



**Excma. Sra. Alcaldessa-Presidenta**

**MERCÈ CONESA i PAGÈS**, en nom i representació de l'**AUTORITAT PORTUÀRIA DE BARCELONA**, en la meua condició de presidenta d'aquesta entitat, comparec i formulo les següents

## **AL·LEGACIONS**

### **I.- Plantejament:**

**I.1.-** El Plenari del Consell Municipal de l'Ajuntament de Barcelona ha adoptat en data 25 d'octubre de 2019 l'acord d'aprovar provisionalment la modificació per a l'exercici de 2020 i successius de l'Ordenança fiscal núm. 1.1. relativa a l'Impost sobre béns immobles. Aquesta Ordenança, tal i com s'assenyala a la seva memòria explicativa, té entre els seus objectius incrementar el tipus impositiu del BICE del Port de Barcelona del 0,682% al 0,8%, la qual cosa suposa un augment de la pressió fiscal notable, en incrementar-se el tipus impositiu en l'entorn del 17%.

**I.2.-** Aquest increment afectarà totes les activitats que amb un títol d'ocupació es desenvolupen al Port de Barcelona, així com també a la pròpia Autoritat Portuària de Barcelona (APB en endavant) i volem, per mitjà les presents al·legacions i per les raons que es desenvoluparan, manifestar la nostra oposició a aquest increment, així com demanar que la quota del BICE Port de Barcelona sigui bonificat quan concorrin les circumstàncies singulars que igualment es posaran de manifest.

### **II.- Oposició a l'increment del tipus impositiu:**

**II.1.-** No dubtem que l'Ajuntament de Barcelona està seguint el procediment que determina el nostre ordenament jurídic per tal de tramitar l'Ordenança fiscal de l'IBI. Tanmateix, hagués estat igualment ajustat a Dret que l'Ajuntament de Barcelona s'hagués adreçat directament a l'APB com a gestora del Port de Barcelona i hagués posat en el seu coneixement i corresponent tràmit d'audiència específica una proposta tan rellevant com la que s'està tramitant, ja que l'esmentada proposta d'Ordenança afecta tots els concessionaris del Port de Barcelona i també els fons públics que l'APB empra i precisa pel desenvolupament de les seves funcions. No es pot oblidar l'enorme



transcendència que una decisió com l'increment del tipus impositiu de l'IBI que es proposa pot tenir sobre la nostra economia.

**II.2.-** En aquest sentit i primerament, no s'ha trobat en cap dels diferents documents que integren l'expedient objecte de la informació pública cap informe o justificació que fonamenti l'increment que projecta l'Ordenança sobre el BICE Port de Barcelona, la qual cosa entenem que resulta imperativa, encara que sigui per poder entendre les raons que han portat l'Ajuntament de Barcelona a impulsar la proposta sobre la que s'al·lega.

No és possible, per aquest motiu, replicar les eventuais raons de la decisió municipal que poden sustentar la proposta d'Ordenança. Nogensmenys, és evident que aquesta mancança afecta la legalitat del projecte i ho fa, a més, de dues formes diferents:

a) La primera, elemental, perquè els poders públics estan obligats a *explicar* qualsevol canvi que pretenguin introduir respecte a una situació anterior. No es nega el *ius variandi* de l'ajuntament, ni que el tipus impositiu del BICE es trobi dintre dels límits que permet la normativa d'aplicació, però sí que s'observa que la modificació que es proposa no està justificada.

b) I la segona perquè la proposta d'Ordenança provoca un tractament diferenciats entre les activitats que es desenvolupen al Port de Barcelona, que passaran a ser gravades per l'IBI al tipus impositiu del 0,8%, en front de la resta d'activitats que es desenvolupin al terme municipal de Barcelona que, encara que siguin d'identica naturalesa, gaudiran d'un tipus impositiu per IBI del 0.6%, la qual cosa suposa una notable disminució respecte al tipus vigent al 2019, que és del 0.75%. Aquesta diferent evolució del tipus de gravamen general, que disminueix, i el del BICE, que s'incrementa, obliga encara més a justificar, explicar i raonar la proposta i, sobre tot, a evitar qualsevol sospita de que una i altra acció es troben vinculades, de manera que una és conseqüència de l'altra.

