



I. ADMINISTRACIÓN CENTRAL

AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE

8831 *CONTESTACIÓN ALEGACIONES MODIFICACIÓN SUSTANCIAL TMS*

EDICTO

Contestación a las alegaciones presentadas en el expediente de modificación sustancial de la concesión administrativa otorgada a TERMINALES MARÍTIMAS DEL SURESTE, S.A. para la "Construcción y explotación de una Terminal Marítima en la zona sur del puerto de Alicante".

Mediante el presente edicto se contesta a las alegaciones que han sido presentadas por terceros ante la Autoridad Portuaria de Alicante, dentro del trámite de información pública, al expediente de modificación sustancial de la concesión administrativa otorgada a TERMINALES MARÍTIMAS DEL SURESTE, S.A. para la "Construcción y explotación de una Terminal Marítima en la zona sur del puerto de Alicante".

La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, establece, en su artículo 45, que los actos administrativos serán objeto de publicación cuando así lo establezcan las normas reguladoras de cada procedimiento o cuando lo aconsejen razones de interés público apreciadas por el órgano competente; para añadir, en su apartado 2º, que en los supuestos de publicaciones de actos que contengan elementos comunes, podrá publicarse de forma conjunta los aspectos coincidentes.

De conformidad con el artículo 83.3 de la anterior Ley, para quienes hayan alegado, ya sean personas físicas o jurídicas, comparecientes en el trámite de información pública dado al efecto, subsiste el derecho a obtener una respuesta razonada de la Administración actuante, que podrá ser común para todas aquellas alegaciones que planteen cuestiones sustancialmente iguales, si bien la comparecencia en este trámite no les otorga, por sí misma, la condición de interesados.

La notificación practicada a través del Boletín Oficial de la Provincia de Alicante es preferible, además, por el hecho de tratarse de la tramitación de un expediente que, a juicio y consideración de la Autoridad Portuaria de Alicante, indudablemente de interés



general de todos los vecinos de Alicante, pues no sólo compete al tercero compareciente su derecho a obtener una respuesta razonada a sus escritos, sino que, además, dada la trascendencia pública y social que se ha dado a los mismos, resulta de la conveniencia de los ciudadanos el conocer, con criterios estrictamente legales y técnicos, la adecuación de la solicitud a la normativa de pertinente aplicación.

Asimismo se informará de la contestación de las alegaciones en la página web del Puerto.

En su virtud, se procede a continuación a relacionar los motivos de oposición alegados, con su correspondiente respuesta razonada y motivada jurídicamente.

Se han presentado en total 1303 alegaciones desfavorables, las cuales responden mayoritariamente a un *escrito tipo*, recogiendo la totalidad de las mismas unas objeciones sustancialmente coincidentes y comunes.

De ellas, 1295 han utilizado dicha plantilla rellenable y el resto son, 1 individual, 1 del Pleno del Ayuntamiento de Alicante, 4 de Grupos municipales, 1 del Alcalde del Ayuntamiento de Alicante, 1 de Ecologistes en Acció.

Dado que los motivos de las alegaciones se repiten en la práctica totalidad de las presentadas, a continuación se procede a analizar las mismas, en síntesis, con su correspondiente respuesta conforme a lo acordado por el Consejo de Administración de esta Autoridad Portuaria, en sesión celebrada con fecha 25 de julio de 2019.

ALEGACIÓN PRIMERA

Solo se hace referencia al trámite ambiental, no de las autorizaciones urbanísticas que corresponden a la autoridad municipal.

No puede considerarse un “trámite ambiental” el procedimiento ante el que se alega, pues se trata de la solicitud de autorización de una Cesión de Uso -parcial- que conlleva



la Modificación Sustancial de la Concesión del Dominio Público Portuario de la que es titular TERMINALES MARÍTIMAS DEL SURESTE, S.A., en adelante TMS, procedimiento administrativo circunscrito a la “gestión y administración de los bienes y derechos demaniales por las Administraciones Públicas”, debiendo observarse que la Disposición Final Cuarta “Competencias de gestión de los bienes de dominio público” de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del “Patrimonio de las Administraciones Públicas” especifica que “los departamentos ministeriales y organismos públicos a los que corresponda la gestión y administración del dominio público estatal de carreteras, ferrocarriles, aeropuertos, puertos, montes, aguas, minas, zona marítimo-terrestre, dominio público radioeléctrico y demás propiedades administrativas especiales, ejercerán las competencias establecidas en su legislación específica”. A tales efectos, se considera “legislación específica” el 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.

Efectivamente, el Ayuntamiento de Alicante es el órgano sustantivo ambiental competente que, según la información facilitada por la parte promotora, desde su solicitud el 8 de febrero de 2013, tramita la Licencia Ambiental y la Licencia Urbanística (Obra Mayor) del Proyecto objeto de la referida modificación, habiéndose emitido todos los informes favorables. Asimismo se cita en el Certificado de la Vicesecretaría del Ayuntamiento de Alicante de fecha 20 de mayo de 2014, con el visto bueno de la Concejala de Urbanismo, “Que, con fecha 07 de abril de 2014, el Departamento de Inspección y Control Técnico, ha emitido el siguiente Informe de Compatibilidad Urbanística:

“(…)

Atendiendo a lo establecido en el Plan General Municipal de Ordenación de Alicante, OI/3 Plan Especial del Puerto de Alicante y demás Normas Urbanísticas en vigor, se considera APTO el emplazamiento de la Actividad de comercio al por mayor y almacenamiento de graneles líquidos (uso Industrial, según el artículo 97 del PGM vigente) en una parcela situada en el muelle 19 del Puerto de Alicante, con una calificación del suelo como de Sector 3MP – Terminal de Mercancías, tal como establecen las Ordenanzas del Plan Especial del Puerto de Alicante.”

Por su parte, consta Informe del Departamento de Inspección y Control Técnico del Ayuntamiento de Alicante, firmado el 22 de febrero de 2016 por el Jefe de Servicio de Control Urbanístico y Ambiental, que refiere:

“(…)



INFORME: El Proyecto se ajusta a la normativa prevista para la zona por la Revisión del PGMO, de fecha 27 de marzo de 1987, así como su Texto Refundido y las Modificaciones Puntuales."

Considerando lo anterior, se desestima esta alegación.

