



Revisión posterior a la aprobación provisional de la
Junta de Gobierno Local de fecha 27 de noviembre de 2020

Realización: febrero 2021

Rafael Javier Bermúdez Rivero
Economista jefe del Depto. de Finanzas



CSV : GEN-958f-6c1c-d4f0-c0bc-fb6d-02e6-2b53-9d15

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : RAFAEL JAVIER BERMÚDEZ RIVERO | FECHA : 05/02/2021 10:40 | NOTAS : F



CSV : GEN-958f-6c1c-d4f0-c0bc-fb6d-02e6-2b53-9d15

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : RAFAEL JAVIER BERMÚDEZ RIVERO | FECHA : 05/02/2021 10:40 | NOTAS : F

INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

Modificación de Elementos del Sector 2 del Plan Especial del sistema general Puerto de Málaga

Contenido

1. CONTEXTO LEGAL	1
2. GESTION DEL PLAN ESPECIAL	5
3. ASPECTOS TEMPORALES DE LA ACTUACIÓN	7
4- SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA PÚBLICA	9
4.1.- Metodología	9
4.2. Descripción	9
4.3. Financiación	11
4.4. Estimación de ingresos para la Administración Pública	11
4.4.1. Tasas a cobrar por la Autoridad Portuaria	11
4.4.2 Impuestos y tasas a cobrar por la Hacienda Local	13
4.5.- Estimación de inversiones y gastos para la Administración Pública	18
5. CONCLUSION	24



CSV : GEN-958f-6c1c-d4f0-c0bc-fb6d-02e6-2b53-9d15

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : RAFAEL JAVIER BERMÚDEZ RIVERO | FECHA : 05/02/2021 10:40 | NOTAS : F



CSV : GEN-958f-6c1c-d4f0-c0bc-fb6d-02e6-2b53-9d15

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : RAFAEL JAVIER BERMÚDEZ RIVERO | FECHA : 05/02/2021 10:40 | NOTAS : F

**Modificación de elementos del PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL
PUERTO DE MÁLAGA, SECTOR 2 "PLATAFORMA DEL MORRO" PARA
LA IMPLANTACION DE UN HOTEL GL.**

INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONOMICA

Febrero 2021

1. CONTEXTO LEGAL.

El presente Informe tiene por objeto la justificación del cumplimiento de la exigencia contenida en el artículo 22.4 del Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana, aprobado por Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, que establece lo siguiente:

«4. La documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de transformación urbanística deberá incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará, en particular, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.»

En especial se ha seguido la interpretación realizada por la Sala de lo Contencioso del Tribunal Supremo en su sentencia 937/2017 de fecha 14 de marzo de 2017, de la que creemos conveniente transcribir los siguientes párrafos:

«[...] en la misma STS de 30 de marzo de 2015 , de precedente cita, hemos procedido a diferenciar los conceptos de Estudio Económico Financiero (EEF) y de Informe o Memoria de Sostenibilidad Económica (ISE), en los siguientes términos, que hemos reproducido en las posteriores SSTs: "Conviene aclarar que el concepto de sostenibilidad económica a que se refiere el legislador



estatal en el artículo 15.4 del Texto Refundido de la Ley de Suelo no debe confundirse con el de viabilidad económica, más ligado al sentido y finalidad del estudio económico-financiero, sino que va relacionado con dos aspectos distintos como son, por un lado, la justificación de la suficiencia del suelo productivo previsto y, por otro, el análisis del impacto de las actuaciones previstas en las Haciendas de las Administraciones Públicas intervinientes y receptoras de las nuevas infraestructuras y responsables de los servicios resultantes.

Por otra parte, desde una perspectiva temporal el informe de sostenibilidad económica ha de considerar el coste público del mantenimiento y conservación de los nuevos ámbitos resultantes en función de los ingresos que la puesta en carga de la actuación vaya a generar para las arcas de la Administración de que se trate. Es decir, mientras el estudio económico-financiero preverá el coste de ejecución de la actuación y las fuentes de financiación de la misma, el análisis de sostenibilidad económica no se ha de limitar a un momento o período temporal limitado, sino que ha de justificar la sostenibilidad de la actuación para las arcas públicas desde el momento de su puesta en marcha y en tanto siga generando responsabilidad para la Administración competente respecto de las nuevas infraestructuras y servicios necesarios.

En definitiva, el Estudio Económico debe demostrar la viabilidad económica de una intervención de ordenación detallada en un Sector o ámbito concreto y el informe o memoria de sostenibilidad económica debe garantizar analíticamente que los gastos de gestión y mantenimiento de las infraestructuras y servicios en ese Sector o ámbito espacial pueden ser sustentados por las Administraciones públicas, en especial la Administración local competente en la actividad urbanística"

Así mismo, al amparo de este artículo, la Ley 2/2013 de 30 de enero de modificación de la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA en adelante), introduce como contenido documental propio de los instrumentos de planeamiento,



el informe de sostenibilidad económica en los términos que indica la modificación del apartado 1.a).3. del artículo 19 que queda redactado del siguiente modo:

«3.- En función del alcance y la naturaleza de las determinaciones del instrumento de planeamiento sobre previsiones de programación y gestión, contendrá un estudio económico-financiero que incluirá una evaluación analítica de las posibles implicaciones del Plan, en función de los agentes inversores previstos y de la lógica secuencial establecida para desarrollo y ejecución, así como un informe de sostenibilidad económica, que debe contener la justificación de la existencia de suelo suficiente para usos productivos y su acomodación al desarrollo urbano previsto en el planeamiento, así como el análisis del impacto de las actuaciones previstas en las Haciendas de las Administraciones Públicas responsables de la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras y de la implantación y prestación de los servicios necesarios.»