**II.3.-** A més, és palès que la proposta d'Ordenança provocarà un diferent tractament impositiu entre les empreses assentades en el domini públic portuari i les que no ho estan. Això vol dir que les empreses en règim de concessió, o en el seu cas, la pròpia APB, es veuran sotmeses a un gravamen més oneros, sense que s'expliciti cap motiu per a aquesta decisió.



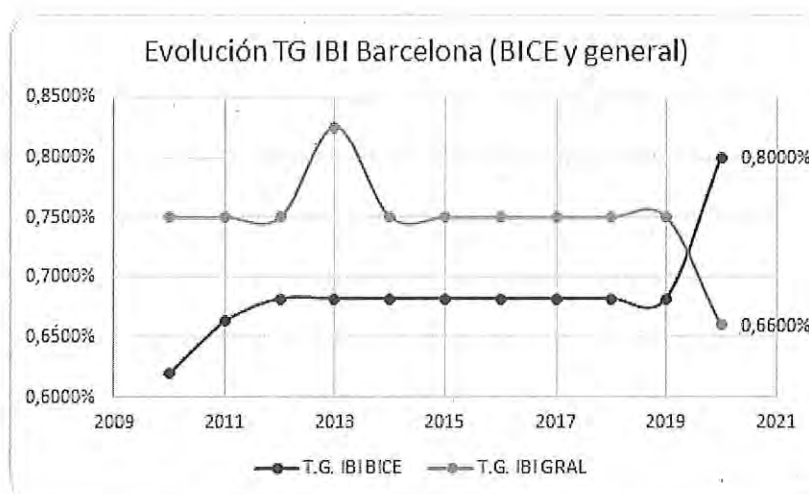
Un dels principis materials del sistema tributari és el de la igualtat. Es troba recollit constitucionalment (art. 31.1 CE) i la Llei general tributària se'n fa ressò al seu article 3. Això no implica que el tractament fiscal hagi d'ésser homogeni, sinó que determina la prohibició d'un tractament injustificadament diferent al sosteniment de la despesa pública. En aquest sentit, per tal de comprovar si una determinada decisió és respectuosa amb aquest mandat constitucional d'igualtat és necessari que (STC de 18 de març de 2015):

a) Es determini si existeix una finalitat objectiva i raonable que legítimi el tractament desigual.

b) I que les conseqüències jurídiques a què condueix la disparitat de tractament sigui raonable, per existir una relació de proporcionalitat entre el mitjà emprat i la finalitat perseguida, evitant especialment resultats onerosos i desproporcionats.

Al nostre parer, en el context del domini públic portuari i el seu entorn proper no sembla existir cap element que permeti el tractament diferent que es deriva de la proposta d'Ordenança sobre la que s'al·lega. Al menys, des de l'Autoritat Portuària no son capaços d'entendre'l, deixant de costat que aquesta circumstància és el propi ajuntament qui l'ha d'acreditar.

**II.4.-** És cert que l'Ordenança de l'IBI ara vigent, així com la dels anys anteriors han establert un tractament diferent en considerar un tipus mig del 0,75% i un tipus impositiu pel BICE del Port de Barcelona del 0.682%. L'evolució és la que mostra la gràfica següent:





Ara bé, si això ha estat d'aquesta manera hi havia motius que ho justificaven plenament, com és el cas dels serveis públics que l'APB presta dintre del domini públic portuari i que no duu a terme l'Ajuntament de Barcelona (així, l'enllumenat públic, la neteja, el sistema viari, la policia, etc. La situació del Port Vell és sense dubte l'exemple més paradigmàtic en el que no val la pena endinsar-se, ja que, de ben segur, és conegut per l'Ajuntament de Barcelona). També es podia justificar per l'existència d'activitats que es fan només a port (com seria la reparació de vaixells) o d'un tràfic portuari no menor que no arriba a sortir del port (com és el cas dels contenidors de transbord o el de mercaderies que, arribades a port, són objecte de transformació, que pot ser de diferents tipus, i son reexpedides). Es tracta, en definitiva, totes elles, de circumstàncies que de forma raonable han determinat en el temps un tipus impositiu menor que ha gravat el domini públic portuari, respecte al tipus general.

