



FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE ASOCIACIONES  
DE PUERTOS DEPORTIVOS Y TURÍSTICOS

**AL PRESIDENTE DEL ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO**

**MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA**

**DON GABRIEL MARTÍNEZ MARTÍ**, con DNI 22654720-L, actuando en nombre y representación, como Presidente, de la **FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE ASOCIACIONES DE PUERTOS DEPORTIVOS Y TURÍSTICOS** (en adelante **FEAPDT**), con NIF G-29471091 y domicilio en puerto deportivo y turístico Marina de Denia, Dársena de Babor, S/N, 03700, Denia (Alicante), inscrita en el Servicio de Depósitos de Estatutos del Ministerio del Trabajo al amparo de lo previsto en la Ley 19/1977, de 1 de abril, con número de expediente 2857, según se acredita mediante acta de nombramiento que se acompaña como **DOCUMENTO 1**, y **DON ARTURO SÁEZ SANZ**, con DNI 5266335-W, como Director de la **COMISIÓN DE PUERTOS DEPORTIVOS DE COMPETENCIA ESTATAL DE FEADPT**, con domicilio en calle José Abascal 53, 4º (28003-Madrid), comparece y, como mejor procesa en Derecho,

**DICE**

**1. FEAPDT**

La Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos (<https://feapdt.es/>), se constituyó en el año 1983 y actualmente está formada por las asociaciones de puertos deportivos gestionados por empresas privadas (Marinas) de Andalucía, Asturias, Baleares, Canarias, Cantabria, Cataluña, Galicia, Murcia, Valencia y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla.

En los casi 8.000 km de costa española peninsular, insular y africana, existen 375 puertos deportivos y 134.725 puntos de amarre.



El objetivo de la FEAPDT es velar por el desarrollo y mejora del sector en todos sus aspectos (económicos, turísticos, sociales, técnicos, deportivos y medioambientales).

## 2. Comisión de Puertos deportivos de interés general

Dentro de FEADPT se ha creado una Comisión de Puertos deportivos de interés general para atender las necesidades y problemas específicos de los puertos dependientes de Puertos del Estado (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana). Por su importancia estratégica y de actividad estos puertos tienen una singularidad propia.

En representación de todos los puertos de interés general de España, forman parte de esta Comisión los siguientes:

COMUNIDAD AUTÓNOMA	PUERTO
ASTURIAS	PUERTO DEPORTIVO GIJÓN
CATALUÑA	MARINA PORT VELL
	PORT TARRACO
	ACPET
COMUNIDAD VALENCIANA	MARINA PORT CASTELLÓ
	MARINA DEPORTIVA DE ALICANTE
BALEARES	MARINA PORT MALLORCA
	MARINA DEPORTIVA DE MENORCA
	BOTAFOC IBIZA
MURCIA	YACHT PORT CARTAGENA
	REAL CLUB DE REGATAS CARTAGENA
ANDALUCÍA	PUERTO SHERRY
	MARINA ALCAIDESA
CANARIAS	MARINA TENERIFE
	MARINA LA PALMA
	MARINA LANZAROTE



### 3. Importancia de los puertos deportivos

Los puertos deportivos constituyen un motor de crecimiento socioeconómico relevante en el litoral costero español, contribuyendo a la generación de actividad y desarrollo económico, recaudación tributaria y creación de empleo estable y de calidad (directo e indirecto).

Según el informe “EL IMPACTO ECONÓMICO DE LA NÁUTICA DE RECREO 2017”<sup>1</sup>, elaborado por la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN) y la Universidad Complutense de Madrid, el sector de la náutica deportiva en España está compuesto por 3.700 empresas, 19.700 empleos directos (82.000 empleos indirectos) y genera un valor añadido directo de 923 millones de euros anuales (4.822 millones si incluimos los indirectos).

Los coeficientes multiplicadores de la náutica de recreo son muy representativos:



<sup>1</sup> [https://www.ucm.es/data/cont/media/www/pag-36703/FullReportICAE\\_ANEN.pdf](https://www.ucm.es/data/cont/media/www/pag-36703/FullReportICAE_ANEN.pdf)



Estos datos son consistentes con las conclusiones del informe “Los Puertos Deportivos en España: Estructura, Modelos de Gestión y Resultados Económico-financieros” (2010)<sup>2</sup> elaborado por Thinkcom – Instituto de Pensamiento Estratégico, Universidad de Valencia y Universidad Complutense. Este informe, utilizando datos de la Cámara de Comercio de Valencia, cuantifica en 113.737 empleos (directos, indirectos e inducidos) los generados por el sector de la náutica deportiva, de los que 30.000 (un 25% aproximadamente) corresponden exclusivamente a los puertos deportivos en España.

Además de su incuestionable impacto socioeconómico, los puertos deportivos están realizando un plausible esfuerzo para la modernización y mejora de la productividad, eficiencia energética, calidad ambiental, integración de las ciudades y cohesión interterritorial.

Asimismo, contribuyen a la potenciación del sector turístico regional y nacional, que, como sabemos, es un pilar básico de nuestra economía y tejido productivo. Constituyen un gran atractivo turístico para nuestras ciudades y litoral, favoreciendo la fidelización del turismo internacional y en definitiva creando Marca España. Los puertos deportivos españoles destacan entre los más reconocidos y demandados en el área mediterránea, por su calidad, servicios e instalaciones de primer orden.

#### **4. Actividades desarrolladas en los puertos deportivos**

Los puertos deportivos son núcleos de actividad multidisciplinar, que incluye la náutica – deportiva, el turismo, ocio, educación, cultura y protección del medio ambiente, por citar sólo algunas de las más relevantes.

---

<sup>2</sup> [http://www.thinkcom.es/pdf/Informe\\_thinkcom\\_puertos\\_deportivos.pdf](http://www.thinkcom.es/pdf/Informe_thinkcom_puertos_deportivos.pdf)



Además, dentro de su ámbito florecen actividades económicas y empresariales de diferente naturaleza, como la hostelería, comercial, industrial, reparaciones de embarcaciones (varaderos) y suministros de carburantes.

Son muchas las familias que, directa o indirectamente, dependen de las actividades y negocios que albergan los puertos deportivos.

## **5. Crisis COVID – 19**

### **5.1. Fuerza mayor**

Es indubitado en el presente caso que la pandemia actual y la consiguiente crisis sanitaria, económica y social provocada por el COVID-19, han tenido un impacto en todos los sectores de actividad del país y del mundo. Nadie podía esperar ni prever, hace poco más de un año, lo que iba a suceder y las consecuencias que la pandemia traería consigo.

