento específico en -Sede Electrónica- para la presentación telemática referida al concurso y se ha de recurrir al procedimiento de entrada llamado “Z “ como se refleja en la figura 10, que es un procedimiento genérico de solicitud telemática y esto genera retrasos y dificultad para obtener los resultados y valoraciones efectivas en tiempo y forma.

Sin embargo la Ley 9/2017 LCSP, establece que los procedimientos para los concursos públicos estén totalmente informatizados, la Plataforma de Contratación del Sector Público, que refleja en la figura 11, permite consultar las licitaciones publicadas en los Perfiles del contratante alojados en la misma, y también las de otros organismos públicos que utilizan otras plataformas de contratación pero que publican las convocatorias de licitaciones y sus resultados mediante mecanismos de agregación.

Estas consultas de licitaciones, a través de una plataforma de contratación, adecuada a la concurrencia para el concurso de concesión del puerto de Port Blanc para que en tiempo real hubieran podido hacer las notificaciones telemáticas, así como la consulta actualizada de la evolución de los trámites que han efectuado los licitadores.

Ilustración 10.- Tramitación y Servicios. Trámite Z cuando no existe un procedimiento específico

The screenshot shows the website of the Generalitat Valenciana. At the top, there are navigation icons for 'CIUTADANIA', 'EMPRESSES', 'ADMINISTRACIÓ', and 'CARPETA CIUTADANA'. A search bar is visible on the right. The main content area displays search results for 'Trámite Z'. The results list includes:

- 131. Z - Sol·licitud general d'iniciació i tramitació TELEMÀTICA de procediments de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat (Tràmit a utilitzar EXCLUSIVAMENT quan no existisca un específic en la Seu electrònica de la Generalitat).

The page also shows a sidebar with navigation options like 'GUIA PROP' and 'DESTAQUEM', and a footer with social media icons.

Fuente: Sede Electrónica Generalitat valenciana.



Ilustración 11. Plataforma de Contratación del Estado

The screenshot shows the 'Plataforma de Contratación del Estado' website. The header includes the Spanish Government logo and the text 'GOBIERNO DE ESPAÑA' and 'MINISTERIO DE HACIENDA'. The main navigation bar contains links for 'Inicio', 'Licitaciones', 'Perfil Contratante', 'Empresas', 'Organismos Públicos', 'Verificar CSV', 'Información', 'Contacto', 'Buscador', and 'Datos abiertos'. The page title is 'Lista Perfiles'. The main content area is titled 'Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio'. Under 'Datos Generales:', the following information is displayed:

Organización Contratante:	COMUNIDADES Y CIUDADES AUTÓNOMAS> Comunidad Valenciana> Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio
Órgano de Contratación:	Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio
NIF:	S4611001A
Idioma:	Español
Enlace directo vía hiperenlace:	<a href="#">Si desea copiar la URL pulse boton derecho sobre este enlace y seleccione la opción 'Copiar acceso directo'</a>

Below this, the 'Actividad' section lists 'Infraestructuras, Acceso a la Vivienda y Fomento de la Edificación'. The 'Dirección Postal' section provides the following details:

Via:	de la Democràcia, 77- Ciudad Administrativa 9 de Octubre - Torre 1
C.P.:	46018
Población:	Valencia
Pais:	España

The 'Contacto del Perfil del Contratante' section is also visible at the bottom of the screenshot.

Fuente: Gobierno de España.

## CAPÍTULO 5.- CONCLUSIONES

### 5.1.- Conclusiones generales

Como conclusiones generales sobre el procedimiento expuesto en este trabajo, me gustaría resaltar también el tiempo que transcurre desde que se inicia este procedimiento hasta que se formula la propuesta de adjudicación, para poder explicar la importancia que tiene el deber de la Administración en resolver en los plazos establecidos, para un mayor grado de calidad en el servicio y por supuesto para evitar retrasos injustificados que los ciudadanos sufran las consecuencias de las demoras que le puedan ocasionar un grave perjuicio.