El que correspon ara és justament, reiterem de nou, que l'Ajuntament de Barcelona expliqui el canvi que vol introduir al tipus de l'IBI, malgrat aquests antecedents i la realitat que motivava i fonamentava la situació contrària i que sense dubte no s'ha vist alterada. En la mesura que això no es raoni, entenem que la proposta d'Ordenança pot veure's pertorbada en la seva viabilitat jurídica per vulnerar l'esmentat principi d'igualtat tributària, com ja s'ha dit anteriorment.

**II.5.-** D'altra banda, cal tenir present que l'assentament en el domini públic d'un concessionari és en moltes ocasions fruit d'una necessitat, com és el cas de les empreses que es posicionen en la primera línia de moll. En aquests supòsits, el tipus incrementat d'IBI castiga activitats que no tenen alternativa, sense que això pugui derivar-se d'un especial valor del bé immoble, ja recollit, si fos el cas, a la base imposable, ni tampoc d'una especial capacitat econòmica d'aquestes empreses o de les tasques que duen a terme.

En altres casos, els que podríem anomenar assentaments de segona línia, i que eventualment tenen alternativa en altres espais del terme municipal, la diversitat en el tractament impositiu introdueix, a més del que s'ha dit al paràgraf anterior, de forma sense dubte no buscada per aqueix consistori, aspecte aquest que volem emfatitzar, una diferència que podria ser contrària a la normativa en matèria de competència en poder provocar el seu falsejament (art. 1 de la Llei de Defensa de la Competència), sense deixar de banda la sempre espinosa qüestió dels ajuts d'estat (arts. 107 i següents del TFUE), ja que la proposta d'Ordenança determinarà sense cap motivació i partint de la situació contrària un millor tractament fiscal per a les empreses que no s'assentin al domini públic portuari però que desenvolupin la mateixa activitat que les que sí ho fan.



## Port de Barcelona

En definitiva i acudint a un exemple senzill, no té explicació que el tipus impositiu que proposa l'Ordenança pel 2020 per un operador logístic que s'estableixi a la Zona Franca o en altres àmbits municipals hagi de ser del 0,66% i el del que s'instal·li a la ZAL-Barcelona o, en altres àmbits del Port hagi de ser del 0,8%. Idèntic raonament es podria fer respecte al Port Vell o a l'àmbit de la Nova Bocana (o Bocana Nord).

**II.6.-** Tots aquests raonaments ens porten a concloure que el tipus impositiu del BICE hauria de ser igual al tipus mig, o si més no, inferior, en contra del que proposa l'Ordenança sobre la que s'al·lega, ja que en cas contrari es podria contravenir el principi d'igualtat tributària i contradir la normativa en matèria de la competència.

Tot plegat, finalment i a més, pot provocar un encariment del trànsit de les mercaderies pel Port de Barcelona i la fugida dels operadors portuaris cap a altres ports en detriment de la nostra economia

### **III.- La necessària bonificació del BICE Port de Barcelona:**

**III.1.-** La Llei reguladora de les hisendes locals, text refós aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2004, preveu al seu article 74.3 que els ajuntaments *puguin regular bonificacions de fins el 90% de la quota íntegra de l'impost en favor de cada grup de béns immobles de característiques especials*, deixant a **cada ordenança** la capacitat d'especificar la durada, quantia anyal i la resta d'aspectes substantius i formals. Entenem que aquest precepte permet perfectament donar el tractament diferenciat que les superfícies a la que seguidament ens referirem reclamem.

El cert és, a més, que entre l'Institut Municipal d'Hisenda i l'Autoritat Portuària de Barcelona es va treballar en aquest sentit durant un període de temps llarg, que va permetre assolir un consens suficient en aquesta matèria, si bé no es va poder formalitzar. Entenem que ara és perfectament viable traslladar aquest principi d'acord a l'Ordenança municipal en projecte mitjançant la bonificació que permet l'article 74.3 de l'esmentada Llei reguladora de les hisendes locals.