La crisis del COVID-19 ha sido ya pacíficamente reconocida por nuestro legislador y las Administraciones Públicas como un supuesto de fuerza mayor en cualquier ámbito (laboral, tributario, civil, contratación pública, etc...).

La pandemia, las medidas gubernativas adoptadas y sus consecuencias económicas, sociales y de salud pública reúnen los siguientes requisitos:

- **Imprevisibilidad**, causando gran sorpresa y preocupación en la sociedad.
- **Inmediatez**, los acontecimientos estallaron en pocos días. El día 8 de marzo de 2020 la situación era de aparente normalidad, con grandes concentraciones públicas celebrándose sin problemas (partidos de fútbol, manifestaciones, conciertos, fiestas multitudinarias, etc.). Menos de una semana después, la situación era diametralmente opuesta y el país estaba parado.



- **Inevitable**, las normas de las autoridades competentes son de obligado cumplimiento con carácter general.
- **Extraordinaria**, nos encontramos ante una situación que no tiene precedentes en nuestra sociedad y en nuestro ordenamiento jurídico: decenas de miles de muertos, cierre generalizado de negocios, uso obligatorio de mascarillas, confinamientos durante meses, prohibiciones de desplazamientos y reunión, suspensión de todos los eventos y fiestas del país, toques de queda, cierres perimetrales, etc... Es un auténtico cisne negro.
- **Absolutamente ajena e independiente de la voluntad** de las empresas y ciudadanos, que han tenido que asumir un recorte generalizado y duradero de sus derechos y actividades como única forma para tratar de frenar el avance de la pandemia y sus graves consecuencias.
- **Duración:** la pandemia del COVID -19, los sucesivos estados de alarma y las medidas de confinamiento, cierre, restricción y limitación de actividades personales y empresariales duran ya más de un año. En junio de 2020 se declaró la “nueva normalidad” pero la crisis sanitaria se ha alargado hasta la actualidad y los efectos en la economía de las medidas tomadas para frenar la expansión de la pandemia aumentan el riesgo de un deterioro significativo o irreparable de nuestro tejido productivo. Y está previsto que se prolonguen, al menos, hasta mayo de 2021.

## 5.2. Contexto macroeconómico

### 5.2.1. PIB

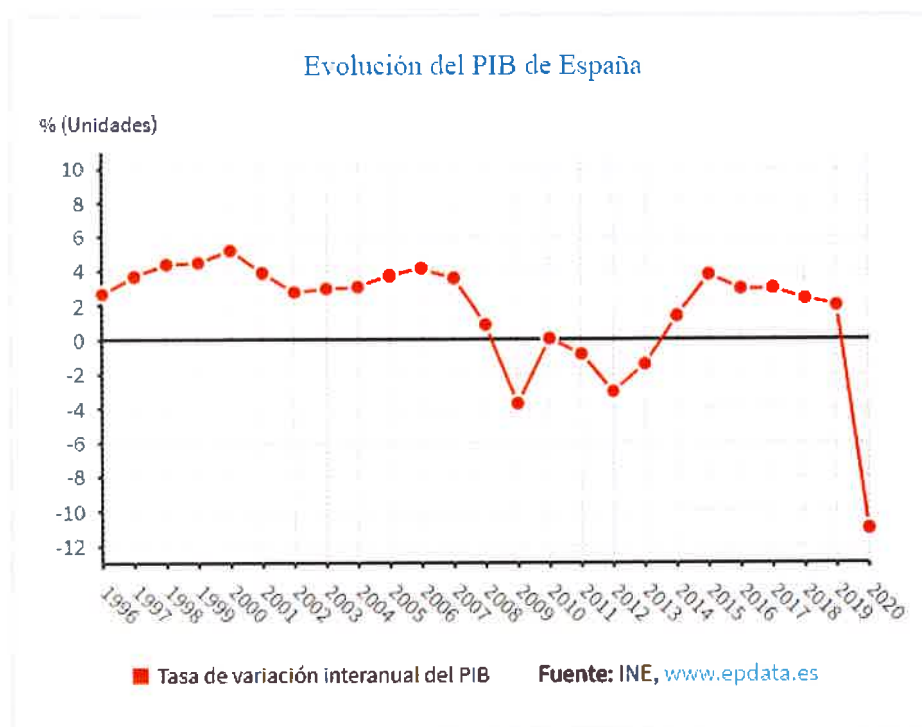
El PIB de la economía española se ha desplomado un 10,80% durante el año 2020 con motivo de la pandemia del COVID -19 y las medidas sanitarias,



restrictivas y limitativas que han dictado las autoridades competentes para afrontar crisis<sup>3</sup>.

En la serie histórica del INE, iniciada en 1970, no existe un precedente comparable. La mayor caída anual registrada anteriormente correspondía al ejercicio 2009, con un retroceso del 3,8% (casi cuatro veces menos que el desplome de 2020). No se vivía nada comparable desde la Guerra Civil española (1936-1939).

Para dar una idea de la magnitud del dato, en los seis años de crisis financiera, entre 2008 y 2013, el PIB cayó un 9,5%. Es decir, la pérdida del ejercicio 2020 supera ampliamente la registrada conjuntamente en los seis años de la crisis financiera.



<sup>3</sup> [https://www.ine.es/prensa/pib\\_tabla\\_cne.htm](https://www.ine.es/prensa/pib_tabla_cne.htm)



España ha sido uno de los países que más duramente ha sufrido las consecuencias económicas de la pandemia. El impacto macroeconómico de la pandemia en España ha sido superior que el del resto de economías de nuestro entorno<sup>4</sup>.