Y aunque la LOUA considera los Planes Especiales no como instrumentos de planeamiento, sino como instrumentos de desarrollo, en el apartado 4 del artículo 14 establece lo siguiente:

«4.- Los Planes Especiales tendrán el contenido necesario y adecuado a su objeto y deberán redactarse con el mismo grado de desarrollo, en cuanto a documentación y determinaciones, que los instrumentos de planeamiento que complementen o modifique [...]»

El documento sobre el que se plantea este informe de sostenibilidad hace referencia a la **Modificación de Elementos de la Actuación 2 del Sector 2º "Morro de Levante" del Plan Especial del Sistema General Puerto de Málaga**, para dar cabida a la construcción de un edificio de gran altura, con destino a una explotación hotelera de gran lujo, así como a un complejo comercial y de ocio. Dicha modificación se ha redactado de conformidad con la LOUA y este informe forma parte inseparable de la misma.



**Modificación de elementos del PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL PUERTO DE MÁLAGA, SECTOR 2
"PLATAFORMA DEL MORRO" PARA LA IMPLANTACION DE UN HOTEL GL.
INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA**

Procedemos a continuación a analizar y evaluar el impacto que dicha actuación tendrá sobre la economía pública.



CSV : GEN-958f-6c1c-d4f0-c0bc-fb6d-02e6-2b53-9d15

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : RAFAEL JAVIER BERMÚDEZ RIVERO | FECHA : 05/02/2021 10:40 | NOTAS : F

2. GESTION DEL PLAN ESPECIAL

La iniciativa para la modificación y gestión del Plan Especial corresponde a la Autoridad Portuaria de Málaga, de conformidad con lo previsto en el artículo 56.2.a) del Texto Refundido de la Ley de Puertos (RD Legislativo 2/2011).

Sin embargo, el desarrollo de las prescripciones urbanísticas contenidas en este documento corresponderá a la iniciativa privada de acuerdo con lo prevenido en el artículo 66 del Texto Refundido de la Ley de Puertos, mediante la fórmula de concesión demanial también prevista en el citado texto legal.

Al tratarse, por lo tanto, de un desarrollo urbanístico de iniciativa privada, la totalidad de los gastos derivados de la implantación de este Plan Especial correrán a cargo de los promotores de este, sin que afecten en absoluto a la Hacienda Pública, excepción hecha de las partidas específicas incluidas en el apartado 4.5 de este informe.

En efecto, tanto las obras correspondientes a la adecuación de los accesos a la Plataforma del Morro y su enlace con la infraestructura viaria existente, como las derivadas de la adecuación de las restantes infraestructuras, bien a las determinaciones recogidas en el Plan Especial del que trae causa, como de los desarrollos turístico-residenciales de nueva implantación se llevarán a cabo íntegramente por los promotores del Plan Especial, como bien se recogen en la Memoria de Viabilidad Económica de la actuación, sin que, como se ha dicho, afecten a la economía de los presupuestos de ningún órgano de la Administración pública.

Todas estas infraestructuras se describen extensa y detalladamente en la Memoria de la Modificación de Elementos del Plan Especial.

Finalmente, y tal y como se expresa en la Memoria de la Modificación de Elementos, si del resultado de la tramitación de la concesión administrativa, o por otra cuestión,



**Modificación de elementos del PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL PUERTO DE MÁLAGA, SECTOR 2
"PLATAFORMA DEL MORRO" PARA LA IMPLANTACION DE UN HOTEL GL.
INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA**

resultase necesario modificar el volumen y/o la superficie de la edificación, sin aumentar la altura en ningún caso, se podrán plantear previa tramitación de Estudio de Detalle en que se justifique dicha modificación.



CSV : GEN-958f-6c1c-d4f0-c0bc-fb6d-02e6-2b53-9d15

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : RAFAEL JAVIER BERMÚDEZ RIVERO | FECHA : 05/02/2021 10:40 | NOTAS : F

3. ASPECTOS TEMPORALES DE LA ACTUACIÓN

En una actuación de esta envergadura los aspectos temporales de la misma se convierten en algo verdaderamente condicionante de la viabilidad esperada.

En concreto esta actuación tiene tres aspectos temporales muy relevantes: uno, el plazo por el que se otorgará la concesión administrativa; dos, el plazo de construcción de la edificación; y tres, el plazo necesario para tramitar y obtener todas las aprobaciones administrativas necesarias.

