



CONVOCATORIA

SESIÓN EXTRAORDINARIA DEL PLENO DE LA CORPORACIÓN

DIA: 23 DE NOVIEMBRE DE 2015.

HORA: 18:00

DECRETO: Habiendo de celebrarse la indicada sesión para tratar los asuntos incluidos en el Orden del Día que a continuación se inserta, se convoca a los miembros de esta Corporación para que a tal objeto concurran el día y hora señalados al Salón de Sesiones de este Cabildo Insular.

Asimismo se recuerda a los señores consejeros la obligación de asistencia, salvo excusa justificada comunicada a esta Presidencia y que, a partir de esta fecha, tienen a su disposición en la Secretaría de esta Corporación los antecedentes y expedientes relacionados con los asuntos que figuran en el Orden del Día.

Arrecife, a 19 de Noviembre de 2015.
EL PRESIDENTE,

Pedro San Ginés Gutiérrez


ORDEN DEL DIA

UNICO.- DECLARACION INSTITUCIONAL SOLICITANDO LA CREACION DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA DE LANZAROTE INDEPENDIENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS: ACUERDO QUE PROCEDA.



EXCMO. CABILDO INSULAR DE LANZAROTE

SESIÓN EXTRAORDINARIA DEL PLENO DEL EXCMO. CABILDO INSULAR DE LANZAROTE CELEBRADA EL DÍA 23 DE NOVIEMBRE DE 2015

En el Salón de Sesiones del Cabildo Insular de Lanzarote, sito en Avda. Fred Olsen, s/n, de Arrecife, siendo las dieciocho horas y siete minutos del día veintitrés de noviembre de dos mil quince, previa convocatoria cursada al efecto, se reúnen en sesión pública los señores consejeros electos que a continuación se relacionan, al objeto de celebrar la sesión en el encabezamiento mencionada:

PRESIDENTE:

D. Pedro Manuel San Ginés Gutiérrez

CONSEJEROS/AS:

D. Luis Celestino Arráez Guadalupe
Dña. Carmen Rosa Márquez Aguilar
Dña. Cristina Patricia Pérez Méndez
D. Echedey Eugenio Felipe
D. Antonio Jesús Morales Fernández
D. Óscar Pérez Cabrera
D. José Juan Cruz Saavedra
Dña. Ariagona González Pérez
D. Marcos Antonio Bergaz Villalba
Dña. Lucía Olga Tejera Rodríguez
D. Andrés Stinga Perdomo
D. Carlos Manuel Meca Martín
Dña. Plácida Esperanza Martín Hernández
D. Pablo Ramírez Cerón
Dña. Saray Rodríguez Arrocha
D. Ángel Vázquez Álvarez
Dña. María Matilde Corujo Fontes
D. Tomás Juan López González
Dña. María de la Paz Cabrera Martín
D. Manuel Cabrera Cabrera
D. Juan Manuel Sosa Rodríguez
D. Benjamín Perdomo Barreto

SECRETARIO GENERAL ACCTAL. DEL PLENO:

Don Andrés Martín Duque

INTERVENTOR GENERAL ACCTAL. DE FONDOS:

Don Hernán Lorenzo Hormiga



ÚNICO.- DECLARACIÓN INSTITUCIONAL SOLICITANDO LA CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA DE LANZAROTE INDEPENDIENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS: ACUERDO QUE PROCEDA.

El señor Presidente, don Pedro San Ginés, da la bienvenida a las autoridades, a los representantes de las patronales de los distintos sectores empresariales de la Isla y a los ciudadanos presentes.

Antes de dar lectura a la Declaración Institucional, hace una breve reflexión en relación con el asunto que los reúne en el Salón de Plenos del Cabildo.

Refiere lo siguiente:

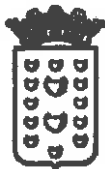
En estos seis años que llevo en la presidencia de esta Institución, que como saben tiene representación en el seno del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, he escuchado de manera reiterada la falta de exigencia o de beligerancia de quienes representamos los intereses de la Isla en el seno de ese Consejo.

Al respecto, tengo que decir que todo este tiempo, especialmente al principio, he sostenido que había que tener sentido de la oportunidad histórica, que hace seis años no se daban las circunstancias que hoy sí se dan como algunas importantes inversiones que han tenido lugar.