## 2.1. PRODUCTO INTERIOR BRUTO A PRECIOS CONSTANTES. COMPARACIÓN INTERNACIONAL

■ Serie representada gráficamente

	Tasas de variación interanual											
	OCDE	Unión Europea							China	Estados Unidos de América	Japón	Reino Unido
		Total UE	Zona del euro	España	Alemania	Francia	Holanda	Italia				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
19	1,6	1,6	1,3	1,9	0,6	1,5	1,6	0,3	6,0	2,2	4,4	1,4
20	-4,8	-6,3	-6,7	-10,8	-5,1	-8,1	-3,7	-8,9	2,0	-3,5	-4,9	-10,6
21	...	-1,7	-1,8	-4,3	-3,0	1,5	...	-1,4	18,3	...	...	...
18 I	2,8	2,7	2,5	2,9	2,2	2,4	2,9	1,4	6,9	3,2	0,9	0,9
II	2,7	2,5	2,2	2,3	2,0	1,9	2,6	1,1	6,9	3,2	1,0	1,0
III	2,2	1,8	1,6	2,3	0,8	1,6	2,1	0,7	6,7	3,2	-0,4	1,3
IV	1,7	1,6	1,2	2,3	0,3	1,3	1,7	0,2	6,5	3,2	-0,3	1,0
19 I	1,6	1,8	1,5	2,2	1,1	1,8	1,7	0,4	6,3	2,2	4,7	1,7
II	1,5	1,5	1,3	2,1	0,1	1,8	1,5	0,4	6,0	2,2	4,4	1,5
III	1,7	1,7	1,4	1,8	0,8	1,8	1,6	0,5	5,9	2,2	5,5	1,4
IV	1,6	1,2	1,0	1,7	0,4	0,8	1,7	-0,1	5,8	2,2	2,9	1,2
20 I	-0,9	-2,7	-3,3	-4,3	-2,2	-5,5	-0,4	-5,8	-6,8	-3,5	-2,1	-2,4
II	-11,6	-13,8	-14,6	-21,6	-11,2	-18,8	-9,1	-18,1	3,2	-3,5	-10,3	-20,8
III	-3,8	-4,0	-4,1	-8,6	-3,8	-3,7	-2,4	-5,2	4,9	-3,5	-5,8	-8,6
IV	-3,0	-4,6	-4,9	-8,9	-3,3	-4,8	-3,0	-6,6	6,5	-3,5	-1,3	...
21 I	...	-1,7	-1,8	-4,3	-3,0	1,5	...	-1,4	18,3	...	...	...

En el primer trimestre de 2021, el PIB ha continuado desplomándose un 4,3% adicional respecto al trimestre anterior. Es decir, los datos siguen en 2021.

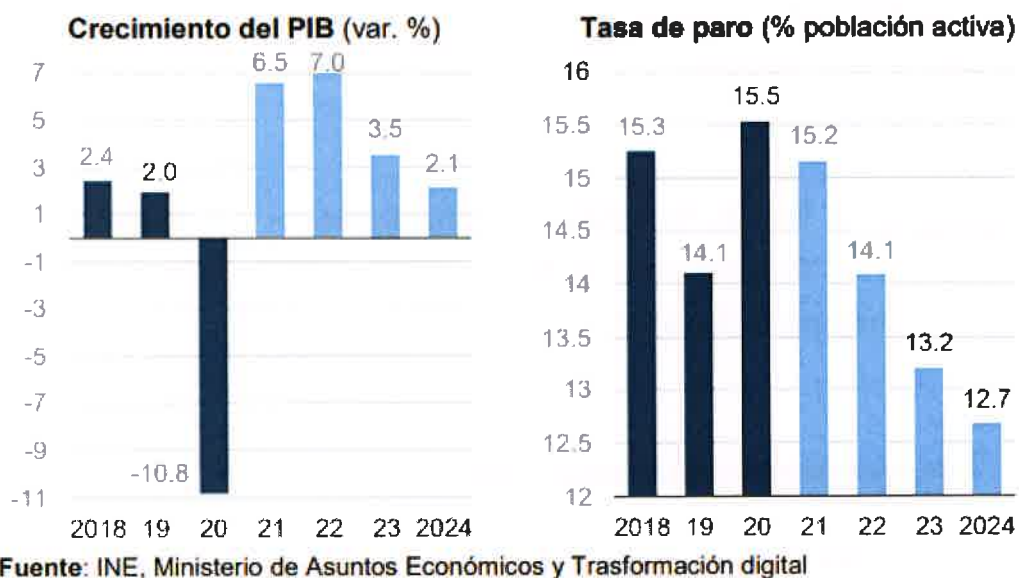
Además, en la Actualización del Programa de Estabilidad 2021-2024<sup>5</sup> aprobado por el Gobierno de España el 30 de abril de 2021, se han rebajado las previsiones de crecimiento para el año 2021 (del 9,8% con ayudas europeas, al 6,5%) y se asume que la actividad no volverá a niveles previos a la pandemia hasta finales de 2022 (lo que supondría 3 años seguidos de retroceso respecto al ejercicio 2019).

4

<https://www.bde.es/webbde/es/estadis/infoest/e0201.pdf>

5

[https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/hacienda/Documents/2021/300421\\_Programa-Estabilidad-2021-2024.pdf](https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/hacienda/Documents/2021/300421_Programa-Estabilidad-2021-2024.pdf)



### 5.2.2. Empleo

En el año 2020, el paro ha subido en 527.900 personas, lo que supone un 16,5% más que en 2019 y un retroceso en la ocupación de 622.600 trabajadores (-3,1%). La tasa del paro a finales de 2020 se sitúa en el 16,13%<sup>6</sup>.

Los datos en 2021 siguen siendo muy negativos, con una destrucción de 137.500 empleos en el primer trimestre<sup>7</sup>.

Además, actualmente alrededor de 650.000 trabajadores continúan en ERTE.

### 5.2.3. Turismo

<sup>6</sup>

<https://www.ine.es/daco/daco42/daco4211/epa0420.pdf>

<sup>7</sup>

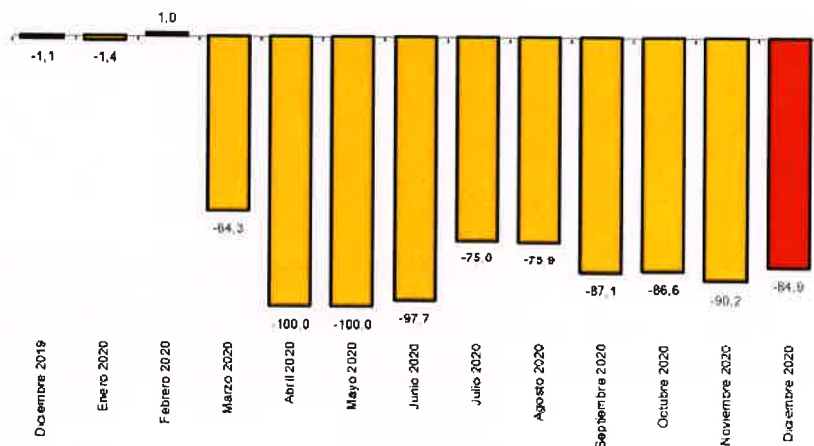
<https://www.ine.es/daco/daco42/daco4211/epa0121.pdf>



Por su propia naturaleza, los puertos deportivos forman parte del sector turístico español, que constituye un motor esencial de la economía española y que ha sido el más castigado por la pandemia y por las restricciones legales impuestas para combatirla.