Empezando por el primero, conforme al artículo 82.1 del TR Ley de Puertos, podemos considerar que la concesión administrativa a otorgar para esta concesión tendría el plazo máximo previsto, este es de 50 años.

El plazo de construcción es determinante para la tasa de retorno del concesionario, dado que ese tiempo ya va agotando el periodo concesional, por lo que cuanto más tarde la construcción, menor periodo de retorno para el inversor. Es lógico pensar que una edificación singular de este tipo debe poder realizarse en un periodo entre 3 y 5 años, suponiendo que no haya ningún problema. Pero también deberemos considerar en este periodo la terminación del proyecto constructivo con su correspondiente visado y obtención de licencias. Adicionalmente, al distribuir la inversión en mensualidades coherentes con los distintos tajos, no parece factible realizar el proyecto en menos de 4 años.

El tercer plazo, es de más difícil determinación: atendiendo a que la aprobación definitiva de la modificación puntual del Plan Especial que se tramita en este expediente se aprobase en febrero de 2021, faltaría el levantamiento de la prohibición por parte del Consejo de Ministros previsto en el artículo 72.4 del TR de la Ley de Puertos, su publicación en BOE y el perfeccionamiento del otorgamiento concesional. No parece previsible que antes de 2022, pudiésemos contar con la vigencia de la concesión.



**Modificación de elementos del PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL PUERTO DE MÁLAGA, SECTOR 2
"PLATAFORMA DEL MORRO" PARA LA IMPLANTACION DE UN HOTEL GL.
INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA**

Esto significa que el inicio de explotación debe preverse para finales del segundo semestre de 2025, en un escenario optimista.

Para facilitar los cálculos y el entendimiento de la generación de ingresos de la actuación se va a considerar que la concesión administrativa se inicia el día 1 de enero de 2022 y que la explotación económica de la misma se iniciará el 1 de enero de 2026; si bien es necesario incidir nuevamente en las advertencias sobre las incertidumbres de plazos ya realizadas.



CSV : GEN-958f-6c1c-d4f0-c0bc-fb6d-02e6-2b53-9d15

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : RAFAEL JAVIER BERMÚDEZ RIVERO | FECHA : 05/02/2021 10:40 | NOTAS : F

4- SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA PÚBLICA.

4.1.- Metodología.

Para considerar el impacto de una actuación sobre la Hacienda Pública y siguiendo las recomendaciones de la Guía Metodológica para la redacción de Informes de Sostenibilidad Económica (Ministerio de Fomento, 2011), compararemos los gastos y los ingresos públicos asociados a la misma.

Respecto de los gastos ya se ha anunciado que dado que el desarrollo de la actuación urbanística corresponderá a la iniciativa privada no se prevé desembolso alguno al respecto por parte de las administraciones públicas, ni en conceptos considerados gastos corrientes ni en conceptos considerados inversión.

4.2. Descripción.

Plantear en la Plataforma del Morro del Dique de Levante una operación de la singularidad que supone la construcción de un hotel de lujo que sea el referente arquitectónico de la ciudad, obliga a replantear las condiciones urbanísticas del vigente Plan Especial a fin de permitir una actuación que al mismo tiempo se convierta en referencia paisajística de todo el perfil de la relación Puerto-Ciudad.

Estas nuevas condiciones urbanísticas también deberán resolver la "cantidad" de Edificabilidad que requiere una operación de estas características para garantizar no solo su viabilidad económica y productiva, sino también para que adquiriera la "escala" que debe tener para convertirse en un "hito paisajístico" del perfil portuario y urbano de la ciudad.

Bajo estas premisas urbanísticas se plantea la Modificación Puntual de la Parcela "E", Sector 2 Plataforma del Morro del Plan Especial, cuyas condiciones y parámetros se definen a continuación con el fin de garantizar los objetivos expuestos.



La modificación puntual que se plantea de dicha parcela, incluida en el vigente Plan Especial del Puerto de Málaga, está motivada esencialmente por la necesidad por un lado de regularizar los límites de la parcela incluyendo las zonas limítrofes B y C dentro de un solo ámbito parcelario de actuación, sin variar su uso general Zona III Portuario-Ciudadano.

El ámbito de la modificación del Plan Especial tiene una superficie de 17.610 m²s. Se plantea fijar un techo máximo edificable acorde con una propuesta hotelera-comercial capaz de permitir su viabilidad comercial y funcional, atendiendo a la casuística de casos similares en otros puertos nacionales (como es el caso de la operación del WT Hotel Barcelona en el Recinto Portuario de Barcelona) y adecuándolo a la escala de la operación que se pretendería en el Puerto de Málaga.

Para ello se fija un techo máximo edificable sobre rasante de cuarenta y cinco mil metros cuadrados de techo (45.000 m²), que incluya todos los usos de la propuesta con una cierta permisividad, y de una planta bajo rasante para servicios y aparcamiento que permita cumplir con la reglamentación urbanística municipal vigente y con las reservas mínimas necesarias de aparcamiento que requiere la nueva operación hotelera que se pretende desarrollar.

La altura máxima total es de 150 mts.