Digo esto, porque más allá del debate de a quién sean atribuibles los méritos, o de dónde vengan los recursos, lo inequívoco es que en estos seis años en los que, por cierto, no sé si es la única vez que algo se ha votado en contra, pero tuve ocasión de hacerlo, de la ampliación del Puerto de Cruceros de La Luz, precisamente como gesto de protesta en el seno de aquel Consejo, que me costó no pocos reproches del resto de miembros de ese Consejo, porque nos guste o no, y eso hay que asumirlo deportivamente, hay intereses confrontados entre el empresariado del Puerto de La Luz y los de esta Isla; lo cierto es que han sido en estos seis años cuando se han producido dos inversiones y entendemos que ahora sí se podrían dar otras condiciones, especialmente si el Puerto era autosuficiente, por eso se ha esperado tanto.

Informa que a continuación dará lectura a la Declaración Institucional, consensuada entre todas las formaciones políticas que conforman la Corporación, haciendo un inciso en el apartado económico para que doña Pilar Valerio, socia del gabinete PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L., que es la consultora que ha hecho esta aproximación a los resultados explique básicamente en qué han consistido las diferencias de criterios y por qué se concluye como se hace, por si alguno le quisiera hacer alguna pregunta.

Prevía lectura que corre a cargo de la presidencia; el Pleno de la Corporación, en votación ordinaria, a mano alzada y por unanimidad **ACUERDA APROBAR** la siguiente Declaración Institucional:



“Declaración Institucional solicitando la creación de una Autoridad Portuaria de Lanzarote independiente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas

Los portavoces de los grupos políticos Coalición Canaria (CC), Partido Socialista Canario (PSC-PSOE), PODEMOS, Partido Popular (PP), SOMOS LANZAROTE, Partido de Independientes de Lanzarote (PIL), Nueva Canarias (NC) y CIUDADANOS (C's), al amparo de la legislación vigente, presentan a la consideración del Pleno del Cabildo de Lanzarote para su debate y, si se estimara oportuno, aprobación de la siguiente propuesta de Acuerdo Institucional.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Puerto de Arrecife históricamente ha supuesto el centro de la actividad de la isla. Su creación supuso el cambio de capitalidad de la isla, pasando de Tegüise a Arrecife. El puerto ha sido también el centro económico de la isla al ser el punto de entrada y salida de personas y mercancías, única vía existente hasta la construcción del aeropuerto. Además el puerto ha albergado una intensa actividad pesquera e industrial que permitió un importante crecimiento económico. Tal fue el peso del puerto en la actividad de la isla, que el 10 de febrero de 1971 el Cabildo Insular de Lanzarote adoptó por unanimidad el acuerdo de solicitar la creación de la Junta Autónoma de Puertos de Arrecife (lo que en la actualidad es la Autoridad Portuaria), una demanda que evidencia que, por el volumen de negocio que se genera en el Puerto de Arrecife, justificaría el contar con una Autoridad Portuaria propia que mejore su competitividad y las inversiones que en él se pudieran realizar.

Como es sabido, el Puerto de Arrecife es uno de los 46 puertos de interés general existentes en España, y administrativamente se gestiona desde la Autoridad Portuaria de Las Palmas, que gestiona todos los puertos de interés general existentes en la provincia de Las Palmas (Puerto de Arrecife, Puerto del Rosario, Las Palmas, Salinetas y Arinaga).

En la actualidad, la falta de agilidad, interés y dedicación en la atención de las necesidades y resolución de los problemas del puerto han llevado a Lanzarote a considerar que es el momento de retomar la tramitación de la creación de una Autoridad Portuaria de Lanzarote, que comprenda el conjunto de instalaciones del puerto y el resto de instalaciones anexas existentes en la isla; dado que entendemos que el Puerto de Arrecife aún dispone de un enorme potencial de desarrollo, con la explotación de nuevos yacimientos de empleo que pueden suponer un importante impulso a la creación de nuevos puestos de trabajo en la isla, por lo cual **es** una oportunidad que no debemos desaprovechar.



En este sentido, el Puerto de Arrecife, a pesar de depender administrativamente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, ha alcanzado una estructura y un volumen que justificarían la creación de su propia autoridad portuaria, dado que la legislación portuaria actual mantiene vigente la posibilidad de crear nuevas autoridades portuarias, como ha ocurrido recientemente en otras localidades españolas como, por ejemplo, Motril o Avilés.