En el año 2020 la llegada de turistas internacionales se ha desplomado un 77,3% respecto al 2019, pasando de 83,5 millones a 18,9 millones (4,4 veces menos) en el conjunto de España<sup>8</sup>.

**Llegada de turistas Internacionales por meses**  
Variación anual. Porcentaje



En los tres primeros meses de 2021 el número de turistas que visitan España disminuye un 88,6% y escasamente alcanza los 1,2 millones. En el mismo periodo de 2020 llegaron cerca de 10,6 millones de turistas<sup>9</sup>, considerando que ya la mitad del mes de marzo de 2020 se vio afectada por la pandemia y los datos eran malos de por sí.

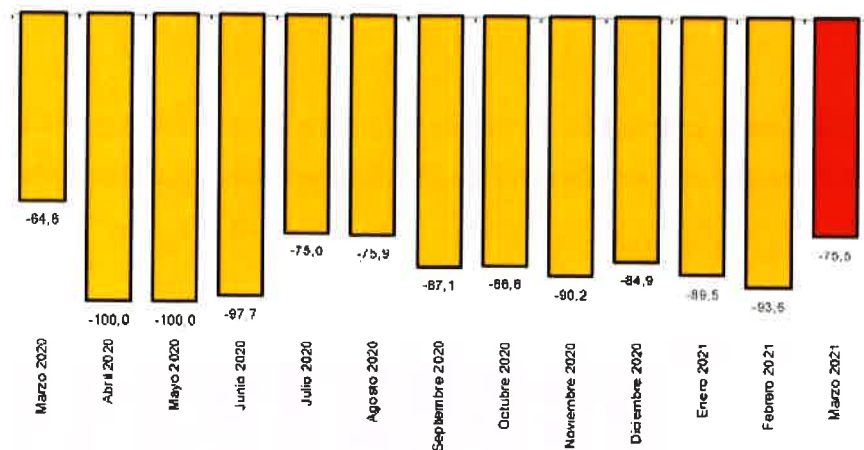
<sup>8</sup> <https://www.ine.es/daco/daco42/frontur/frontur1220.pdf>

<sup>9</sup> <https://www.ine.es/daco/daco42/frontur/frontur0321.pdf>



### Llegada de turistas internacionales por meses

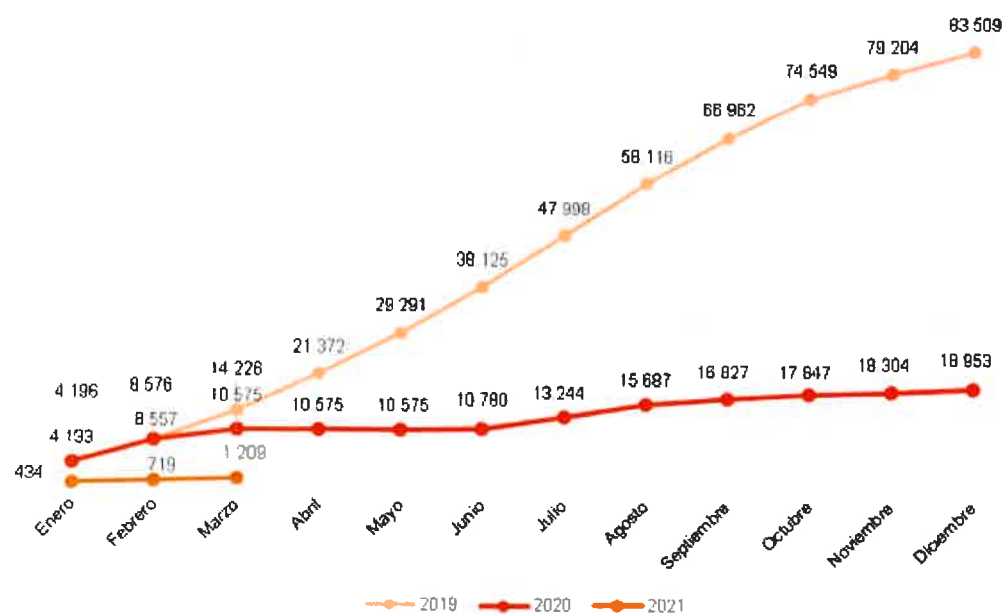
Variación anual. Porcentaje



La comparativa 2019, 2020 y 2021 arroja el siguiente resultado:

### Acumulado de llegadas de turistas internacionales. Comparativa 2019-2020-2021 (\*)

Miles



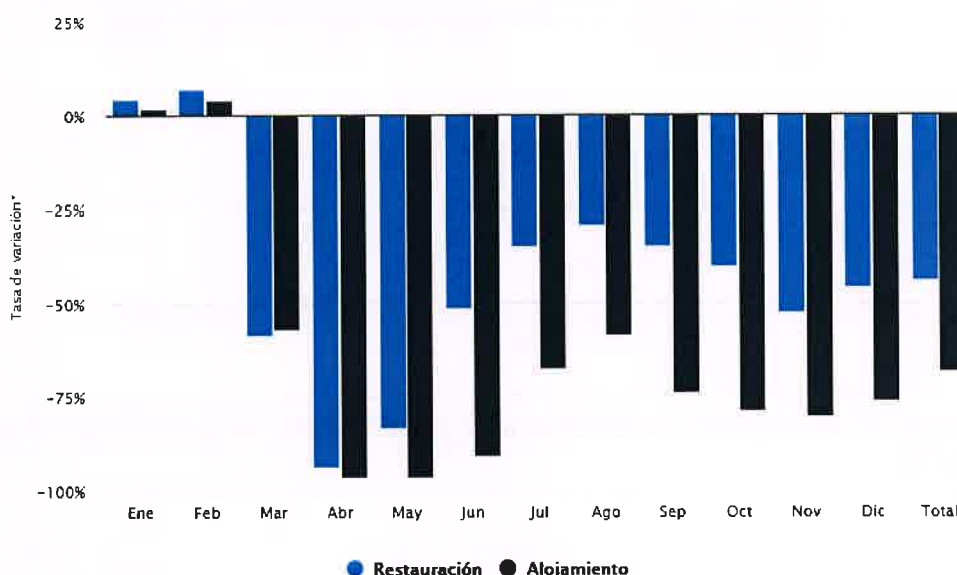
(\*) Datos provisionales desde abril de 2020

Entre enero y diciembre de 2020, la cifra de negocios en los sectores de la restauración y del alojamiento en España cayó un 43,6% y un 68%,



respectivamente, con respecto al año 2019. En abril y mayo, los meses más duros de la pandemia de COVID-19 en el país, las caídas llegaron a superar el 90%<sup>10</sup>.