La descripció dels elements que fonamenten aquesta petició són els mateixos que els que sempre s'han al·legat des de l'APB, però tot seguit hi insistirem de forma breu.



**III.2.-** Les finques cadastrals que integren el BICE Port de Barcelona són les següents:

ILLA	REF. CADASTRAL
ILLA 1/Moll Adossat	REF. 1185901DF3718E0001AI
ILLA 2/Moll de Pescadors.	REF. 2204301DF3820C0001YQ
ILLA 3/Pl. Pau Vila	REF. 2112403DF3821C0001GK
ILLA 4/Moll d'Espanya.	REF. 1813202DF3811D0001EM
ILLA 5/Moll de Barcelona.	REF. 1406303DF3810E0001TG
ILLA 6/Pg. Josep Carner.	REF. 1105301DF3810E0001YG
ILLA 7/Moll Costa.	REF. 0591301DF3709B0001EJ
ILLA 8/Moll Prínceps d'Espanya.	REF. 8465401DF2786E0001AD
ILLA 9/Moll d'Inflamables.	REF. 9365508DF2796E0001UJ
ILLA 10/ Antàrtic 1.	REF. 8352401DF2785C0001GQ

Aquestes finques cadastrals presenten en molts casos particularitats que permeten, quan no obliguen a considerar la bonificació que es demana. No es tracta ara de dur a terme una relació exhaustiva, ja que, insistim, és prou coneguda per aqueix ajuntament, però si que convé no oblidar les més significatives:

(i) ILLA 2/Moll de Pescadors: aquesta finca cadastral inclou la platja de Sant Sebastià, així com viari que forma part de la xarxa urbana de la ciutat, com és el cas del passeig Joan de Borbó, el passeig del Mare Nostrum, la plaça Rosa dels Vents, la plaça del Mar, carrers secundaris que permeten l'accés a la platja, etc. En definitiva es tracta d'espais d'ús públic i gratuït, recollits al planejament municipal (PGM, Pla especial del Port Vell i Pla especial de la Nova Bocana del Port de Barcelona). No creiem que l'IBI hagi, ni pugui gravar una platja, ni el viari municipal, encara que formi part de la zona de servei portuària per raons administratives.

Les imatges que segueixen són una reproducció parcial de la finca cadastral de referència, que mostren com està inclosa a la finca cadastral una platja pública, com ho és la de Sant Sebastià, la plaça del Mar, el passeig Joan de Borbó i el passeig del Mare Nostrum.



(ii) ILLA 3/Pl. Pau Vila: aquesta finca es troba integrada igualment per part del passeig de Joan Borbó (29.250 m<sup>2</sup>), des de la intersecció amb el carrer de l'Escar fins poc abans del Parc de l'Istme i l'espai públic adjacent, així caracteritzats pel Pla especial del Port Vell (76.985 m<sup>2</sup>).