ALEGACIÓN SEGUNDA

Se hace referencia al Convenio de Colaboración suscrito el 6 de marzo de 1995 por la Autoridad Portuaria de Alicante, la Generalitat Valencia, el Ministerio de Industria y Energía, el Ayuntamiento de Alicante y la Compañía Logística de Hidrocarburos para el traslado de la planta de almacenamiento y distribución de productos petrolíferos en el puerto de Alicante, considerando que "en el futuro no debe haber instalaciones de almacenamiento y distribución de productos petrolíferos en el puerto de Alicante".

En el año 1995, fecha en la que se suscribe el Convenio para el desmantelamiento de los depósitos de almacenamiento de la concesión de CLH en zona portuaria, éstos se encontraban a unos 250 metros de áreas residenciales.

Una década más tarde, con motivo del Proyecto de Ampliación Sur del Puerto, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Alicante acordó iniciar la tramitación de la "Modificación Puntual número 3 del Plan Especial del Puerto de Alicante", aprobada definitivamente el 22.02.2006 contando con los informes favorables de todos los organismos competentes, que incluía en su zona de servicio los terrenos ganados al mar, creándose una nueva dársena comercial conformada por los Muelles 19, 21, 23 y 25. Con ello se establecieron ordenanzas y usos aplicables en las terminales de pasajeros y mercancías que permitirían el desarrollo de actividades portuarias comerciales en esas explanadas más alejadas de la ciudad, quedando las viviendas a más de 800 metros de la confluencia de los Muelles 19 y 21, donde se propone el proyecto promovido por XC BUSINESS 90, S.L.

Del Convenio no se deriva ninguna obligación legal más allá de lo estipulado en el mismo, ya que todos y cada uno de los convenios de colaboración tienen un "alcance, efectos y régimen jurídico específico", de conformidad con lo establecido en el artículo 86 y concordantes de la Ley de Procedimiento Administrativo Común de la Administraciones Públicas.



El propio Convenio remite a lo dispuesto en el artículo 8 “Efectos de los convenios” de la LRJPAC (modificado por la Ley 4/1999, de 13 de enero), mediante el que se establece que “los convenios de colaboración en ningún caso suponen la renuncia a las competencias propias de las Administraciones intervinientes”.

Asimismo, el artículo 6 “Convenios de Colaboración” de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LRJPAC) determina que “cuando los convenios se limiten a establecer pautas de orientación política sobre la actuación de cada Administración en una cuestión de interés común o a fijar el marco general y la metodología para el desarrollo de la colaboración en un área de interrelación competencial o en un asunto de mutuo interés se denominarán Protocolos Generales”. Se constata que el referido Convenio no se denomina ni tiene naturaleza de Protocolo General.

Igualmente, determinadas alegaciones hacen referencia *“al coste del traslado de los depósitos de combustible de CLH que fue de 18 millones de euros aproximadamente, gran parte de los cuales fueron subvencionados con fondos FEDER de la Unión Europea, por lo que la reimplantación de instalaciones similares tendrá consecuencias de responsabilidad patrimonial que habrá que depurar”*.

La Cláusula Sexta del aludido Convenio reguló que *“(…) se realizarán por el Ministerio de Industria y Energía los trámites oportunos para la concesión de ayudas del Fondo Europeo de Desarrollo Regional FEDER con cargo al subeje 6.3 «Medio Ambiente» del Marco de Apoyo Comunitario (MAC) Plurirregional”,* resultando que dichas ayudas públicas se circunscriben a una actuación concreta, y no existe ninguna vinculación entre ambas, puesto que el actual Proyecto no está sujeto a ninguna ayuda pública. La concesión de una subvención, cumpliendo los requisitos establecidos, no vincula ni condiciona otras actuaciones administrativas legalmente efectuadas.

No obstante lo anterior, la Cláusula Novena del citado Convenio establece que *“el presente convenio estará vigente desde su firma hasta la puesta en funcionamiento de las nuevas instalaciones y el desmantelamiento de las actuales, salvo que las partes decidan la sustitución o la anulación de los pactos no ejecutados”*. Dichas actuaciones quedaron ejecutadas en el año 2000, por lo que el Convenio no está vigente.

En definitiva, se desestima la alegación presentada.



ALEGACIÓN TERCERA

Menciona que la seguridad de las viviendas, colegios y zona marina de Tabarca se vería afectada en caso de accidente de las instalaciones pretendidas, sin olvidar el importante tráfico de camiones cisterna que se generaría para la distribución del combustible.

Respecto a la seguridad de las instalaciones, no existen razones fundadas para que la APA considere inviable la propuesta, ya que corresponden a otras administraciones establecer los requisitos necesarios para garantizarla y determinar su viabilidad.

Cada instalación tiene que cumplir unos condicionados en materia de seguridad industrial en función de su emplazamiento, capacidad, tipología de producto manejado, etc., de la misma forma que una gasolinera, instalaciones estas que se encuentran perfectamente embebidas en la trama urbana de Alicante, deben cumplir las que les correspondan. Y dichas instalaciones conviven con un entorno residencial inmediato. Un buen ejemplo lo encontramos con la estación de servicio localizada en la intersección de la Avenida de Elche y la calle Federico Mayo, en Alicante, la cual se sitúa a escasos 25 m de un edificio residencial, y a menos de 150 m de un centro educativo. En consecuencia, la inseguridad alegada carece de todo fundamento.

Además, y contrariamente a lo alegado, lo dispuesto en la "Ordenanza de Circulación de Peatones y Vehículos" del Ayuntamiento de Alicante (aprobada definitivamente mediante Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Alicante de 29 de noviembre de 2011 y publicada en el BOP 250, 30/12/2011) impide que los camiones cisterna circulen indebidamente por las calles de la ciudad de Alicante, resultando infundadas las suposiciones de congestión del tráfico y de "incremento de la inseguridad en caso de accidente" que, en todo caso, ya serían visibles y extendidas a todo el transporte terrestre asociado a las actividades comerciales portuarias.