Esta argumentación viene avalada por los datos de un estudio elaborado por la Cámara de Comercio de Lanzarote que, entre sus conclusiones, destaca que el Puerto de Arrecife a pesar de las limitaciones a las que se ve sometido para su desarrollo, cuenta con unas destacadas cifras de actividad en comparación con los datos de otras autoridades portuarias:

- Recibe más cruceristas que 21 Autoridades Portuarias de España
- Recibe más buques que 14 Autoridades Portuarias de España
- Recibe más contenedores que 13 Autoridades Portuarias de España
- Recibe más pesca fresca que 11 Autoridades Portuarias de España.

A todo ello, cabe añadir que el tráfico portuario del Puerto de Arrecife es superior a muchos puertos de Interés General del Estado que sí cuentan con Autoridad Portuaria propia; que la evolución y tendencias del tráfico portuario, que se espera siga creciendo, cuenta con una tasa acumulativa superior a la media estatal; lo que implica que el importante crecimiento económico que viene registrando Lanzarote hará crecer paralelamente las importaciones por vía marítima y las necesidades portuarias.

Todo ello pone de manifiesto que la inexistencia de una autoridad portuaria propia dificulta tanto la asignación de inversiones, como el propio desarrollo del Puerto de Arrecife, obstaculizando el adecuado desarrollo económico y social de Lanzarote. Sin embargo, la creación de una Autoridad Portuaria de Lanzarote permitiría, además, una comunicación directa con Puertos del Estado y poder gestionar directamente y con mayor agilidad los proyectos que se plantean, así como desarrollar una estrategia comercial más eficiente y aprovechar el potencial de puerto como motor económico permitiendo la puesta en marcha de nuevos servicios que atraigan tráfico naval y obtener mayor rendimiento de la instalaciones y recursos.

Por todo lo expuesto con anterioridad, el Cabildo de Lanzarote ha encargado un estudio económico-financiero del negocio y de las cifras del volumen de tráfico portuario y una aproximación a la cuenta de explotación cuyas conclusiones determinan que el Puerto de Arrecife genera resultados positivos, es decir, es autosuficiente, y por tanto viable económicamente la creación de la Autoridad Portuaria de Lanzarote, independiente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.



Estos datos implican que una Autoridad Portuaria de Lanzarote, en la actualidad, con las restricciones a las que se ve sometida, por dimensión de actividad, se situaría en la parte media de la tabla dentro del marco del resto de autoridades portuarias de España, de lo que se desprende que una correcta gestión y comercialización del puerto sin duda mejorarían esta situación; y nos permitiría alcanzar los siguientes objetivos:

- Retorno social de los beneficios del puerto en actividades sociales, ambientales, etc.; así como promover nuevas actividades que generen empleo.
- Agilidad en la resolución y ejecución de proyectos.
- Estrategia comercial más competitiva y eficiente.
- Aprovechar el potencial del puerto como motor económico y promover nuevas actividades.
- Poner en marcha nuevos servicios y actividades que atraigan tráfico naval: trabajos subacuáticos, etc; y valorar otras actividades productivas en el puerto como la acuicultura, la biotecnología marina, desalación, energías renovables, etc.
- Sacar un mayor rendimiento de las instalaciones y recursos existentes.
- Comunicación directa entre el Puerto de Arrecife y Puertos del Estado.
- Mayor transparencia del puerto hacia la sociedad insular.
- Mayor representatividad de actores locales en la toma de decisiones del puerto.

Por todo ello, proponemos al Pleno de la Corporación la adopción de los siguientes

ACUERDOS

1. **Solicitar al Ministerio de Fomento la creación de la Autoridad Portuaria de Lanzarote para la explotación y comercialización de las infraestructuras y servicios ubicados en la isla de Lanzarote, estratégicos para el desarrollo socio-económico de la isla.**
2. **Dirigirse al Gobierno de Canarias para que apoye la aprobación de la creación de la Autoridad Portuaria de Lanzarote.**
3. **Las fuerzas políticas presentes en este Pleno promoverán un amplio proceso de concertación, en el que intervengan los agentes sociales, económicos y políticos, tendente a definir el modelo portuario que conviene a Lanzarote. En este sentido, dirigirse a los ayuntamientos de la Isla para que aprueben en sus respectivos plenos este Acuerdo Institucional para la creación de la Autoridad Portuaria de Lanzarote.**