La altura del basamento se limita a 12 mts (PB+2) y la altura máxima de la torre a 138 mts sobre rasante (35 plantas), rigiendo para el resto de los parámetros las ordenanzas generales de este Plan Especial.

Dicho edificio, cuyos usos serán los regulados por las ordenanzas generales de este Plan Especial como hotelero (404 habitaciones), turístico, ocio y recreo y cultural.

El edificio se dotará de aparcamientos públicos y privados en la planta bajo rasante como mínimo, ajustándose a la normativa de aplicación. Esta actuación también



supondrá la ordenación de los aparcamientos de autobuses lindantes a la Estación Marítima y de las paradas públicas de taxis.

4.3. Financiación

La financiación de las actuaciones corresponderá íntegramente a la iniciativa privada, quien podrá utilizar los instrumentos financieros al uso.

4.4. Estimación de ingresos para la Administración Pública.

4.4.1. Tasas a cobrar por la Autoridad Portuaria.

La Autoridad Portuaria percibirá por la actuación urbanística objeto de esta modificación de elementos, dos tasas:

a) Tasa de Ocupación.

Se devengará desde el momento del otorgamiento concesional, conforme a los determinantes de la tasa contenidos en los artículos 173 a 182 del Texto Refundido de la Ley de Puertos.

Dado que es una inversión realizada por privado la tasa de ocupación solo se devengará sobre el suelo ocupado por la concesión demanial, al tipo de gravamen del 7,5% previsto por el artículo 176 c) 3º del citado texto legal, para las actividades relativas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad.

La estimación de esta tasa para los primeros 10 años de ocupación del dominio público se muestra en la Tabla número 1 siguiente.

b) Tasa de Actividad.

Se devengará desde el comienzo de la explotación de la actuación urbanística desarrollada, conforme a los determinantes de la tasa contenidos en los artículos 183 a 192 del Texto Refundido de la Ley de Puertos.

Conforme al artículo 187.f) del citado texto legal, en el caso de las actividades relativas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, para la fijación de la base imponible de la tasa se tomará el número de unidades representativas de



**Modificación de elementos del PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL PUERTO DE MÁLAGA, SECTOR 2
"PLATAFORMA DEL MORRO" PARA LA IMPLANTACION DE UN HOTEL GL.
INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA**

la cuantía de la actividad desarrollada o el volumen de negocio desarrollado en el puerto. Siendo este último el criterio elegido para la determinación de la cuantía, sobre la base de las cantidades previstas en el Informe de Viabilidad Económica de la actuación que también forma parte de la documentación de la modificación de elementos.

Conforme al artículo 188 del citado texto legal, el tipo de gravamen para las actividades relativas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, deberá estar incluido en el intervalo fijado por un mínimo del 2% hasta un máximo del 8%; siendo la pretensión de la Autoridad Portuaria obtener un mínimo del 4%, criterio fijado para la determinación de la cuantía.

La estimación de esta tasa para los primeros 10 años de ocupación del demanio público se muestra en la Tabla número 1 siguiente.

	Tabla número 1									
TASAS PORTUARIAS	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Tasa de Ocupación	367.000	367.000	367.000	367.000	367.000	367.000	367.000	367.000	367.000	367.000
Tasa de Actividad (4%)					319.208	482.870	501.849	521.394	541.014	561.694
Total ingresos AP	367.000	367.000	367.000	367.000	686.208	849.870	868.849	888.394	908.014	928.694



CSV : GEN-958f-6c1c-d4f0-c0bc-fb6d-02e6-2b53-9d15

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : RAFAEL JAVIER BERMÚDEZ RIVERO | FECHA : 05/02/2021 10:40 | NOTAS : F

4.4.2 Impuestos y tasas a cobrar por la Hacienda Local.

Las previsiones de ingresos para la Hacienda local del municipio de Málaga como consecuencia de la implantación de un hotel GL en la Plataforma del Morro, en desarrollo de la Modificación del Plan Especial pueden resumirse en:

a) Impuestos sobre construcciones, instalaciones y obras (ICIO).

Si bien la inversión considerada en términos de ejecución por contrata asciende a más de 116 millones de euros; a los efectos de valoración del ICIO tomaremos como base de cálculo la inversión prevista en términos de ejecución material (PEM) según el siguiente detalle:

PEM - Presupuesto de Ejecución Material			
Elemento	m2	Precio/m2	Total
Hotel	35.000	1.697,00 €	59.395.000,00 €
Usos complementarios con acabados	2.500	1.697,00 €	4.242.500,00 €
Usos complementarios en bruto	7.500	1.131,33 €	8.485.000,00 €
Total Torre	45.000		72.122.500,00 €
Sotanos y cimentaciones especiales			16.210.000,00 €
Areas perimetrales	7.797	150,00 €	1.169.550,00 €
Servicios Urbanos			- €
TOTAL PEM HOTEL			89.502.050,00 €
Impuestos, Licencias y gastos asociados	10% PEM		8.950.205,00 €
Equipos profesionales y en Control Técnico - Económico	15% PEM		13.425.307,50 €
Gastos Generales de la constructora	5% PEM		4.475.102,50 €
PRESUPUESTO CONTRATA OBRA CIVIL - INVERSION			116.352.665,00 €

Y considerando el tipo de gravamen del 4% según Ordenanza Fiscal número 4 del Ayuntamiento de Málaga, y la bonificación del 20% por creación de empleo indefinido prevista en dicha ordenanza resulta una **cuota líquida de 2.864.066,- euros.**



b) Impuesto sobre Bienes Inmuebles.