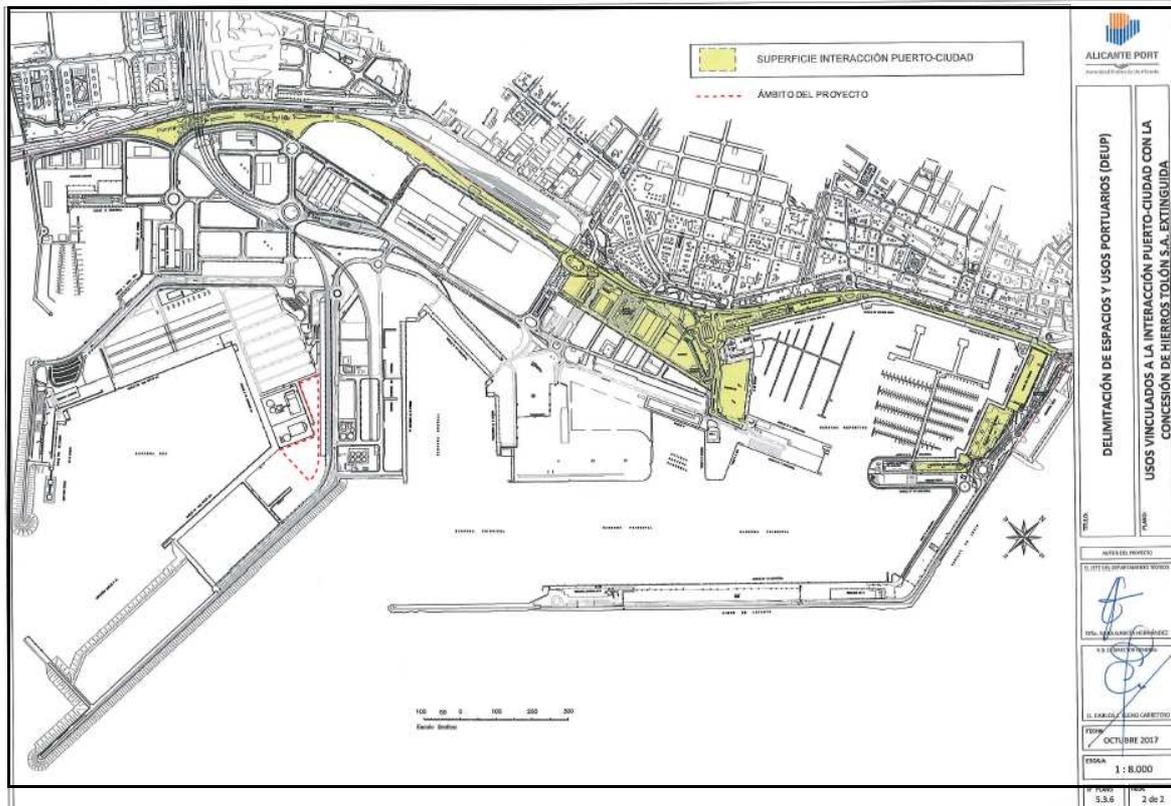
Respecto a las posibles repercusiones sobre la Red Natura, debe observarse que el Decreto 60/2012, de 5 de abril, del Consell, por el que regula el régimen especial de evaluación y de aprobación, autorización o conformidad de planes, programas y proyectos que puedan afectar a la Red Natura 2000, tiene por objeto *"regular el régimen especial de evaluación y aprobación, autorización o conformidad de planes, programas y proyectos que puedan afectar a espacios de la Red Natura 2000 en desarrollo de lo*



establecido en el artículo 45, apartados 4 y siguientes de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad y en los artículos 14 quáter, apartados 1.c) y 2 y 14 quinquies de la Ley 11/1994, de 27 de diciembre, de Espacios Naturales Protegidos de la Comunitat Valenciana". La Disposición Adicional Primera "Actuaciones relacionadas con la protección civil en caso de emergencia" establece que "las actuaciones que se pongan en marcha, de conformidad con los planes y programas relacionados con la protección civil, para dar respuesta a situaciones concretas y sobrevenidas de emergencia que puedan entrar en la definición de proyecto dada en el artículo 2 de este decreto, quedan excluidas de realizar la evaluación de repercusiones sobre la Red Natura 2000". A tales efectos y por remisión, el artículo 2 del Decreto 60/2012, de 5 de abril, del Consell define proyecto como "la realización de trabajos de construcción o de otras instalaciones u obras, y otras intervenciones en el medio natural y el paisaje, incluidas las destinadas a la explotación de los recursos del suelo".

Por su parte, el art. 4.2 del Decreto 60/2012, relativo al ámbito material de aplicación, señala que *"quedan sometidos a lo establecido en el presente decreto los proyectos públicos o privados que se indican en el anexo"*. El apartado 6 del citado anexo dice: *"los sometidos a licencia ambiental y comunicación ambiental de conformidad con lo establecido en la Ley 2/2006, de 5 de mayo, de Prevención de la Contaminación y Calidad Ambiental y sus normas de desarrollo, siempre y cuando vayan a desarrollarse en suelo distinto al clasificado como urbano consolidado"*, no siendo este el caso, por lo que a priori no resultaría de aplicación. No obstante, y con independencia de ello, no corresponde a la Autoridad Portuaria determinar si requiere de un estudio de repercusiones sobre dichos espacios. El concesionario deberá atender a cualquier requerimiento que le sea exigible por parte del órgano ambiental competente si así se considerase.

Por último, y a diferencia de la antigua instalación de CLH trasladada al Bacarot, el Proyecto no tiene interacción directa con el ámbito delimitado en los "Usos vinculados a la interacción Puerto-Ciudad" de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP), como se aprecia en el plano 5.3.4 del documento, actualmente en la última fase de su tramitación.



--- *Ámbito del Proyecto*

En definitiva, se desestima la alegación presentada.

ALEGACIÓN CUARTA

No consta en el expediente Estudio de Impacto ambiental ni informe de seguridad en caso de accidente grave.

La Autoridad Portuaria de Alicante no es competente para tramitar y/o autorizar la Licencia Urbanística y la Licencia Ambiental -ambas competencia del Ayuntamiento de Alicante-, ni tampoco es órgano sustantivo -ni ambiental- en los procedimientos de evaluación de impacto ambiental, ni del “informe de seguridad en caso de accidente grave”, ni del “informe de impacto paisajístico”.



El instrumento de intervención ambiental al que esté sujeta la actividad deberá ser concretado por parte del órgano ambiental competente, si bien es previsible que se requiera el de licencia ambiental (de competencia municipal), a la vista de la documentación aportada.

La licencia ambiental viene regulada, actualmente, por la Ley 6/2014, de Prevención, Calidad y Control Ambiental de Actividades en la Comunidad Valenciana. En su artículo 53, relativo a la solicitud de licencia ambiental, señala que *“una vez realizadas las actuaciones previas que procedan contempladas en el capítulo III del título I de esta ley, el procedimiento de licencia ambiental se iniciará con la presentación de solicitud de licencia ambiental ante el ayuntamiento en que vaya a desarrollarse la actividad”*.

Las actuaciones previas que cita la Ley residen, básicamente, en determinar si la actividad está sujeta a evaluación de impacto ambiental y si cumple con las determinaciones urbanísticas en materia de compatibilidad.