4. **Solicitar que en el proceso de creación de la Autoridad Portuaria de Lanzarote se garantice de manera expresa el mantenimiento de las inversiones previstas para los próximos años y las que resulten necesarias para garantizar la competitividad del Puerto.**

Arrecife, 19 de noviembre de 2015. Firman: Carmen Rosa Márquez Aguila (CC); Lucía Olga Tejera Rodríguez (PSOE); don Carlos Manuel Meca Martín (Podemos); don Ángel Vázquez Álvarez (PP); Tomás Juan López González (Somos Lanzarote); Manuel Cabrera Cabrera (Mixto-PIL); Juan Manuel Sosa Rodríguez (Mixto-NC/FA) y Benjamín Perdomo Barrero (Mixto-C's)".

Tal y como indicó el señor Presidente, durante la lectura tomó la palabra doña Pilar Valeria, de la firma PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L.

Su exposición, en power point, se desarrolló en los términos que se recogen a continuación:

Tal y como ha dicho el Presidente, nos ha encargado un estudio para verificar, para dar razonabilidad a los criterios de imputación de costes e ingresos que en la propia Autoridad Portuaria de Las Palmas se hace para calcular el margen, el resultado, del Puerto de Arrecife.

Antes de nada dejar claro que no hemos hecho una auditoria de las cifras; las cifras de la Autoridad Portuaria están auditadas y lo que sí hemos hecho es repasar ese criterio de imputación.

Tal cual lo hace la Autoridad Portuaria de Las Palmas hay unos gastos o unos ingresos que se computan directamente a cada uno de los puertos que gestiona, mientras que otros se distribuyen con una determinada fórmula. Son esas fórmulas las que hemos revisado y cuestionado, si nos daba un resultado o nos parecía un criterio razonable hemos mantenido la cifra que nos aportó la Autoridad Portuaria, y si veíamos que el criterio se alejaba de la práctica habitual hemos recalculado la cifra.

Dicho esto, hemos hecho un repaso por absolutamente todos los epígrafes de la cuenta de pérdidas y ganancias que nos facilitó la Autoridad Portuaria.

(... Exposición del power point que se acompaña como Anexo I a la presente Acta ...)

Concluida esta exposición, el Presidente continuó con la lectura del Acuerdo y una vez finalizado dio paso a los consejeros-portavoces de los distintos grupos que conforman la Corporación.



Toma la palabra don Benjamín Perdomo Barreto (Mixto-C's):

Agradecer a todos los aquí presentes un acuerdo tan importante como el que vamos a tomar hoy.

Hoy es un día especial para Lanzarote y para todos los conejeros ¡Volvemos a mirar al mar! Hace ya mucho tiempo que Arrecife le había dado la espalda a un horizonte azul que hizo de su economía su principal valor, sin olvidar que ese fue el principio del cambio de capitalidad de Tegüise a Arrecife.

Alrededor del Puerto giraba la economía y era un punto de entrada de personas y mercancías hasta el desarrollo del Aeropuerto.

Hoy ponemos la primera piedra de nuestra Autoridad Portuaria y de retomar, una vez más, la vista al mar de nuestra ciudad y parte de la economía. Por irreal que parezca, a veces la sociedad, la política y todos los sectores de la Isla nos ponemos de acuerdo, sin mirar con celos a otros que sí lo hacen para reclamar las vías de una isla más sostenible, más diversificada y generadora de empleo.

Las mejores medidas tomadas por los representantes públicos son aquellas que hacen lo posible para crear empleo y aquellas medidas desde lo público que suscriba las iniciativas de las personas, de las empresas y de la sociedad; en definitiva, para desarrollarnos.

Esta noticia, la que hoy nos atañe, es sin duda la mejor de este año. Todos los conejeros enfocando en la misma dirección, con el mismo propósito de encontrar un nuevo sector industrial para la Isla motivador de empleo y fuerza de diversificación de nuestra economía insular.