La tasa de variación interanual del índice de cifra de negocios (serie original) en el sector de la hostelería en España en 2020 ofrece los siguientes resultados:



Y las previsiones para 2021 son de una caída en el sector de la hostelería del 50%, según el Anuario de la Hostelería de España (Hostelería de España)<sup>11</sup>.

### 5.3. Contexto regulatorio general

#### 5.3.1. Planteamiento general

<sup>10</sup> <https://es.statista.com/estadisticas/563334/variacion-interanual-del-indice-de-cifra-de-negocios-del-sector-de-la-hosteleria-en-espana/>

<sup>11</sup> <https://apehl.org/media/editor/2020/12/15/anuario-2020.pdf>



FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE ASOCIACIONES  
DE PUERTOS DEPORTIVOS Y TURÍSTICOS

Las concesiones sobre puertos deportivos y las actividades y negocios que dentro de su ámbito se desarrollan se han visto totalmente afectados por la pandemia y situación de crisis provocada por el COVID-19.

Desde que la Organización Mundial de la Salud declaró el pasado 30 de enero que la situación en relación al coronavirus COVID-19 suponía una emergencia de salud pública de importancia internacional, se han ido adoptando una serie de medidas de excepción orientadas a proteger la salud y seguridad de los ciudadanos, contener la progresión de la enfermedad y reforzar el sistema de salud pública.

En particular, la situación generada por la evolución del COVID-19 supuso la necesidad de adoptar medidas de contención extraordinarias por las autoridades de salud pública.

### **5.3.2. Estado de alarma (primera ola)**

En el BOE del día 14 de marzo de 2020, se publicó el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. Dicho Real Decreto constata la grave emergencia sanitaria y social que estamos enfrentando:

*“La Organización Mundial de la Salud elevó el pasado 11 de marzo de 2020 la situación de emergencia de salud pública ocasionada por el COVID-19 a pandemia internacional. La rapidez en la evolución de los hechos, a escala nacional e internacional, requiere la adopción de medidas inmediatas y eficaces para hacer frente a esta coyuntura. Las circunstancias extraordinarias que concurren constituyen, sin duda, una crisis sanitaria sin precedentes y de enorme magnitud tanto por el muy elevado número de ciudadanos afectados como por el extraordinario riesgo para sus derechos”.*



Dicha norma excepcional estableció diversas medidas de gran calado para la esfera de los ciudadanos y el funcionamiento de las empresas.

- Limitación de circulación de las personas, salvo actividades esenciales y de primera necesidad (art. 7).
- Suspensión de toda la actividad comercial, deportiva, cultural, recreativa, de hostelería, restauración y adicionales (art. 10).
- Limitaciones significativas en los transportes (art. 14).

El citado Real Decreto y sus medidas de confinamiento y limitación de actividades fue prorrogado por los sucesivos Reales Decreto 476/2020, de 27 de marzo, 487/2020, de 10 de abril, 492/2020, de 24 de abril, Real Decreto 514/2020, de 8 de mayo, y Real Decreto 555/2020, de 5 de junio, que prorrogó el estado de alarma hasta las 0.00 horas del día 21 de junio de 2020.

Estas medidas supusieron, de facto, el confinamiento general de toda la población y la paralización de la actividad económica y empresarial, salvo los servicios esenciales. La gravedad y excepcionalidad de la situación fue notoria.

### **5.3.3. Plan de desescalada**

El plan de desescalada fue gradual, por fases y zonas geográficas.

El 28 de abril de 2020, el Gobierno estatal aprobó un *Plan para la transición hacia la nueva normalidad*, que establecía los diferentes parámetros y medidas para el progresivo levantamiento de las restricciones derivadas del estado de alarma declarado en marzo.



Posteriormente, se fueron aprobando sucesivas Órdenes SND para la flexibilización de las restricciones en el ámbito nacional en función del avance de cada región por las diferentes Fases del Plan de Desescalada.

#### **5.3.4. Restricciones desde la “nueva normalidad” (junio 2020 – mayo 2021)**

A partir de la finalización del primer estado de alarma y la entrada en la llamada “nueva normalidad”, han continuado vigentes hasta la actualidad diferentes medidas de ámbito estatal, autonómico y municipal que han condicionado decisivamente el normal funcionamiento y actividad de la concesión, al establecer cierres, restricciones, limitaciones y cargas adicionales para el desarrollo de la actividad. Estas medidas notorias y de público conocimiento han impedido una recuperación o evolución normal del negocio.

Se declaró un nuevo Estado de Alarma en fecha 25 de octubre (por RD 926/2020, de 25 de octubre), que finalizaría a las 00:00 horas del 9 de noviembre de 2020, sin perjuicio de las prórrogas que pudieran establecerse.

Este RD 926/2020 permitía a la autoridad competente delegada en cada comunidad autónoma, en base a su artículo 10, modular, flexibilizar y suspender la aplicación de las medidas previstas en los artículos 5 (Limitación de la libertad de circulación de las personas en horario nocturno), 6 (Limitación de la entrada salida en las comunidades autónomas y ciudades con Estatuto de autonomía), 7 (Limitación de la permanencia de grupos de personas en espacios públicos y privados) y 8 (Limitación a la permanencia de personas en lugares de culto), con el alcance y ámbito territorial que determinase.

El 3 de noviembre se prorrogó el estado de alarma decretado el 25 de octubre hasta las 00:00 horas del 9 de mayo de 2021, manteniéndose todas las restricciones anteriores (Real Decreto 956/2020, de 3 de noviembre



A continuación, se realiza un breve resumen de las principales medidas restrictivas que han condicionado decisivamente el normal desarrollo de las actividades de las concesiones de puertos deportivos:

- Confinamientos municipales y cierres perimetrales, autonómicos y provisionales, generalizados desde el final del verano de 2020 hasta el 9 de mayo de 2021. Estas medidas han impedido completamente el turismo nacional, que es una fuente de actividad principal de los puertos deportivos.
- Prohibiciones y/o restricciones a los viajes desde el extranjero, que ha impedido y/o dificultado (dependiendo del país de origen y la época) el turismo internacional, que es el otro gran pilar de la actividad de los puertos deportivos.
- Restricciones de horarios, aforos, utilización de espacios e imposición de exigencias sanitarias que han condicionado decisivamente e impactado muy negativa cualquier actividad empresarial desarrollada dentro del ámbito de los puertos deportivos (charter, comercial, hostelería, ocio, etc...).
- Limitaciones al derecho de reunión por número de personas y de circulación (toque de queda).