En materia de evaluación ambiental, la norma que regula qué actividades están sujetas a un procedimiento de evaluación ambiental corresponde a la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en cuanto ésta derogaba el R.D.L. 1302/1986 y el R.D.L. 1/2008 en el plazo de un año. Considerándose normativa básica, y transcurrido el plazo otorgado para que las Comunidades Autónomas aprobaran nuevos textos normativos adaptados a la nueva Ley, no siendo el caso de la Comunidad Valenciana, son las determinaciones que de la Ley 21/2013 emanen las que son objeto de valoración en cuanto el articulado de la normativa autonómico vigente no introduzca situaciones más restrictivas, no siendo éste el caso.

Según la documentación analizada, facilitada por el promotor, con fecha 8 de julio de 2016, el Departamento de Control e Inspección Técnico del Ayuntamiento de Alicante emite *“INFORME AMBIENTAL FAVORABLE en el expediente nº PA-2013000005 a los efectos contenidos en el art. 53 de la Ley 2/2006, de 5 de mayo”*. De la misma forma, el Departamento Técnico de Control de Obras del Ayuntamiento de Alicante emite el siguiente Informe:

“En vista de la solicitud de informe de fecha 17/01/17, el técnico que suscribe informa que:

- *La actividad no está sometida a Autorización Ambiental Integrada al no encontrarse recogida en los anexos I y II de la Ley 2/2006, de 5 de mayo,*



- de Prevención de la Contaminación y Calidad Ambiental, por lo que se encuentra está sometida a Licencia Ambiental.*
- *Con fecha 08/07/16 se emite Informe Ambiental Favorable, a los efectos contenidos en el artículo 53 de la Ley 2/2006.*
 - *La actividad no se encuentra sometida a estudio y evaluación de impacto ambiental al no encontrarse recogida en los anexos I y II del Decreto 162/1990, de 15 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 2/1989, de 3 de marzo, de Impacto Ambiental.*
 - *Respecto a los condicionantes paisajísticos, deberá trasladarse la documentación a la Oficina del Plan General.*

Asimismo, se dará traslado de la documentación al Departamento Técnico de Tráfico y al Departamento Técnico de Protección Civil y Gestión de Emergencias para su informe. (...)".

En consecuencia, atendiendo a la fecha de inicio de la solicitud de licencia y los informes remitidos por el órgano ambiental competente en otorgarla, la normativa en vigor exime de la tramitación de evaluación de impacto ambiental.

En cuanto a la falta de informe paisajístico, se trata de una variable de las contempladas en el procedimiento de evaluación ambiental de planes, programas y proyectos, y dado que la actividad propuesta se desarrolla mediante instalación especial conforme a la normativa urbanística, no introduce elementos discordantes. Además, es necesario manifestar que, de acuerdo al artículo 56 del R.D.L. 2/2011, relativo a la articulación urbanística de los puertos, "*para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima (...)*".

No obstante lo anterior, dado que los depósitos proyectados superan la altura máxima establecida en las ordenanzas urbanísticas de la Modificación Puntual nº 3 del Plan Especial del Puerto de Alicante, se deberá incluir en el Proyecto de Construcción un apartado específico con determinaciones paisajísticas, arquitectónicas y estéticas para su integración en el entorno, que serán detalladas en cuanto a texturas, colores, materiales y otros aspectos que garanticen la durabilidad de la obra ante el ambiente marino y, en su caso, las condiciones de mantenimiento, por lo que se propone estimar parcialmente la alegación presentada, en lo referente a las determinaciones paisajísticas.



En consecuencia, se desestima esta alegación.

ALEGACIÓN QUINTA

El proyecto está dividido en dos fases. La modificación sustancial solo se refiere a la primera, lo que puede considerarse fraude de ley.

El Proyecto que motiva la Modificación Sustancial de la concesión de dominio público portuario es único y completo, no está dividido en fases ni lotes. Refiere, inequívocamente, a una parcela de superficie de 14.500 m², incluida dentro de la concesión otorgada a favor de TMS, destinada a la "actividad de almacenamiento, comercialización y distribución de combustible y/o sus derivados, así como la carga y descarga marítima y terrestre para el aprovisionamiento del combustible y/o sus derivados", utilizando seis depósitos, con un volumen máximo total de 111.699 m³ (inferior a 94.386 toneladas). No se ha solicitado ninguna "segunda fase" ante la Autoridad Portuaria de Alicante; la posible ampliación del Proyecto no está contemplada en el procedimiento ante el que se alega.

Además, con fecha 15.11.2018 y R.E. nº: 3.399 se recibió en la Autoridad Portuaria de Alicante escrito del Director General de TMS en el que se pone de manifiesto lo siguiente:

- *En el ámbito de la actual Concesión del Dominio Público Portuario (DPP) en el Puerto de Alicante otorgada a favor de TMS, la concesionaria renuncia ceder el uso del DPP para que XC Business 90 SL desarrolle una 2ª Fase consistente en la ampliación mediante doce (12) depósitos de combustible con una capacidad estimada de 600.000 m³.*
- *Cumpliendo con las obligaciones contractuales adquiridas por TMS, XC Business 90 SL sólo dispondrá de 14.500 m² de suelo en parcela del Muelle 19 del Puerto de Alicante, actualmente en trámite de cesión de uso destinada al almacenamiento y distribución de combustible mediante seis (6) depósitos.*

Considerando lo anterior, se desestima esta alegación.



ALEGACIÓN SEXTA

La aprobación de la modificación sustancial, sin licitar de nuevo la concesión, podría suponer un incumplimiento de la legislación sobre contratación y libre competencia.

La actuación de esta Autoridad Portuaria ha sido admitir a trámite la solicitud de autorización de la Modificación Sustancial de la Concesión del Dominio Público Portuario instada por TMS, siguiendo el procedimiento administrativo legalmente establecido en el artículo 88 del RDL 2/201, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el TRLPEMM.