Conforme a la Valoración Catastral de suelo vigente para esa zona del Puerto y considerando una tipología constructiva convencional, aplicando el tipo de gravamen de 1,3% y sin ningún tipo de bonificación, la cuota a pagar es la que se muestra en la Tabla número 2 siguiente junto con los determinantes del impuesto.

Tabla número 2					
IBICE	Superficie m2	Modulos básicos vigentes	Coefficientes correctores	Valor Unitario €/m2	Valor catastral
Suelo	15.378,00	588,00	0,875	515	7.911.981
Valor construcción actualizado a 2016	45.000,00	650,00	0,565	367	16.526.250
Valor Catastral Total					24.438.231
Tipo de gravamen vigente				1,30%	
Cuota tributaria					317.697

Dada la complejidad de los coeficientes correctores que pudieran corresponder se ha optado por reflejar el efecto final correspondiente en cada caso.

Dada la dificultad de prever posibles variaciones en los elementos determinantes del impuesto o en la actualización de estos se ha previsto la consideración de un incremento anual acumulativo equivalente a la inflación esperada, a efectos del Informe de Viabilidad Económica.

c) Impuesto sobre Actividades Económicas

De acuerdo con lo previsto en el Real Decreto Legislativo 1175/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueban las Tarifas e Instrucción del Impuesto de Actividades Económicas, la actividad hotelera está incluida en el epígrafe 681 “Servicios de hospedaje en hoteles y moteles”, correspondiendo el módulo expresado en la Tabla 3 a hoteles de cinco estrellas «gran lujo».



**Modificación de elementos del PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL PUERTO DE MÁLAGA, SECTOR 2
"PLATAFORMA DEL MORRO" PARA LA IMPLANTACION DE UN HOTEL GL.
INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA**

La cuota correspondiente al elemento de superficie, conforme a la Regla 4.F) de la Instrucción del Impuesto de Actividades Económica (RD Legislativo 1175/1990), se ha fijado conforme al Cuadro 1 de la citada Regla, para una superficie mayor de 10.000 m² y una población de más de 500.000 habitantes.

De acuerdo con la Ordenanza Fiscal número 2 del Ayuntamiento de Málaga se han fijado los coeficientes de ponderación (en base a la cifra de negocios estimada) y de situación (considerando calle principal) y la bonificación por inicio de actividad y creación de puestos de trabajo.

No se descarta la posibilidad de solicitar una bonificación singular dada la entidad de la actuación a desarrollar.

Finalmente, el recargo provincial es el fijado por la Excma. Diputación de Málaga y vigente desde 1996.

Tabla número 3										
IMPUESTO ACTIVIDADES ECONÓMICAS	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Modulo grupo 681 RD Legislativo 1175/1990	24,881901	24,881901	24,881901	24,881901	24,881901	24,881901	24,881901	24,881901	24,881901	24,881901
Coeficiente ponderación Art.2 ordenanza nº 2	1,29	1,3	1,32	1,32	1,32	1,32	1,32	1,32	1,32	1,32
Coeficiente de situación Art.3 ordenanza nº 2	2,91	2,91	2,91	2,91	2,91	2,91	2,91	2,91	2,91	2,91
Elemento de Superficie Cuadro 1 de Regla 14.F) RD Legislativo 1175/1990	14.875	14.875	14.875	14.875	14.875	14.875	14.875	14.875	14.875	14.875
Bonificación inicio actividad artículo 5 ordenanza	50%	25%	25%	25%	25%					
Cuota líquida municipal hotel de 404 habitaciones	26.305	39.677	40.116	40.116	40.116	53.488	53.488	53.488	53.488	53.488
Recargo Provincial 35%	9.207	13.887	14.041	14.041	14.041	18.721	18.721	18.721	18.721	18.721
Cuota Total de IAE	35.512	53.564	54.157	54.157	54.157	72.209	72.209	72.209	72.209	72.209



CSV : GEN-958f-6c1c-d4f0-c0bc-fb6d-02e6-2b53-9d15

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : RAFAEL JAVIER BERMÚDEZ RIVERO | FECHA : 05/02/2021 10:40 | NOTAS : F

d) Tasa por suministro de agua.

A pesar de que las recomendaciones de las normativas nacionales e internacionales para el diseño de las instalaciones establecen un consumo medio de agua de 120 litros diarios por huésped; lo cierto es que los datos que son públicos hablan de mucho más consumo¹.