Los plazos de esta resolución se concretan en las previsiones legales sobre los plazos de la Administración, para resolver los concursos, pero para esto, y partiendo de la base de que la Administración debe tener en cuenta los principios de eficacia, jerarquía, descentralización, desconcentración y coordinación, se detecta en este estudio que el procedimiento

comienza en marzo de 2019 con la publicidad de la licitación y no será hasta el mes de octubre de 2020 pasado, cuando se resuelve el concurso, esto supone una duración de más de un año y medio, pero quizás sí se podría justificar por la interrupción de plazos por el estado de alarma por la pandemia

Aún así este procedimiento se podría haber reducido en plazos, ya que se observa que el procedimiento es bastante pobre en cuanto a su tramitación electrónica.

Parece entonces que no se ha logrado afianzar la puesta en marcha de la Administración electrónica, que la Ley 39/2015 de 1 de Octubre de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Publicas, disponía que hasta octubre de 2018 la Administración debía poner en marcha las herramientas para que la relación entre los ciudadanos y las Administraciones Publicas se realizaran mediante la implementación de nueva tecnología que permitiera al ciudadano más facilidad en la información y en la comunicación con la Administración.

En consecuencia, este plazo dado por la Ley, ha resultado ser un plazo insuficiente en todo el territorio

¿Qué está sucediendo entonces? ¿Falta de interés? ¿Voluntad política?

A modo de resumen éstos podrían ser los puntos esenciales:

- El proyecto de transformación digital exige profundos y costosos desarrollos tecnológicos, jurídicos, organizativos y culturales.
- La situación en la que nos encontramos se tiene que valorar teniendo en cuenta el impacto en las personas y las organizaciones.
- Un plan de transformación digital con estrategia, recursos posibles y necesarios, gestión del cambio, medidas reales de reducción burocrática, campañas de difusión cultural y plazos progresivos de implantación.
- Seguimiento continuo y público del grado de cumplimiento del plan.

Aunque quería añadir también que parece que todo está ahora más avanzado en esta línea, y como noticia de actualidad decir que El Presidente de la Generalitat, ha firmado recientemente con la Confederación Empresarial de la Comunitat Valenciana un convenio de colaboración para poner en marcha el **Plan Agiliza**, con el que se aspira a reducir un 30% los trámites administrativos que soportan las empresas y ayudar así a reactivar la economía valenciana

Y también que se está creando también una **plataforma 'GUIA-T'** para la gestión de procedimientos administrativos y para el seguimiento de los expediente para su consulta o para la portación de documentación telemática y que también va a servir para atender y solucionar las dudas que puedan surgir a lo largo del trámite ya que se dispondrá de la ayuda de un asistente virtual que estará disponible los 365 días del año.

Esto supondría un gran avance y sigue siendo el reto primordial de la Generalitat Valenciana para dar un gran paso hacia una Administración ágil y moderna, que pueda interactuar con los ciudadanos desde cualquier lugar y en cualquier momento.

## 5.2.- Conclusiones finales.

En primer lugar decir que con la realización de este trabajo he podido llevar a la práctica conocimientos teóricos adquiridos a lo largo de este Grado de la titulación Gestión y Administración Pública, estudiando a fondo una unidad administrativa en la que se desarrolla un procedimiento actual de gestión.

He dado un paso más en el conocimiento del Servicio Público que se presta en la Administración, y más concretamente en la gestión jurídica y administrativa.

Se ha expuesto que la gestión pública se encuentra muchas veces con dificultades que requieren esfuerzo para su resolución y la importancia de contar con buenos profesionales, como técnicos de la administración, personal administrativo y obviamente un poder político facilitador.<sup>17</sup>

A la hora de establecer mi propuesta, también ha sido importante mi experiencia como componente de un equipo de trabajo al que he pertenecido durante más de 20 años como funcionaria de carrera, en puertos de la Generalitat, no obstante, aunque este Grado no alcanza al 100% y no nos permite desarrollar el trabajo de un jurídico, sí debo resaltar que los conocimientos adquiridos en la carrera son fundamentales y esenciales para poder tener las competencias de un técnico de la administración para la toma de decisiones, la solución de problemas, la capacidad de especialización y las habilidades profesionales que nos van a servir para planificar y organizar el trabajo en la Administración.