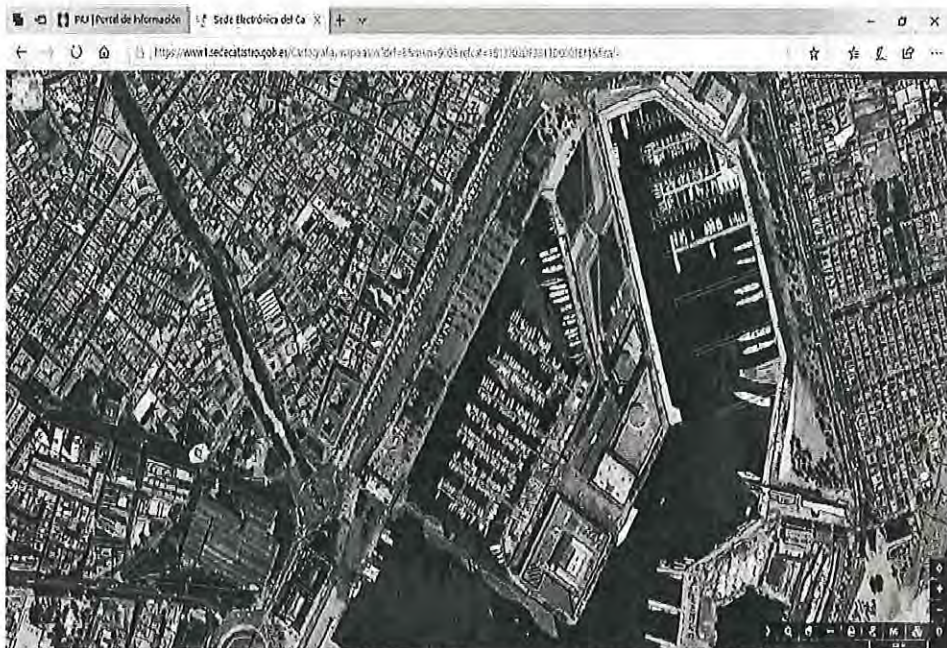


Com mostra la imatge anterior (la línia vermella marca la finca cadastral), és palès, en definitiva, que la finca cadastral Pl. Pau Vila inclou viari municipal de la ciutat de Barcelona per la que discorre tràfic rodat, no diferent al que circula pel carrer Urgell o Muntaner de la nostra ciutat.

(iii) ILLA 4/Moll d'Espanya: de nou ens trobem amb una finca que agrupa espais públics i zones verdes per decisió municipal (Pla especial del Port Vell i Modificació del Pla General Metropolità als Àmbits I, VI i VI del Port Vell, el sector Est de Can Tunis Nou i l'àmbit TMB de la Zona Franca), així como viari (com el carrer de Bosch i Alsina, el passeig d'Ítaca, la plaça de l'Ictíneo, la plaça de l'Odissea, etc.) Els espais públics ocupen aproximadament 97.287,2 m<sup>2</sup> i el viari uns 34.329,5 m<sup>2</sup>. És força rellevant que les zones verdes ho siguin a nivell de PGM i que ho hagin estat per tal de compensar determinades requalificacions impulsades pel propi ajuntament.

Novament una foto aèria d'aquesta finca cadastral mostra aquesta realitat, insistim, d'espais públics, zones verdes i viari plenament integrats en la ciutat de Barcelona.





Isla 4. Ortofotomapa. Sede Electrónica del Catastro. Referencia catastral 1813202DF3811D0001EM. Nov. 2019

(iv) ILLA 5/Moll de Barcelona: a l'igual que en el cas anterior, aquesta finca cadastral es troba integrada per espais públics i zones verdes definits com a tals pel planejament municipal (Pla especial del Port Vell i la Modificació del Pla General Metropolità als Àmbits I, VI i VI del Port Vell, el sector Est de Can Tunis Nou i l'àmbit TMB de la Zona Franca). Reiterem que aquesta Modificació del Pla General, aprovada definitivament per la Subcomissió d'Urbanisme del municipi de Barcelona en data 1 de març de 2006, va tenir com a principal missió compensar zones verdes de la ciutat de Barcelona, com va ser el cas de l'espai que ocupa la TMB a la Zona Franca, essent inversemblant que ara tributi IBI.

Però és que aquesta finca cadastral inclou, una vegada més, viari de la ciutat de Barcelona utilitzat pels barcelonins en els seus desplaçaments, tal és el cas del passeig Josep Carner o la plaça de les Drassanes o el viari del moll de Barcelona.

La imatge que segueix mostra un detall de la finca cadastral que ara es considera, que mostra com inclou la plaça de les Drassanes, amb la sortida de la Ronda Litoral i el passeig Josep Carner, que cap diferència tenen, per exemple, amb el carrer Aribau de la ciutat de Barcelona (la línia vermella marca el contorn de la finca cadastral).



(v) ILLA 6/Pg. Josep Carner: aquesta finca cadastral inclou el Passeig Josep Carner de la ciutat de Barcelona i no cal insistir de nou que aquest carrer forma part de la xarxa viària de la ciutat de Barcelona.