## **6. Esfuerzo de los puertos deportivos**

### **6.1. Situación de las entidades concesionarias**

Pese a todas las dificultades, las entidades titulares de los puertos deportivos han realizado un loable esfuerzo por continuar prestando los servicios generales de la concesión (administración, personal, vigilancia, limpieza, consumos generales, conservación, mantenimiento y reparaciones, etc...) con los máximos



niveles de calidad. Además, se ha colaborado lealmente e incorporado las nuevas medidas impuestas por las Administraciones Públicas para el control de la pandemia (sanidad exterior, control de actividades, medidas de seguridad y sanitarias, etc...).

Paralelamente, se ha continuado cumpliendo con todas las obligaciones y compromisos impuestos, tanto a nivel de calidad en el servicio como a nivel económico, bien sea frente a las Administraciones Públicas (pago de tasas y tributos, obligaciones formales, etc...) y frente a terceros (proveedores, usuarios, trabajadores, etc...).

Pero la crisis del COVID-19, como suceso imprevisible y omnicomprensivo, ha supuesto un freno abrupto y extraordinario a la actividad de los puertos deportivos que ha tensionado, en algunos casos gravemente, la carga actual de los concesionarios.

En este escenario, una de las principales cargas de los concesionarios son las tasas portuarias (ocupación y actividad, principalmente). Cuando todos los paradigmas de nuestro mundo y nuestra economía se han derrumbado hasta cotas impensables hace poco más de un año, la Administración del Estado no puede permanecer ajena y pretender el cobro íntegro y puntual en plena pandemia, durante 2021, de las tasas portuarias como si nada estuviera ocurriendo. De hecho, han sido las propias decisiones de la Administración del Estado (loables y, posiblemente, justificadas desde un punto de vista de lucha contra la pandemia) las que han ido asfixiando las concesiones y su actividad.

La propia Administración cuyas decisiones han desplomado los ingresos y la actividad de la concesión no puede ser insensible a las consecuencias que en la concesión dichas decisiones han causado ni al esfuerzo histórico que las entidades concesionarias han ido realizando para mantenerlas a flote.

## **6.2. Situación de otros negocios y empresas**



FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE ASOCIACIONES  
DE PUERTOS DEPORTIVOS Y TURÍSTICOS

Pero el impacto de la pandemia en los puertos deportivos trasciende ampliamente el que directamente han sufrido las entidades concesionarias.

Como se ha expuesto anteriormente, en los puertos deportivos se desarrollan multitud de actividades, negocios y empresas por terceros en diferentes ámbitos, como la hostelería, el comercio minorista, deporte, formación, cultura y alquiler de embarcaciones, por citar algunas de las más relevantes.

La gran mayoría de estas empresas y familias han visto impedida sustancialmente su actividad desde marzo de 2020 hasta la actualidad. Este hecho ha provocado el cierre definitivo de muchos negocios viables. Y otros muchos se encuentran en una situación crítica, con una viabilidad y continuidad gravemente comprometida.

En este sentido las entidades concesionarias han realizado, de forma generalizada, un esfuerzo extraordinario para dar oxígeno a los negocios y empresas que se desarrollan en las concesiones (carencias, moratorias, quitas, etc...). Pero estos esfuerzos son inútiles e insostenibles si no van acompañados de un compromiso firme y decidido por parte de la Administración Pública competente (Puertos del Estado) en el mismo sentido.

Es imprescindible aligerar transitoriamente la carga tributaria (tasas) de la concesión y sus negocios para evitar insolvencias, concursos de acreedores y cierres masivos de los locales y actividades de la concesión en el futuro próximo, con las consecuencias negativas que ello entraña para la actividad económica de la región, los puestos de trabajo de los negocios, las perspectivas de capacidad recaudatoria de las Autoridades Portuarias y la propia imagen del sistema portuario español.

Como es sabido, las entidades concesionarias repercuten a los titulares de activos y negocios y a los usuarios de las concesiones las tasas portuarias que son liquidadas por las Administraciones Portuarias, todo ello de conformidad



con las disposiciones legales, administrativas y reglamentarias que rigen las concesiones. Por tanto, cualquier reducción de las tasas portuarias revierte no ya en las entidades concesionarias, sino en todas las actividades y negocios de la concesión. Cualquier reducción de las tasas portuarias acordada excepcionalmente por la Administración tiene un efecto de reparto multiplicador entre todos los negocios y usuarios que orbitan en las concesiones.

## **7. Insuficiencia del Real Decreto – ley 15/2020 y Real Decreto – ley 26/2020**

### **7.1. Las medidas del Real Decreto – ley 15/2020 y Real Decreto – ley 26/2020**

Al principio de la pandemia, el Real Decreto-ley 15/2020, de 21 de abril, de medidas urgentes complementarias para apoyar la economía y el empleo (art. 16 a 20) y el Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económicas para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda (art. 8 a 14) establecieron mecanismos de excepción para compensar los desequilibrios económicos y las pérdidas de las concesiones portuarias con motivo de la crisis del COVID-19 y las medidas de restricción de la actividad impuestas por las autoridades competentes.

Previa justificación del cumplimiento de los requisitos legalmente establecidos, las medidas adoptadas fueron esencialmente las siguientes para los puertos deportivos:

- Eliminación del límite mínimo de la **tasa de actividad de 2020** y supresión del pago anticipado, sin garantías.
- Reducción de la **tasa de ocupación de 2020** hasta un máximo del 20%.



- Aplazamientos de la **deuda tributaria** correspondiente a las liquidaciones no ingresadas desde el 1 de marzo hasta el 31 de octubre de 2020, por un plazo de seis meses, sin intereses ni garantías.