Así, se ha considerado un consumo medio de 500 litros diarios por habitación. En dicha ratio se considera incluido el consumo de los servicios comunes del hotel. También se ha considerado un grado de ocupación del 70%; y el resultado se ha incrementado en un 15% para considerar los consumos del uso comercial y actividades accesorias. El total asciende a **59.353 metros cúbicos anuales**.

Aplicando las tarifas vigentes de Abastecimiento de Agua Potable, Saneamiento y Depuración (BOP de 1 de abril de 2013), y el Canon Autonómico de Depuración (Ley 9/2010, BOJA 09 de agosto), para usos Industriales, Comerciales y otros, resultan los ingresos para la hacienda pública local y autonómica que se reflejan en el siguiente cuadro:

Tabla número 4	Tasa unitaria	Importe anual
Abastecimiento	0,7350	43.624,20
Desalación	0,5420	32.169,14
Saneamiento	0,3620	21.485,66
Depuración	0,2660	15.787,80
Total Emasa		113.066,80
Canon Autonómico	0,2500	14.838,16
Importe total		127.904,96

¹ El Informe de Responsabilidad Social Corporativa de la cadena NH para 2015 se felicita de haber conseguido el objetivo de 215 litros por huésped.



e) Tasa por retirada de basuras.

De conformidad con la Tarifa 5 del artículo 17 de la Ordenanza Fiscal 19, la tasa de recogida de basuras para actividades económicas se calcula mediante la aplicación de la cantidad fija de 21,30€ (importe 2016), correspondiente al epígrafe "5.1. Establecimientos hoteleros, moteles, apartamentos y similares de 5 y 4 estrellas, llaves o similares", al número de habitaciones del que disponga el establecimiento.

Considerando 404 habitaciones, resulta una **cuota de 8.605 euros anuales.**



CSV : GEN-958f-6c1c-d4f0-c0bc-fb6d-02e6-2b53-9d15

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : RAFAEL JAVIER BERMÚDEZ RIVERO | FECHA : 05/02/2021 10:40 | NOTAS : F

4.5.- Estimación de inversiones y gastos a realizar por las Administraciones Públicas.

4.5.1. Inversiones a cargo de la Autoridad Portuaria.

En la Memoria de la Modificación puntual de elementos en la Plataforma del Morro e Incremento del índice de edificabilidad máxima de la zona ciudadano-portuaria (art. 13.4) del Plan Especial del Puerto de Málaga; y concretamente con las servidumbres definidas en los apartados 2.3.7 "Servidumbres respecto de la navegación marítima" y 2.3.8 "Medidas de sostenibilidad en el ámbito portuario", se prevén una serie de partidas, que han sido incorporadas tanto en la ficha urbanística correspondiente como en la propia resolución de aprobación provisional de la Junta de Gobierno Local de fecha 27 de noviembre de 2020, tal y como se refleja en el siguiente párrafo literal:

«En relación a la evaluación económica de la implantación de los servicios y de la ejecución de las obras de urbanización, los documentos económicos justificativos de la viabilidad económica y sostenibilidad no han actualizado las nuevas partidas referidas a costes de traslado de la señalización marítima (1.500.000,00€), mejoras de accesibilidad en el entorno de la Farola (459.600,00€), implantación de medidas de movilidad (112.000,00€) y actuaciones de sostenibilidad de "Puerto Verde" (555.000,00€), que han incrementado en 2.626.600,00€ el presupuesto estimativo de ejecución material de las obras de urbanización, cantidad que no se considera sustancial a los efectos de la viabilidad económica en el cómputo global previsto en la futura concesión.»

De conformidad con ello, y excepción hecha del "Programa de implantación de medidas de movilidad en el entorno de la Plataforma del Morro", que corresponderá al concesionario del hotel desarrollar previa a la entrada en funcionamiento de la actuación; la Autoridad Portuaria incluyó en su Presupuesto 2020 y tiene previsto programar dentro del Plan de Inversiones de su presupuesto 2021-2024 las siguientes partidas que vienen a atender estos compromisos:



**Modificación de elementos del PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL PUERTO DE MÁLAGA, SECTOR 2
“PLATAFORMA DEL MORRO” PARA LA IMPLANTACION DE UN HOTEL GL.
INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA**

Denominación	Presupuesto total	Ejecución 2020	Previsto 2021	Previsto 2022	Previsto 2023	Previsto 2024
Iniciativa Puerto Verde (I)	460.775,72	394.162,92	33.306,40	33.306,40		
Traslado de Señal Marítima e instalaciones de ayuda a la navegación	1.200.080,97	125.080,97	125.000,00	500.000,00	450.000,00	
Acondicionamiento del edificio de la Farola	302.303,58	17.303,58	25.000,00	90.000,00	70.000,00	100.000,00
Mejoras accesibilidad en el entorno de la Plaza de la Farola	459.600,00			250.000,00	209.600,00	
Sumas	2.422.760,27	536.547,47	183.306,40	873.306,40	729.600,00	100.000,00

La primera fase de la Iniciativa Puerto Verde se ha desarrollado durante el ejercicio 2020, siendo las partidas contempladas durante los ejercicios 2021 y 2022 para el mantenimiento de la actuación.