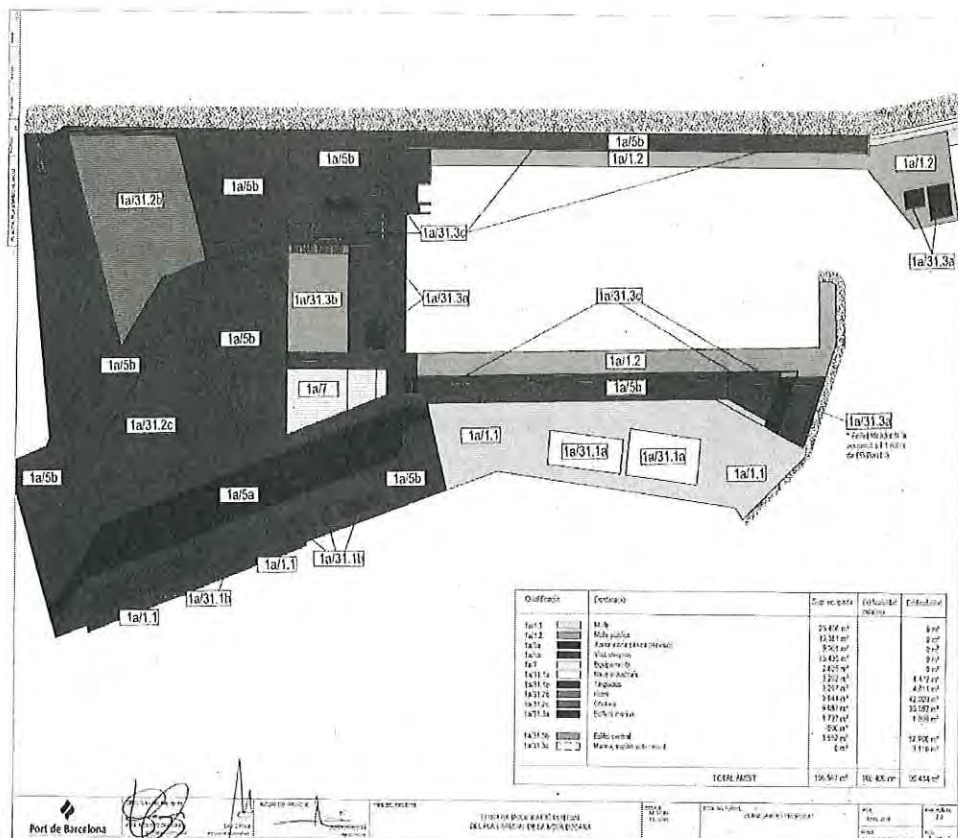


La imatge que s'acaba d'introduir exemplifica el que s'està al·legant de forma reiterada. La línia vermella és el límit de la finca cadastral i pot comprovar-se sense cap mena de dubte com es troba inclòs el passeig Josep Carner de la nostra ciutat i el tipus de tràfic que per ell transita.