## **7.2. Insuficiencia de estas medidas**

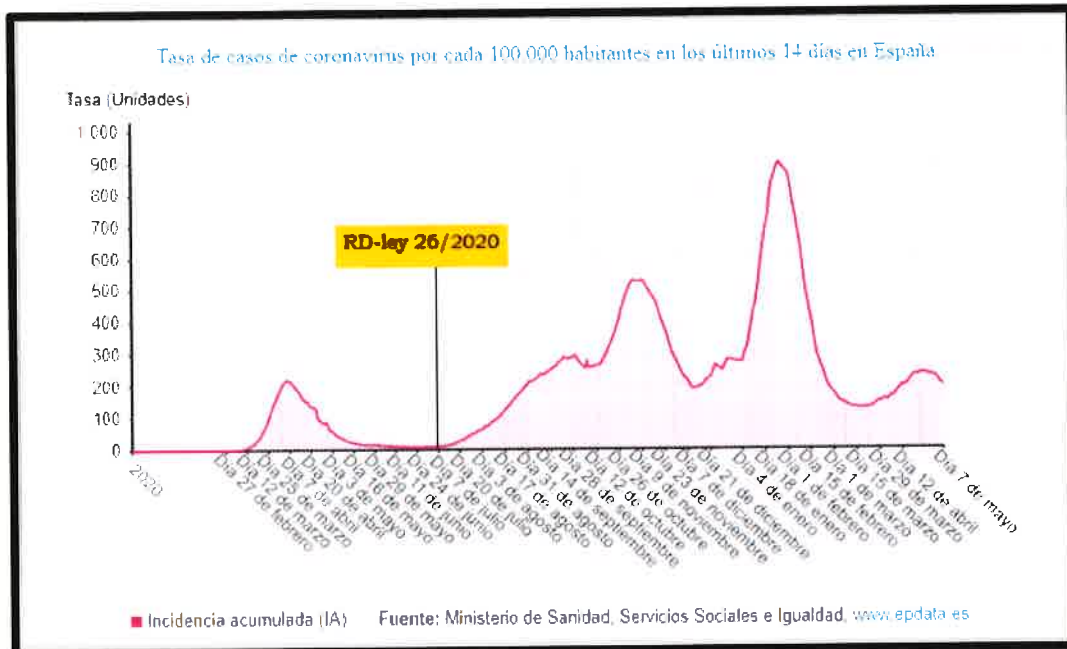
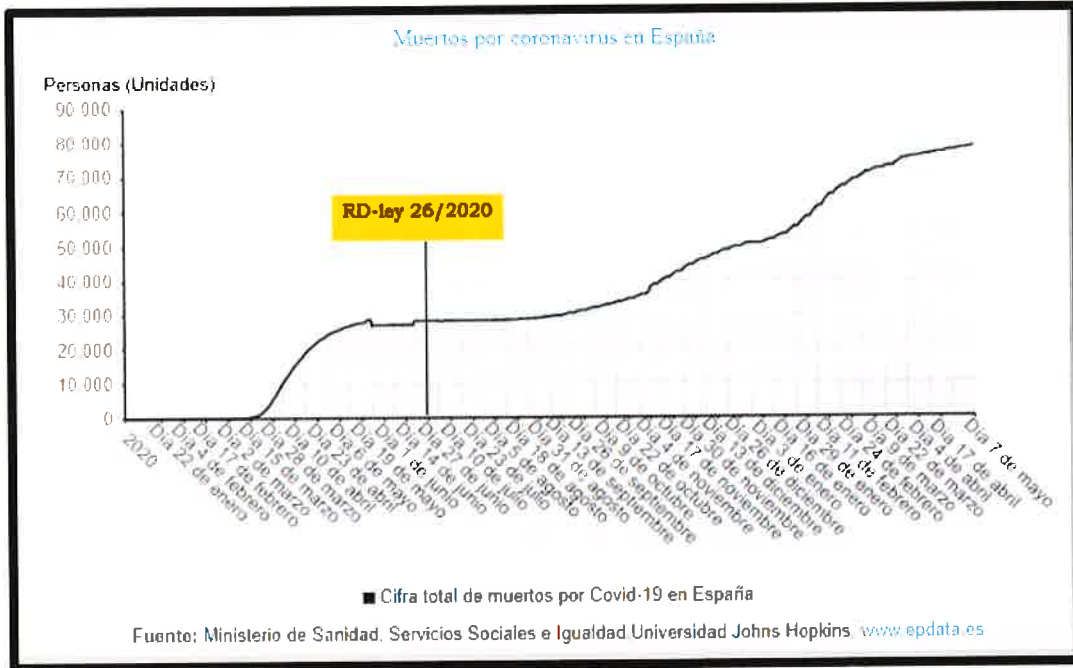
No obstante, las citadas normas resultaron manifiestamente insuficientes para abarcar la magnitud de la tragedia empresarial que se ha tenido que afrontar en las concesiones portuarias, por su profundidad, gravedad y prolongación en el tiempo.

Para poner en un adecuado contexto cronológico las citadas normas, es preciso tener en cuenta que estas medidas fueron aprobadas en un momento en el que se había declarado “*la victoria frente al COVID-19*” y se afrontaba con optimismo la llamada nueva normalidad.

Sin embargo, la realidad es que aquella era sólo la primera ola de una pandemia que causó una segunda ola (otoño 2020), una tercera ola (invierno 2020-2021) y una cuarta (primavera 2021) que fueron todavía si cabe más devastadoras, como ilustran estos gráficos:



FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE ASOCIACIONES  
DE PUERTOS DEPORTIVOS Y TURÍSTICOS



El Real Decreto-ley 15/2020, de 21 de abril, de medidas urgentes complementarias para apoyar la economía y el empleo y el Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económicas para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda fueron



normas aprobadas en la consideración de que lo peor de la pandemia, desde un punto de vista sanitario y empresarial ya había pasado, y entrábamos en una nueva normalidad.

Pero la realidad ha sido bien distinta y estas normas no han podido captar, por el momento en que fueron aprobadas, el grave, profundo y duradero impacto que la pandemia y, sobre todo, las medidas restrictivas han tenido en los puertos deportivos.

De hecho, el comportamiento de la economía española en el primer trimestre de 2021 ha sido comparativamente el peor de toda la pandemia respecto a los países de nuestro entorno en términos proporcionales: más de 2,5 veces peor que el Total UE o Zona euro, cuando durante el 2020 fue 1,5 veces peor (2º trimestre), 2,1 veces peor (3º trimestre) y 1,9 veces peor (4º trimestre).