Contrariamente a lo manifestado en la alegación, la Base 5ª “Condiciones generales de Explotación” del Pliego de Bases Técnicas y de Condiciones Particulares establece que “a lo largo del periodo concesional, el adjudicatario podrá ceder a terceros el uso de instalaciones, equipamiento y superficies objeto de la concesión por un periodo que no exceda al de la finalización de la concesión, previa autorización de la Autoridad Portuaria y en las condiciones que esta determine”, estipulando que *“para que la Autoridad Portuaria resuelva sobre una cesión de uso, previa tramitación de la modificación de la concesión conforme a la legislación vigente, el concesionario deberá formular la solicitud a la que acompañará los siguientes documentos y justificantes”,* y precisando que *“la concesión se destinará a los tráficós de graneles sólidos por instalación especial, mercancía general, convencional o en contenedor, pasajeros y vehículos en régimen de equipaje, y a cualquier otro tráfico que, compatible con el entorno y considerado de interés, sea autorizado por la Autoridad Portuaria de Alicante”.*

A tales efectos, y sin perjuicio del legítimo interés mercantil privado, la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del “sector de Hidrocarburos” considera un “Centro de Almacenamiento y Distribución de Productos Petrolíferos” entre las “actividades de interés económico general” (reconocidas en el artículo 14 [antiguo artículo 16 TCE] y el artículo 106 y concordantes del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea), constituyendo una de las “instalaciones de almacenamiento de reservas estratégicas de hidrocarburos líquidos” reguladas, también, por el Real Decreto 1716/2004, de 23 de julio, por el que se “regula la obligación de mantenimiento de existencias mínimas de seguridad, la diversificación de abastecimiento de gas natural y la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos” (modificado por el Real Decreto 984/2015, de 30 de octubre), “responsables del mantenimiento de las existencias mínimas de seguridad, garantía básica del sistema”, acreditando lo anterior que el Proyecto incluye y revierte en el interés general.

Considerando lo anterior, se desestima esta alegación.



ALEGACION SÉPTIMA

Dudas sobre la solvencia económica de la empresa que pretende instalar los depósitos de combustible.

Se alega que *“al consultar la documentación del expediente referencia a un aval bancario depositado por valor de 115.719,40 euros. Nos parece una cantidad claramente insuficiente (un 2% si tenemos en cuenta el PEM de la primera fase y un irrisorio 0,32% si tenemos en cuenta el PEM del proyecto global), más aun teniendo en cuenta los riesgos ambientales y sobre la seguridad de las personas que conlleva una instalación de este tipo...”, expresando sus “(...) dudas, más que razonables, sobre la solvencia económica de la mercantil que pretende instalar los depósitos. (...) la documentación mercantil de XC Business 90 S.L. se deduce la existencia de un administrador único, D. Dionisio Vicente Díez Bosch, una persona física que parece ser la misma que interviene en la firma de la documentación del proyecto con la titulación de ingeniero técnico industrial. Desconocemos la capacidad económica de dicha persona, pero dudamos de que pueda asumir llevar a cabo en solitario un proyecto de esta magnitud”.*

De la documentación aportada se desprende que el Administrador Único de la mercantil *XC Business 90 S.L.*, D. Dionisio V. Díez Bosch, cuenta con la titulación de ingeniero técnico industrial y acredita la solvencia técnica y económica suficiente y necesaria para llevar a cabo el Proyecto. El aval bancario depositado a favor de la Autoridad Portuaria de Alicante corresponde a la garantía provisional requerida en los artículos 84 y 93 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el TRLPEMM.

La alegación viene referida a un contrato público celebrado y adjudicado. Dicho Contrato adjudicado, en su Pliego de Bases Técnicas y de Condiciones Particulares del “Concurso Abierto” para la “Contratación de Obras, Otorgamiento de Concesión Administrativa y Contratación de Servicios Portuarios” correspondiente a la Ejecución de las Obras comprendidas en el “Proyecto constructivo de la Ampliación del Puerto de Alicante” y Otorgamiento de Concesión Administrativa para la Explotación, Régimen de Gestión Indirecta, de una Terminal Marítima en la Zona Sur de dicho Puerto” especifica en su base 1ª “Objeto del Concurso” que “La explotación de las instalaciones de atraque y explanadas contempladas en el “Proyecto Constructivo de la Ampliación del Puerto de Alicante: Inversión Privada”, que ocupan las superficies expresadas en el plano adjunto, en régimen de gestión indirecta con ocupación de dominio público portuario, al amparo de los artículos 63 y 67 de la Ley 27/ 1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, del artículo 75 de la Ley 22/1998 de Costas, 152 y siguientes de su Reglamento y con carácter supletorio 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 y su Reglamento”, por cuanto la aplicación de la legislación en materia de contratación pública tiene “carácter supletorio”.

Consecuentemente con cuanto antecede en esta alegación, la solicitud de la Modificación Sustancial de la Concesión del Dominio Público Portuario instada por TMS viene regulada por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el TRLPEMM, observando que constan documentos y justificantes de la “acreditación de solvencia económica, técnica y profesional para hacer frente a las obligaciones resultantes de la concesión”, exigidos por el artículo 84.b).

Constatado que la alegación se fundamenta en una legislación equivocada, su alusión a lo dispuesto en el artículo 94 “Acreditación del cumplimiento de las normas de gestión medioambiental” de la Ley de Contratos del Sector Público 9/2017 es errónea, puesto que dicho artículo viene referido a “contratos sujetos a una regulación armonizada” no siendo el caso, y además, la exigibilidad “como medio para acreditar la solvencia técnica o profesional la presentación de certificados expedidos por organismos independientes que acrediten que el licitador cumple determinadas normas de gestión medioambiental” no es obligatoria, es potestativa del órgano de contratación.

Finaliza la alegación diciendo que *“tenemos grandes dudas de que una Sociedad Limitada, y por tanto con un capital de 3.000 euros, pueda ser capaz de desarrollar un proyecto (...). (...) datos del Registro Mercantil. No se conoce que esa empresa haya llevado a cabo el desarrollo de ningún proyecto importante, y en ningún caso un proyecto de esta envergadura, que exige una inversión de 5.786.970 euros”*.

Las dudas son infundadas puesto que el artículo 1 de 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” -también Ley de Contratos del Sector Público 9/2017- tiene por objeto (...) regular la contratación del sector público, a fin de garantizar que la misma se ajusta a los principios de libertad de acceso a las licitaciones, publicidad y transparencia de los procedimientos, y no discriminación e igualdad de trato entre los licitadores; (...)” y, particularmente, el artículo 87.4 de la Ley de Contratos del Sector Público 9/2017 determina que “la solvencia económica y financiera requerida deberá resultar proporcional al objeto contractual de conformidad con lo establecido en el artículo 74.2, no debiendo en ningún caso suponer un obstáculo a la participación de las pequeñas y medianas empresas”.



Tal y como requiere la acreditación de la solvencia económica o financiera prevista en los artículos 84 y 93 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el TRLPEMM, consta la presentación de aval bancario depositado a favor de la Autoridad Portuaria de Alicante correspondiente a dicha garantía provisional.