El traslado de la Señal Marítima y de todas las instalaciones de ayuda a la navegación instaladas en la misma (radar arpa, VTS, GPS diferencial...) es una necesidad programada desde hace tiempo —tanto es así que en el tacón de cierre del dique de Levante contiene la cimentación de la nueva señal desde 2001—, solo que las circunstancias económicas y financieras han ido aplazando su materialización.

El acondicionamiento del Edificio de la Farola para otros usos distintos de la propia señal marítima es una necesidad que surge de la actuación anterior, y que se viene realizando en función de las demandas y de las disponibilidades presupuestarias.

Finalmente, las mejoras de accesibilidad en la Plaza de la Farola, es una actuación que se desarrollará previamente a la entrada en explotación del nuevo restaurante de la Casa de Botes, adjudicado recientemente al grupo Trocadero. Este proyecto prevé en su presupuesto partidas para mejorar la urbanización y accesibilidad de su entorno, por lo que es previsible que no sea necesario asumir por parte de la APMA el coste total consignado.

Ya no cabe duda de que la Autoridad Portuaria pueda acometer este tipo de actuaciones sin incurrir en problemas fiscales por deducibilidad del IVA y de Impuesto de Sociedades, desde la entrada de la disposición final sexta del RDL 26/2020, que modifica, con efectos para los períodos impositivos que se inicien a partir de 1 de enero de 2020, la Ley del Impuesto de Sociedades (Ley 27/2014, de 27 de noviembre) para introducir cambios en el régimen fiscal previsto para las autoridades portuarias, que dejan de estar parcialmente exentas del Impuesto sobre



Sociedades, con el objeto de dar cumplimiento a la Decisión de la Comisión C (2018) 8676 final, de 8 de enero de 2019, relativa a la fiscalidad de los puertos en España.

En este sentido establece una lista de hasta 18 conceptos que serán objeto de la nueva deducción por inversiones realizadas por las autoridades portuarias establecida en el artículo 38 bis de la LIS. La introducción de esta deducción viene motivada porque las autoridades portuarias realizan inversiones y gastos que no están directamente destinados al servicio de las actividades portuarias pero que, sin embargo, benefician a la colectividad de la ciudadanía sin percibir contraprestación a cambio. Lo anterior justifica la introducción de una deducción vinculada a estos gastos e inversiones, estableciendo que las autoridades portuarias pueden deducir de la cuota íntegra las inversiones y gastos relacionados con:

1. La infraestructura y los servicios de control del tráfico marítimo.
2. Los servicios e infraestructuras destinados a mejorar la seguridad de la navegación y los movimientos de los buques en el mar litoral español, incluidos los elementos de señalización marítima, balizamiento y ayudas a la navegación, cuyos beneficiarios no sean principalmente los usuarios del puerto que los construye y mantiene.
3. Los accesos terrestres viarios y ferroviarios de servicio público general, los accesos marítimos, los dragados, que beneficien a la colectividad en su conjunto y cuyos beneficiarios no sean principalmente los usuarios del puerto, así como las infraestructuras de mejora de las redes generales de transporte de uso común.
4. Las infraestructuras de protección y resistencia contra condiciones climáticas extremas cuyos beneficiarios no sean principalmente los usuarios del puerto.
5. Los servicios e infraestructuras de salvamento marítimo asociados al ejercicio del poder público, siempre y cuando dichas infraestructuras no se exploten comercialmente, y la formación de los servicios públicos responsables en materia de emergencias, seguridad y salvamento, siempre y cuando dicha formación no sea obligatoria para las empresas.



CSV : GEN-958f-6c1c-d4f0-c0bc-fb6d-02e6-2b53-9d15

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : RAFAEL JAVIER BERMÚDEZ RIVERO | FECHA : 05/02/2021 10:40 | NOTAS : F

6. La elaboración e implantación de planes de seguridad y protección, en la medida en que estos costes no estén asociados a requisitos obligatorios de seguridad que todas las compañías deban cumplir, y la atención de emergencias de protección civil, en ambos casos, cuando estas actividades estén asociadas al ejercicio de poder público y siempre que sus beneficiarios no sean principalmente los usuarios del puerto.
7. Los servicios e infraestructuras de defensa contra incendios, desprendimientos y otros riesgos relacionados con la protección civil, asociados al ejercicio de poder público, que no se exploten comercialmente, que no sean obligatorios para las empresas, que beneficien a la colectividad en su conjunto y cuyos beneficiarios no sean principalmente los usuarios del puerto.
8. Los servicios e infraestructura utilizados exclusivamente por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y por la Policía portuaria en el ejercicio de poder público.
9. Los servicios e infraestructuras sanitarias para la atención a personas en situaciones de vulnerabilidad, siempre y cuando las infraestructuras no se utilicen para actividades económicas del puerto.
10. Las infraestructuras y servicios para el control aduanero de mercancías, para la inspección en frontera exigidos por normas con rango de ley en los ámbitos de sanidad animal, sanidad vegetal, sanidad exterior y seguridad industrial e interés público, y las relacionadas con el control de pasajeros y la inmigración.
11. Las infraestructuras y servicios para la vigilancia de la contaminación, las emergencias en materia medioambiental y lucha contra la contaminación asociadas al ejercicio de poder público, cuyos costes no sean legalmente repercutibles al causante de la emergencia, ni sean costes en los que se incurra simplemente para cumplir la normativa legalmente obligatoria para todas las empresas, la descontaminación de suelos que no se destinen al desarrollo de una actividad económica, el desguace de embarcaciones y equipos abandonados, cuyo tratamiento recaiga legalmente sobre la