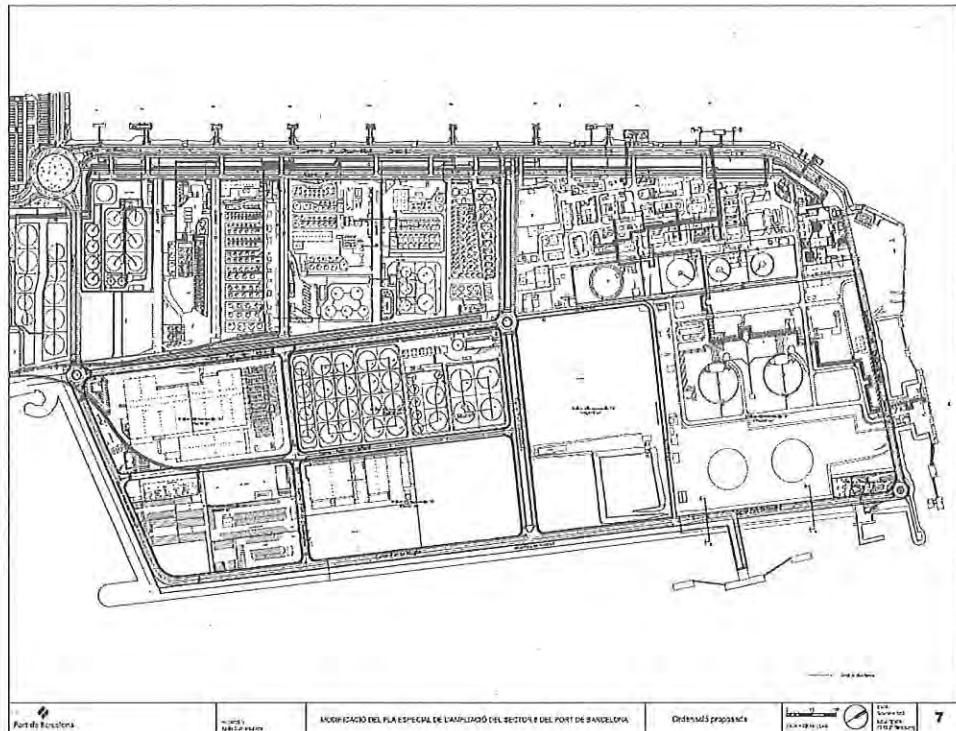
(vi) L'escullera: diferents finques cadastrals incorporen com a part de la seva superfície, l'escullera. L'escullera no pot considerar-se com a sòl en ésser una obra marítima que s'assenta sobre el fons del mar, a banda de ser permeable. De fet, es podria dir que no forma part del terme municipal de la ciutat de Barcelona, ni té cap mena d'aprofitament pel sistema portuari (o és que computa a efectes de determinar el sostre possible).



A més el propi planejament municipal no considera l'escullera com a sòl; tal és el cas del Pla especial de la nova Bocana o del Pla especial del sector 8 (Inflamables o moll de l'Energia), a l'igual que fa, a tall d'exemple el Pla especial que ordena el Port olímpic; tots aquests plans urbanístics exclouen del seu àmbit l'escullera.



Pla especial de la Nova Bocana.



Pla especial del sector 8

Doncs bé aquesta situació afecta les Illes 1 (139.747 m<sup>2</sup>), 2 (21.185 m<sup>2</sup>), 8 (11.254 m<sup>2</sup>), 9 (53.698 m<sup>2</sup>) i 10 (33.233 m<sup>2</sup>).

(vii) La situació descrita es pot completar amb les superfícies de vora moll (o poza) i les vies de circulació internes del port, algunes recollides igualment en el planejament municipal (com és el cas del Pla especial de la ZAL, que afecta l'Illa 10 o Antàrtic), sense perjudici finalment del sistema ferroviari que té la condició de Xarxa Ferroviària d'Interès General per determinació de l'Ordre FOM/710/2015, de 30 de gener, per la que s'aprova el Catàleg de línies i trams de la Xarxa Ferroviària d'Interès General (BOE núm. 97 de 23 d'abril de 2015) i que gaudeix de l'exempció específica recollida a l'article 61.2.g de la Llei Reguladora de les Hisendes Locals, que tampoc l'Ajuntament de Barcelona ha volgut mai reconèixer.

**III.3.-** D'aplicar-se una bonificació per tots els espais que no són susceptibles d'aprofitament, el resultat seria el que es desprèn de la taula següent (el percentatge que s'indica seria la bonificació teòrica resultant, sense perjudici del límit normatiu que deriva de la Llei Reguladora de les Hisendes Locals):



ILLA 1	1185901DF3718E0001AI <i>Moll Adossat, 1</i>	81,86%
ILLA 2	2204301DF3820C0001YQ <i>Moll Pescadors, 1</i>	82,87%
ILLA 3	2112403DF3821C0001GK <i>Pl. Pau Vila, 2</i>	100,00%
ILLA 4	1813202DF3811D0001EM <i>Moll Espanya, 2</i>	88,86%
ILLA 5	1406303DF3810E0001TG <i>Moll Barcelona, 1</i>	90,69%
ILLA 6	1105301DF3810E0001YG <i>Passeig Josep Carner, 35</i>	48,83%
ILLA 7	0591301DF3709B0001EJ <i>Moll Costa, 1</i>	87,15%
ILLA 8	8465401DF2786E0001AD <i>Moll Prínceps d'Espanya, 1</i>	50,93%
ILLA 9	9365508DF2796E0001UJ <i>Moll Inflamables, 1</i>	97,89%
ILLA 10	8352401DF2785C0001GQ <i>Antàrtic, 1</i>	97,64%