Acreditada la solvencia económica o financiera, resulta incuestionable la solvencia técnica o profesional del titular de la Concesión y cedente (Terminales Marítimas del Sureste, S.A.), así como del cesionario (XC Business 90, S.L.) quién ostenta la titulación de Ingeniero Técnico Industrial y, en el ejercicio de la profesión, acumula experiencia técnica y profesional por su participación en el proyecto, ejecución y explotación de instalaciones del sector de hidrocarburos y, particularmente, de las siguientes actuaciones análogas al presente Proyecto:

- Instalaciones y Parques de Almacenamiento de Hidrocarburos Euroenergo España, S.L. (Tarragona): 18 depósitos; 331.000 m³
- VOPAK Terminal Algeciras S.A. (Algeciras): 24 depósitos; 1.000.000 m³
- SARAS ENERGÍA, S.A. (Sagunto): 10 depósitos; 254.000 m³
- SARAS BILBAO, S.A. (Bilbao): 5 depósitos; 60.000 m³

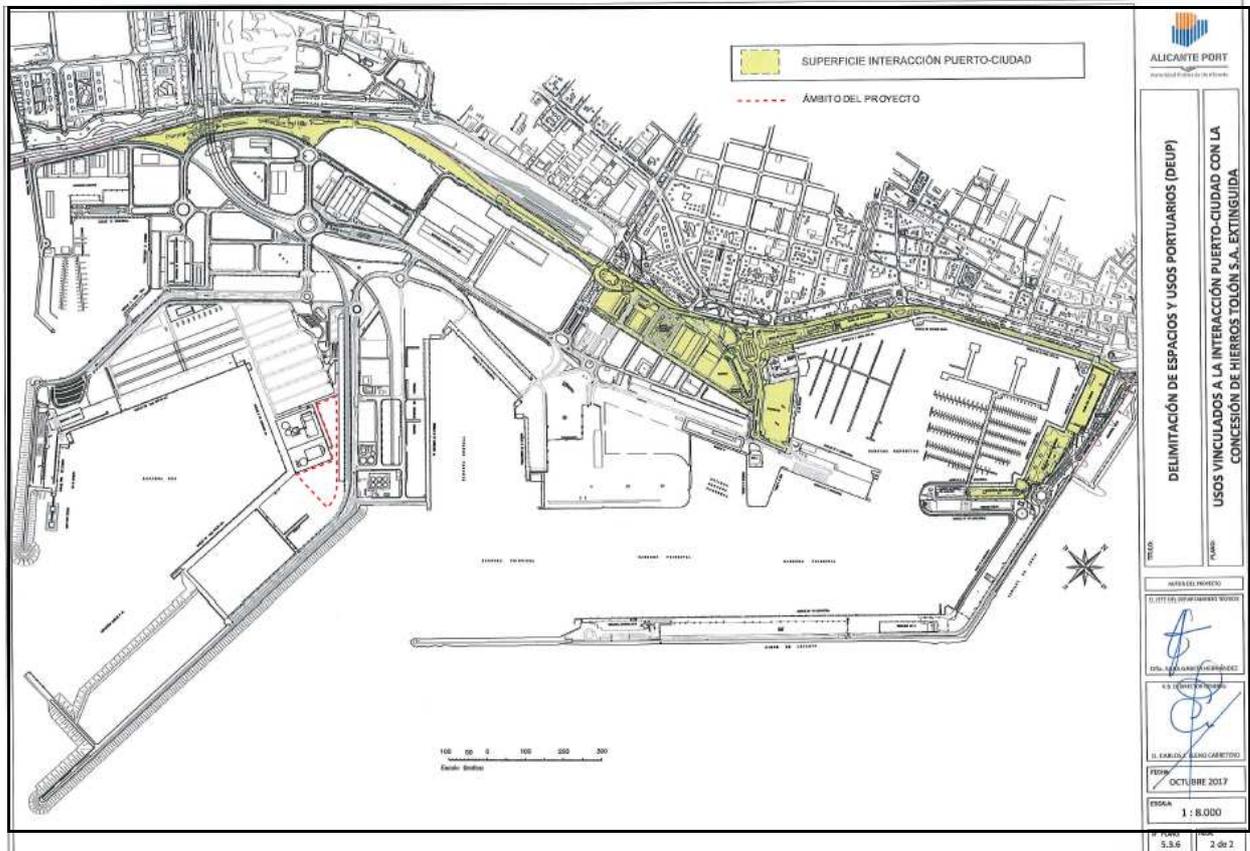
Considerando lo anterior, se desestima esta alegación

ALEGACIÓN OCTAVA

Denuncia “la absoluta incompatibilidad de este proyecto con el objetivo estratégico de integrar el ámbito portuario con el tejido urbano circundante”.

No se precisa cómo se configura y materializa dicho “objetivo estratégico”, ni refiere norma alguna que lo ampare, así como tampoco identifica y justifica la supuesta “incompatibilidad” del Proyecto.

Constatándose sustanciales diferencias respecto al antiguo emplazamiento de la instalación de CLH en el Puerto de Alicante, el Proyecto no tiene una interacción directa con el ámbito delimitado en los “Usos vinculados a la interacción Puerto-Ciudad” de la Modificación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP), como recoge el plano 5.3.4 de dicho documento:



--- *Ámbito del Proyecto.*

Considerando lo anterior, se desestima esta alegación.

ALEGACIÓN NOVENA

Ausencia de otros informes preceptivos.

La autorización que ha tramitado la Autoridad Portuaria de Alicante compete y alcanza, exclusivamente, al procedimiento de Modificación Sustancial de la Concesión del Dominio Público Portuario, y que a otros efectos normativos previstos por la legislación en materia de evaluación ambiental (Estudio de Impacto Ambiental) o de protección civil: riesgo de accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas (Informe de Seguridad), se advierte que la Autoridad Portuaria de Alicante no es competente para autorizar el



Proyecto y, por tanto, no es órgano sustantivo -siéndolo el Ayuntamiento de Alicante-, así como tampoco la APA es órgano ambiental. Sin embargo, una obligación que debe ser atendida por el concesionario corresponde a la necesidad de desarrollar un Plan Interior Marítimo (PIM).

Según el artículo 62.2 del RDL 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el TRLPEMM, relativo a la prevención y lucha contra la contaminación en el dominio público portuario, "(...) *las instalaciones de almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos (...) deberán contar con medios suficientes para la prevención y lucha contra la contaminación accidental (...). Dichas instalaciones deberán contar con un plan de contingencias por contaminación accidental, que será tenido en cuenta por la Autoridad Portuaria correspondiente para la elaboración del Plan Interior de Contingencias del Puerto, que será aprobado de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable (...)*".