## 2.1. PRODUCTO INTERIOR BRUTO A PRECIOS CONSTANTES. COMPARACIÓN INTERNACIONAL

a Serie representada gráficamente

	OCDE	Unión Europea							China	Tasas de variación interanual			
		Total UE	Zona del euro	España	Alemania	Francia	Holanda	Italia		Estados Unidos de América	Japón	Reino Unido	
													1
19	1,6	1,6	1,3	1,9	0,6	1,5	1,6	0,3	6,0	2,2	4,4	1,4	
20	-4,8	-6,3	-6,7	-10,8	-5,1	-8,1	-3,7	-8,9	2,0	-3,5	-4,9	-10,6	
21	A	-1,7	-1,8	-4,3	-3,0	1,5	-1,4	18,3					
18 I	2,8	2,7	2,5	2,9	2,2	2,4	2,9	1,4	6,9	3,2	0,9	0,9	
II	2,7	2,5	2,2	2,3	2,0	1,9	2,6	1,1	6,9	3,2	1,0	1,0	
III	2,2	1,8	1,6	2,3	0,8	1,6	2,1	0,7	6,7	3,2	-0,4	1,3	
IV	1,7	1,6	1,2	2,3	0,3	1,3	1,7	0,2	6,5	3,2	-0,3	1,0	
19 I	1,6	1,8	1,5	2,2	1,1	1,8	1,7	0,4	6,3	2,2	4,7	1,7	
II	1,5	1,5	1,3	2,1	0,1	1,8	1,5	0,4	6,0	2,2	4,4	1,5	
III	1,7	1,7	1,4	1,8	0,8	1,8	1,6	0,5	5,9	2,2	5,5	1,4	
IV	1,6	1,2	1,0	1,7	0,4	0,8	1,7	-0,1	5,8	2,2	2,9	1,2	
20 I	-0,9	-2,7	-3,3	-4,3	-2,2	-5,5	-0,4	-5,8	-6,8	-3,5	-2,1	-2,4	
II	-11,6	-13,8	-14,6	-21,6	-11,2	-18,6	-9,1	-18,1	3,2	-3,5	-10,3	-20,8	
III	-3,8	-4,0	-4,1	-8,6	-3,8	-3,7	-2,4	-5,2	4,9	-3,5	-5,8	-8,6	
IV	-3,0	-4,6	-4,9	-8,9	-3,3	-4,8	-3,0	-6,6	6,5	-3,5	-1,3		
21 I		-1,7	-1,8	-4,3	-3,0	1,5	-1,4	18,3					

## 8. Solicitud de nuevas medidas para los puertos durante 2021

Por todas las razones expuestas y en el contexto actual, resulta absolutamente imprescindible para la supervivencia de nuestros puertos deportivos y de todas las actividades y negocios que en su ámbito se desarrollan que por parte de del



Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y Puertos del Estado se adopten nuevas medidas, con efectos para el ejercicio 2021, que tengan por objeto compensar el impacto significativamente negativo que los puertos deportivos continúan sufriendo en su actividad como consecuencia de la crisis del COVID-19 y las medidas restrictivas que han continuado vigentes hasta la actualidad.

En este sentido, se proponen a esta Administración las siguientes medidas:

- (i) Extensión a 2021 de las medidas aprobadas por el Real Decreto-ley 15/2020, de 21 de abril, de medidas urgentes complementarias para apoyar la economía y el empleo (art. 16 a 20) y el Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económicas para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda (art. 8 a 14) para 2020.
- (ii) Ampliación de los porcentajes de reducción de la tasa de ocupación para que sean proporcionales a la pérdida real de actividad e ingresos en las concesiones de puertos deportivos, todo ello sin el establecimiento de un límite máximo (20% en 2020). En este sentido, debería ponderarse la importancia de otras actividades y negocios que se desarrollan en el ámbito de la concesión tienen para dicha concesión y el impacto especial de la pandemia para dichas actividades y negocios, en el entendimiento de que hay determinadas actividades y negocios, como, por ejemplo, la hostelería o turismo que han sufrido un impacto especialmente significativo.
- (iii) Flexibilización de los mecanismos de aplazamiento de las deudas tributarias (tasas portuarias) durante 2021 y 2022 y extensión de los plazos de amortización a toda la vigencia de la concesión.
- (iv) Posibilidad excepcional de ampliar los plazos concesionales por periodos equivalentes al tiempo de explotación de las concesiones,



sustancialmente, perdidos por la pandemia, al igual que se hizo debido a la crisis financiera del 2008 (muy inferior a la del COVID) y que a través de la Disposición Transitoria Décima del TRLPEMM permitió la ampliación de plazos concesionales.

- (v) Aceleración de los procesos de solicitudes de ampliación de los plazos concesionales o prórrogas que estuvieran en trámite por las diversas Autoridades Portuarias con el objeto de poder realizar las inversiones previstas en dichas solicitudes, adaptar las instalaciones a la situación actual y poder presentar nuevos proyectos que se puedan acoger a las ayudas con Fondos Europeos.

Como referencia a estos efectos, cabe citar las medidas adoptadas por AENA en un ámbito equiparable al que nos ocupa y dependiente de esta misma Administración, con reducciones de rentas de entre un 50% y un 100% en función del impacto de la crisis en cada uno de los negocios y actividades.

Asimismo, algunas Comunidades Autónomas están ya adoptando acciones de ayuda y/o compensación para las concesiones sobre puertos deportivos de su competencia para paliar los efectos de la pandemia y las medidas restrictivas.

En este contexto, la Administración General del Estado no puede ser ajena a la grave problemática de los puertos españoles de competencia estatal, por su importancia estratégica para el sistema portuario español.

## **9. Solicitud de audiencia**

Finalmente, con el objetivo de poder establecer cauces de colaboración y cooperación más eficaces entre los puertos deportivos de competencia estatal y esta Administración Pública competente, rogamos se nos conceda la posibilidad de celebrar una reunión con la Presidencia del Ente Público Puertos del Estado



FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE ASOCIACIONES  
DE PUERTOS DEPORTIVOS Y TURÍSTICOS

para poder exponer los problemas e inquietudes del sector y trabajar conjuntamente para el desarrollo de políticas activas que redunden en beneficio de todas las partes implicadas (Administración, concesionarios, usuarios, empresas, etc...).

Para ello, nos ponemos a su entera disposición para, a la mayor brevedad posible, poder ser recibidos por su parte y abordar las cuestiones planteadas.

Por todo ello,

**SOLICITO** que, teniendo por presentado este escrito, se sirva admitirlo y, en su virtud, se tengan por efectuadas las alegaciones que en el mismo se contienen a los efectos de que, se tengan en cuenta las circunstancias extraordinarias actuales provocadas por la crisis del COVID-19 y las medidas restrictivas aprobadas por las autoridades competentes en el ámbito de los puertos deportivos de competencia estatal y, en consecuencia, se acuerde de conformidad con lo solicitado.

En Madrid, a 19 de mayo de 2021.

<b>DON GABRIEL MARTÍNEZ MARTÍ</b>	<b>DON ARTURO SÁEZ SANZ</b>
	
<b>Presidente FEADPT</b>	<b>Director Comisión Puertos Deportivos de competencia estatal</b>