III.4.- Es proposa, en definitiva, que a l'Ordenança fiscal núm. 1.1. relativa a l'Impost sobre béns immobles s'incorpori un article que reguli una bonificació pel BICE Port de Barcelona en els supòsits en què l'APB acrediti que la superfície en qüestió en relació a la finca cadastral de què es tracti és susceptible d'ús públic i gratuït o no és viable el seu aprofitament per les seves característiques físiques.

#### **IV.- L'article 8 de la Llei reguladora de les hisendes locals:**

La situació descrita a l'epígraf anterior s'ha posat de manifest per aquesta Autoritat Portuària davant l'Ajuntament de Barcelona en diferents ocasions. Considerem que no és raonable que aqueix Consistori no actuï davant situacions tant flagrants com les descrites, amb finques cadastrals que incorporen platges públiques o carrers de la ciutat de Barcelona o zones verdes o espais públics.

L'existència d'un cens o padró elaborat per la Gerència Cadastral no impedeix que l'ajuntament procuri evitar situacions com les descrites, que són del tot injustificables. Cal recordar que l'article 8 de Llei reguladora de les hisendes locals obliga a totes les administracions tributàries a col·laborar i coordinar-se, com recorda la



## Port de Barcelona

Sentència de 31 d'octubre de 2012, JUR 2014\228471 dictada pel TSJ de Andalusia<sup>1</sup> i que ha estat ratificada pel Tribunal Suprem mitjançant Sentència de 9 de juliol de 2014, RJ 2014\4772.

En base a les alegacions exposades:

**US DEMANO:** que es reconsideri el tipus impositiu de l'IBI projectat pel domini públic portuari ja que pot ser, per les raons exposades, contrari a Dret, de tal manera que aquest sigui homogeni al de la resta del municipi llevat de les especialitats que puguin derivar-se de les peculiaritats del domini públic portuari com a BICE; que s'incorpori a l'ordenança una bonificació pels espais de domini públic portuari que tenen les peculiaritats a les que s'ha fet esment en el cos d'aquest escrit; que comuniqui a l'APB la tramitació de les ordenances fiscals que de forma tan concreta afectin el domini públic portuari en tant que gestora d'aquest espai, i, en definitiva, que es comuniqui a la Gerència Cadastral la situació de determinades finques cadastrals que integren el domini públic portuari en recollir superfícies que no haurien de formar-ne part, com és el cas de platges, vials municipals, espais públics, zones verdes i l'escullera.

Barcelona, 9 de desembre de 2019.

**Excma. Sra. Alcaldessa-Presidenta de l'Ajuntament de Barcelona.**

---

*Sexto.- El Juzgador de Instancia examina todo lo actuado y lo valora según lo establecido en el art. 61.5 del Texto Refundido de la Ley de Haciendas Locales, art 14 de la Ley de Puertos, art 4.11 de la Ley de Costas, de conformidad con lo manifestado en las Sentencias que se mencionan, de este Tribunal Superior de Justicia, y los Juzgados de lo Contencioso Administrativo que se citan, y concluye en la razonada estimación de las pretensiones anulatorias de la parte actora. Frente a lo anterior, las tesis impugnatorias de la presente Apelación no pueden ser compartidas con la finalidad anulatoria pretendida al no lograr desvirtuar los acertados razonamientos de la Sentencia apelada... E igual suerte desestimatoria deben sufrir las alegaciones relativas a las competencias de la dirección general del catastro sobre declaración de la situación de no sujeción de determinados bienes inmuebles, al no haber tenido en cuenta que el propio ayuntamiento debió haberlo puesto en conocimiento de la invocada dirección general en cumplimiento del deber de colaboración impuesto a las administraciones en el art. 8 del texto refundido de la ley de haciendas locales.*