De acuerdo a la documentación analizada, no consta en la misma la realización de un Plan Interior Marítimo (PIM), o referencia alguna al respecto, por lo que el peticionario deberá aportar a la APA, antes del inicio de la actividad, un PIM específico de la instalación de conformidad a lo dispuesto en el R.D. 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina, con el objetivo de que pueda ser integrado en el PIM del Puerto de Alicante, dado que la Autoridad Portuaria es el "*organismo competente en la prevención y control de las emergencias por contaminación en la zona de servicio de los puertos que gestionen (...)*", de conformidad al RDL 2/2011.

Considerando lo anterior, se estima parcialmente esta alegación, y se insta al concesionario a presentar ante la APA un Plan Interior Marítimo de la instalación una vez se haya obtenido la preceptiva licencia ambiental. Este requerimiento no condiciona la continuidad en la tramitación del expediente de modificación de la concesión de dominio público portuario, así como el resto de autorizaciones sectoriales que le resulten de aplicación, en cuanto se trata de una obligación que debe ser atendida antes del inicio de la actividad, atendiendo a que dicho Plan debe estar coordinado con el Plan de Contingencias del Puerto de Alicante y el Plan Local.



ALEGACIÓN DÉCIMA

La D.E.U.P. no contempla los usos que se pretenden desarrollar. Hay un error en el anuncio del BOP por la ubicación de los depósitos y hay discrepancia en la superficie con el uso previsto de almacenamiento diferente de la reseñada en el proyecto de TMS.

Debe advertirse previamente la improcedencia de valorar el alcance, jurídico y material, de las determinaciones contenidas en el documento de la Modificación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP), puesto que no está aprobado definitivamente y, por tanto, no resulta de aplicación. En cualquier caso, la Modificación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) mantiene los mismos usos que el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (PUEP) en los terrenos donde se pretende implantar el proyecto, resultando compatible con los usos permitidos en el Plan Especial del Puerto.

No obstante, el análisis referido en la Modificación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) (apartado 4 "Propuesta de Utilización de los Espacios Portuarios", 4.1 "Usos Comerciales, y sus Complementarios o Auxiliares", 4.1.1 "Justificación de los Espacios necesarios para el desarrollo del Uso Comercial: Terminales Portuarias", B "Condicionantes Técnicos del Tráfico Portuario", B.1 "Tráfico General del Puerto de Alicante" revela que, el tráfico de graneles líquidos es el de menor magnitud de todos los tráficos de mercancías y pasajeros del Puerto de Alicante, y además, con una progresiva tendencia decreciente.

Los usos del suelo están regulados por el régimen urbanístico aplicable (Plan General Municipal de Ordenación (PGMO) de Alicante; Orden FOM/2491/2006, de 19 de julio, por la que se aprueba el "Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Alicante" (PUEP); Plan Especial del Puerto de Alicante y demás ordenanzas de policía aplicables), resultando que ninguna concesión del Dominio Público Portuario puede establecer usos distintos.

En este caso concreto, el régimen jurídico-urbanístico aplicable a los usos del suelo del Proyecto debe observarse en el vigente Plan Especial del Puerto de Alicante (aprobado definitivamente el 4/12/1992; Modificación Puntual 1 del Plan Especial del Puerto de Alicante, aprobada definitivamente el 21/05/1998, DOGV 17/07/1998; Modificación Puntual 2 del Plan Especial del Puerto de Alicante, aprobada definitivamente el 21/06/2001, DOGV 13/11/2001; Modificación Puntual 3 del Plan Especial del Puerto de



Alicante, aprobada definitivamente el 24/02/2006, BOP 22/06/2006; Modificación Puntual 4 del Plan Especial del Puerto de Alicante, aprobada definitivamente el 24/02/2006, BOP 13/10/2009).

Más concretamente, la Modificación Puntual 3 del Plan Especial del Puerto de Alicante, en su apartado "2. ORDENANZAS. USOS PROPUESTOS Y CONDICIONES PARA LA EXPLOTACIÓN", regula los "Usos Propuestos" para la "Ampliación Puerto. Terminal de Mercancías" en los "Muelles 19, 21 y 23", contemplándose, entre otros, el uso de "ALMACENAJE Y COMERCIO MAYORISTA. Según viene definido en las Ordenanzas del PGMO (Art. 97)".

Respecto al posible error en la identificación numérica del Muelle 19 ó 21 del emplazamiento del Proyecto, debe observarse que, físicamente, la parcela recae en la confluencia de los Muelles 19 y 21. En cualquier caso, la localización geográfica (georreferenciada mediante GPS), así como la definición geométrica y dimensional de dicha parcela en el Proyecto es rigurosamente precisa e inequívoca.

Respecto a lo último, la mera comparación entre el Plano 5.3.1.1.5 de la Modificación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) con los Planos Nº 4 "Distribución y Cotas" y Nº 5 "Situación" del Proyecto evidencia que la diferencia de superficies corresponde a los viales perimetrales cedidos.

Considerando lo anterior, se desestima esta alegación.

ALEGACIÓN UNDÉCIMA

La normativa sobre seguridad ferroviaria impide ubicar depósitos de combustibles cerca del tránsito ferroviario

Las vías férreas no están destinadas al tráfico ferroviario general, la misma ITC MI-IP 02 las refiere como "líneas de ferrocarril de circulación restringida o reglamentada" o "vías férreas interiores" y, en este caso concreto, se encuentran ubicadas, "en trinchera", por debajo de la rasante de la parcela del Proyecto, resultando altamente improbable que un descarrilamiento de tren pudiera invadir dicha parcela. En cualquier caso, la "normativa sobre seguridad ferroviaria y seguridad industrial" no impide ubicar el Proyecto en "las