---

<sup>17</sup> Si se quiere aumentar la eficacia de la Administración, y seguir un verdadero sentir de lo que es y supone la transparencia en la gestión, debería exigirse una efectiva profesionalización de los directivos públicos, garantía de la autonomía necesaria entre la política y la gestión administrativa.

## Bibliografía

### Libros

García Sanz, Paz., Martínez Clares, P., - (2012) *Guía practica para la realización de trabajos fin de grado y trabajos fin de máster* . Universidad de Murcia

Fernández Salmerón M., Sierra Rodríguez J., Valero Rodríguez, J., (2003) *Nuevos Retos en la Administración Pública*. Universidad de Murcia.

### Páginas web

*Web de Contratos del Sector Público (Proyecto CSP)*

<https://www.contratosdelsectorpublico.es/> (consulta: 28 de septiembre 2020)

García Pérez M., *La naturaleza jurídica de la autorización y la concesión, a propósito de la utilización del dominio público*

<https://core.ac.uk/download/pdf/61893586.pdf> (consulta: 30 de septiembre 2020)

*Gobierno de España. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto demográfico*

<https://www.miteco.gob.es/es/> (consulta: 7 de octubre 2020)

*Maurandi Guillén, N., (2017) Magistrado del Tribunal Supremo*  
*Adjudicación de los contratos públicos (elderecho.com)*

<https://elderecho.com/la-objetividad-de-los-criterios-de-adjudicacion-de-los-contratos-publicos> (consulta: 7 de octubre 2020)

### Artículos

*“La utilización privativa de los bienes de dominio público: las concesiones demaniales en la nueva Ley de Patrimonio de las administraciones públicas*

*“<https://www.uria.com/documentos/publicaciones/1233/documento/trib02.pdf?id=2027> (consulta: 8 de octubre 2020)*

*Lifeder . Julio Torres. <https://www.lifeder.com/funcion-reglamento/> (consulta 8 de octubre 2020)*

*“Boletín: observatorio de Contratación Pública” (2016)*

<http://www.obcp.es/opiniones/manifestaciones-del-respeto-por-el-principio-de-libre-concurrencia> (consulta 30 de septiembre 2020)

*“La utilización privativa de los bienes de dominio público. Las concesiones demaniales en la nueva Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas.” (2004)*

<https://www.uria.com/documentos/publicaciones/1233/documento/trib02.pdf?id=2027>  
(consulta 9 de octubre 2020)

## **Legislación y Normas**

España. Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.

Publicado en: «BOE» núm. 272, de 09/11/2017.

Comunitat Valenciana. Ley de la Generalitat Valenciana 3/1987, de 23 de abril, sobre régimen de gestión de los puertos de la Generalitat Valenciana.

(DOGV núm. 576 de 29.04.1987) Ref. Base Datos 0729/1987

España. Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Ministerio de Fomento «BOE» núm. 253, de 20 de octubre de 2011 Referencia: BOE-A-2011-16467

Comunitat Valenciana. Decreto 123/2004, de 23 de julio, del Gobierno Valenciano, por el que se establecen medidas para el desarrollo de actuaciones en materia de puertos e instalaciones náutico-deportivas, la Conselleria de Infraestructuras y Transporte elaboro un baremo para estos concursos que se aprobó por Orden de 20 de abril de 2005.

Fecha de entrada en vigor: 23.06.2006

U.E. Directiva 2004/18/CE, de 31 de marzo de 2004, recogida en el Informe 73/2004, de 11 de marzo de 2005, de la Junta Consultiva de Contratación administrativa.