CSV : GEN-958f-6c1c-d4f0-c0bc-fb6d-02e6-2b53-9d15

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : RAFAEL JAVIER BERMÚDEZ RIVERO | FECHA : 05/02/2021 10:40 | NOTAS : F

autoridad portuaria por haber quedado desiertos los procedimientos destinados a identificar el interés privado en su desguace, retirada o achataamiento, y el saneamiento, limpieza general portuaria y retirada de residuos distintos de los generados por los usuarios del puerto, tales como los desechos generados por los buques, los residuos de la carga y similares.

12. Los servicios e infraestructuras realizados para organismos internacionales como consecuencia de obligaciones contraídas por el Reino de España en el marco de un tratado internacional.
13. Los servicios e infraestructuras dedicadas a la Defensa Nacional.
14. Los servicios e instalaciones utilizados para el desarrollo de actividades científicas cuyos resultados no tengan por objeto su explotación económica y a las actuaciones de monitorización y predicción del medio físico con fines de investigación e información meteorológica cuyos resultados no se exploten comercialmente.
15. Los servicios de alumbrado de zonas comunes en beneficio de la colectividad, de uso público y abiertas cuyos beneficiarios no sean principalmente los usuarios del puerto.
16. Las actuaciones de protección o corrección de la deriva litoral cuyos beneficiarios no sean principalmente los usuarios del puerto.
17. Las inversiones y servicios relacionados con el fomento de la cultura y el patrimonio histórico y cultural, incluidos los previstos en el apartado 1 del artículo sesenta y ocho de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, en los supuestos en los que las obras públicas no estén relacionadas con la actividad económica de la autoridad portuaria, así como las actuaciones de rehabilitación de bienes con protección cultural que no se exploten comercialmente y beneficien a la sociedad en su conjunto.
18. Las actuaciones de urbanización y en desarrollo y revitalización de suelo público para su uso público sin explotación comercial.

Consecuentemente con lo expuesto y con independencia de que la Autoridad Portuaria pueda obtener financiación de otras fuentes (tales como el Fondo de Compensación Interportuario o los nuevos Fondos europeos), lo cierto es que las



**Modificación de elementos del PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL PUERTO DE MÁLAGA, SECTOR 2
"PLATAFORMA DEL MORRO" PARA LA IMPLANTACION DE UN HOTEL GL.
INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA**

inversiones destinadas a cumplir con los compromisos de servidumbres y sostenibilidad social, medioambiental y de movilidad, asociados al desarrollo del nuevo hotel que se faculta por esta modificación de elementos del Plan Especial cuanta con la financiación inherente a su deducibilidad en la cuota del Impuesto de Sociedades, por lo que no será necesario cargar en la concesión a otorgar la mayor parte de estos compromisos.

En cualquier caso, las partidas de inversión que finalmente haya que cargar a la iniciativa privada para el desarrollo de la actuación, no tendrán relevancia o materialidad como para poner en peligro la inversión necesaria o el éxito del proyecto, como se acredita en la Adenda a la Memoria de Viabilidad Económica redactada en febrero de 2021.



CSV : GEN-958f-6c1c-d4f0-c0bc-fb6d-02e6-2b53-9d15

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : RAFAEL JAVIER BERMÚDEZ RIVERO | FECHA : 05/02/2021 10:40 | NOTAS : F

5. CONCLUSION.

Conforme a todo lo expresado, se puede concluir que para las administraciones públicas afectadas, la implantación del uso hotelero previsto para el sector 2 resultante de la Modificación de Elementos del Plan Especial del Sistema General Puerto de Málaga, representará un incremento poco significativo de las partidas de inversión ordinarias recogidas en sus presupuestos, dado que la iniciativa privada promotora del sector será la encargada de asumir a su cargo los gastos derivados del planeamiento y su gestión y ejecución de la urbanización directamente relacionada, tanto exterior como interior, así como de su mantenimiento.

Será, por el contrario, la aplicación de tasas e impuestos sobre las actividades generadas lo que redundará en nuevos e importantes ingresos, unos de carácter puntual y otros de periodicidad anual durante la vigencia del plan que ahora se propone.

Málaga, febrero de 2021.

Rafael J. Bermúdez Rivero,
ECONOMISTA JEFE DEL DPTO. DE FINANZAS
DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE MÁLAGA.



CSV : GEN-958f-6c1c-d4f0-c0bc-fb6d-02e6-2b53-9d15

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : RAFAEL JAVIER BERMÚDEZ RIVERO | FECHA : 05/02/2021 10:40 | NOTAS : F