cercanías” de dichas vías férreas. Contrariamente a lo alegado, resulta habitual, e incluso recomendable, la existencia de cargaderos terrestres para “vagones cisterna de ferrocarril” destinados a los graneles líquidos de todo tipo en las instalaciones portuarias; prueba de lo anterior es que el Capítulo III “Cargaderos” y artículos concordantes de la ITC MI-IP 02 permite y regula la posibilidad incluso de implantar “vías férreas interiores”. Específicamente, se observan las distancias mínimas establecidas en el Cuadro I “Distancias mínimas (en metros) entre límites de instalaciones fijas de superficie en almacenamientos con capacidad superior a 50.000 metros cúbicos” y Cuadro III “Reducciones de las distancias entre instalaciones fijas de superficie por protecciones adicionales a las obligatorias señaladas en el apartado de protección contra incendios de este capítulo” de la ITC MI-IP 02, para las “líneas de ferrocarril de circulación restringida o reglamentada”, contemplando que “respecto a la vía de ferrocarril de la que se derive un apartadero para cargadero de vagones cisterna, esta distancia podría reducirse a 15 metros, con vallado de muro macizo situado a 12 metros del cargadero”. (En el Capítulo IV “Normas de construcción y explotación para parques de almacenamiento con tanques atmosféricos de eje vertical”, el artículo 13 “Vías de circulación” de la ITC MI-IP 02 prevé que “las exigencias mencionadas anteriormente podrán ser reducidas, en instalaciones portuarias y aeroportuarias, cuando las condiciones de estos emplazamientos no permitan cumplirlas”. Así pues, queda constatado que el Proyecto cumple con lo dispuesto por la ITC MI-IP 02 respecto a las vías férreas; así también, que con lo previsto en la Instrucción General Nº 43 “Condiciones generales de aplicación al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril” (Dirección General de Seguridad en la Circulación de ADIF. Edición 2.013), de conformidad con lo dispuesto por la hoy derogada Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del “Sector Ferroviario”, el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario” y la vigente Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del “Sector Ferroviario” y el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el “Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.

Considerando lo anterior, se desestima esta alegación.

ALEGACIÓN DUODÉCIMA

El proyecto no tiene en cuenta la normativa sobre riesgo sísmico ni las máximas velocidades del viento y se desconoce si los depósitos estarán anclados al suelo.

El apartado 1.c) del artículo 84 “Requisitos de la solicitud” del RDL 2/2011 por el que se aprueba el TRLPEMM determina que “para que la Autoridad Portuaria resuelva sobre la



ocupación del dominio público portuario, el interesado deberá formular una solicitud a la que acompañará los siguientes documentos y justificantes:

“(…)

c) Proyecto básico, que deberá adaptarse al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o, en su defecto, a la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios. Incluirá la descripción de las actividades a desarrollar, características de las obras e instalaciones a realizar, posibles efectos medioambientales y, en su caso, estudio de impacto ambiental, extensión de la zona de dominio público portuario a ocupar, presupuesto estimado de las obras e instalaciones y otras especificaciones que determine la Autoridad Portuaria.

(…)”

A la vista de lo anterior lo alegado resulta improcedente a los efectos requeridos en el artículo 84 del TRLPEMM; además, de conformidad con lo previsto en el artículo 25 y concordantes del TRLPEMM, no es competencia de la Autoridad Portuaria de Alicante autorizar la Licencia Urbanística que es la que regula dichos aspectos técnicos, particularmente, aquello que requiere el DB-SE “Seguridad Estructural” del Código Técnico de la Edificación (CTE) (acciones en la edificación: del terreno, térmicas, nieve, viento, sísmicas, impacto, etc.) que, en su caso, deben justificarse en el correspondiente Proyecto de Ejecución, ya que en el presente procedimiento de Modificación Sustancial de la Concesión del Dominio Público Portuario no resultan de obligada observancia, resultando innecesarios en el Proyecto Básico requerido. La justificación de la aplicación al Proyecto, entre otras normas, del Real Decreto 997/2002, de 27 de septiembre, “Norma de Construcción Sismorresistente: Parte General y Edificación (NCSR-02)”, es objeto de la fase “de Ejecución” del correspondiente Proyecto Técnico.

En este caso, respecto a lo requerido en el artículo 84.1.c) del TRLPEMM en relación con el Proyecto “deberá adaptarse” al Plan Especial del Puerto de Alicante, con fecha 20 de mayo de 2014, con el visto bueno de la Concejala de Urbanismo, la Vicesecretaría del Ayuntamiento de Alicante -única administración pública competente en materia urbanística para otorgar la Licencia Urbanística (Obra Mayor) y la Licencia Ambiental, expide Certificado en el que se pone de manifiesto lo siguiente:

“Que, con fecha 7 de abril de 2014, el Departamento de Inspección y Control Técnico, ha emitido el siguiente Informe de Compatibilidad Urbanística:

Atendiendo a lo establecido en el Plan General Municipal de Ordenación de Alicante, OI/3 Plan Especial del Puerto de Alicante y demás Normas Urbanísticas en vigor, se considera APTO el emplazamiento de la Actividad de comercio al por mayor y almacenamiento de graneles líquidos (uso Industrial, según el artículo 97 del PGMO vigente) en una parcela situada en el muelle 19 del Puerto de Alicante, con una calificación del suelo como de



Sector 3MP – Terminal de Mercancías, tal como establecen las Ordenanzas del Plan Especial del Puerto de Alicante.”

Reiterando que la Autoridad Portuaria de Alicante no es el órgano competente para autorizar la Licencia Urbanística (Obra Mayor) y la Licencia Ambiental que regula los condicionantes técnicos y ambientales del Proyecto, que la alegación cite y adjunte un artículo publicado en una revista técnica, como tantos otros, no desacredita que el Proyecto presentado se adecúa a la normativa aplicable; lo contrario supondría ignorar el expediente administrativo tramitado por el Ayuntamiento de Alicante, sus competencias exclusivas, y de otros órganos administrativos.

El Proyecto contempla las normas de aplicación en España (especificaciones técnicas aprobadas por organismos reconocidos de actividad normativa: UNE, UNE-EN, UNE-EN-ISO acreditadas por los Comités Técnicos de Normalización (CTN) de la Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR), y otras referidas en el Anexo II del Real Decreto 2085/1994, de 20 de octubre, aprobó la “Instrucción Técnica Complementaria MI-IP02, referente a parques de almacenamiento de líquidos petrolíferos” modificado por el Real Decreto 1562/1998, de 17 de julio; y tal y como establece la Ley 2/2006, de 5 de mayo, de “Prevención de la Contaminación y Calidad Ambiental” y, análogamente, la vigente Ley 6/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de “Prevención, Calidad y Control Ambiental de Actividades en la Comunitat Valenciana”, el Proyecto observa la aplicación del documento “Mejores Técnicas Disponibles de referencia europea respecto a las emisiones generadas por el almacenamiento” (BREF Best Available Techniques references documents).

Considerando lo anterior, se desestima esta alegación.

El presente acto no es susceptible de recurso alguno por ser un acto de trámite.

Alicante, 8 de agosto de 2019

EL DIRECTOR,

Carlos J. Eleno Carretero