Recordarle a los presentes que hace dos semanas Ciudadanos, que partía de la ciudadanía, y aquí este humilde Consejero, dejó sobre la mesa esta misma propuesta para que fuese un acuerdo institucional, para que toda la sociedad estuviera representada y aquí, día 23 de noviembre, nos encontramos todos.

Permítanme en este día, y tal vez por mi juventud política y en vista de semejante acuerdo, ilusionarme. Espero y ¡Ojalá así sea! Verles dentro de unos meses, aquí en este mismo espacio, con la mayor representación posible, en un pleno también extraordinario como el de hoy, aprobando algo tan importante como es el PIOT, la regla que regula todo ordenamiento de la Isla, la regla que da seguridad a todos aquellos que esperan por la norma para poder actuar. Ese, sin duda, es el mayor reto que tenemos aquí los presentes.

Muchas gracias.

Don Juan Manuel Sosa Rodríguez (Mixto-NC/FA):



Desde Nueva Canarias hoy es un día de regocijo al ver cómo se han unido todos los consejeros del Cabildo dejando a un lado ciertas diferencias para tratar de sacar adelante un tema tan importante como es el de nuestra Autoridad Portuaria; ver también apoyando aquí a muchos de los representantes políticos insulares y locales, a algunos alcaldes que han venido también a arrimar el hombro, y que ojalá siempre los temas importantes que nos quedan por afrontar en esta legislatura porque, ni nacimos antes ni nacimos después, tenemos los días que estamos viviendo y tenemos que abordar temas muy importantes.

Ojalá seamos capaces, como en el día de hoy, de dejar todos a un lado nuestras diferencias políticas y personales y arrimar todos el hombro para seguir sacando adelante temas tan importantes. Hoy tenemos la Autoridad Portuaria y nos quedan otros importantes como bien se ha dicho.

Desde Nueva Canarias estamos hoy contentos y ojalá siempre sigamos así trabajando y sigamos en la larga trayectoria que nos falta para que la Autoridad Portuaria sea una realidad.

Muchas gracias.

Don Manuel Cabrera Cabrera (Mixto-PIL):

Señor Presidente, señores, señoras muy buenas tardes.

Expresaba su regocijo el señor Sosa y yo espero que este regocijo lo podamos tener todos, una vez pasado el proceso que acometemos.

Hoy no es más que la foto de partida de un proceso que va a ser largo, sin duda complicado, con intereses encontrados y que hoy todos, unánimemente, parece que vamos a arrancar. Espero que podamos sacar la misma foto de unanimidad dentro de unos meses o un año; será bueno para Lanzarote, y todo lo que es bueno para Lanzarote el Partido de Independientes de Lanzarote siempre lo acoge en su seno.

Quisiera reconocerle hoy, porque es de buena persona ser agradecidos, a Benjamín Perdomo, representante de Ciudadanos, que hace una semana dejó una moción sobre la mesa en este sentido para que pudiéramos ir todos de la mano, un gesto que le honra. También al Presidente de la Cámara de Comercio y resto de organismos que han hecho posible con su impulso que todos los partidos políticos acometamos esta acción.

Sin más, señor Presidente, el texto lo recoge todo y a el me remito. Simplemente que aquello que nos gestionan desde fuera seamos capaces de gestionarlo desde dentro.

Muchas gracias.

Don Tomás Juan López González (Somos Lanzarote):



Buenas tardes. Bienvenidos y bienvenidas, especialmente a los vecinos que hoy por ser el Pleno de tarde pueden estar aquí.

Bienvenidos y bienvenidas a una jornada que debería ser histórica. El día en el que previsiblemente por unanimidad esta Institución solicita la creación de una Autoridad Portuaria autónoma para la Isla de Lanzarote. Un día histórico algunos pensarán solo por el hecho de que haya consenso político, en este caso sobre una cuestión estratégica para la Isla.

Creando en Somos Lanzarote que el disenso es sano en democracia, no negamos que nos satisface que hayan reivindicaciones insulares, como hace unos meses pudo ser la cuestión de las prospecciones petrolíferas, que nos deben dejar aparcar las diferencias políticas o, por lo menos, las diferencias partidistas.

Pero esta jornada debería ser histórica, no solo por el consenso político alcanzado, lo debería ser porque forma parte de una historia más amplia y profunda que es la de nuestro pueblo.

Desde el siglo XIX, como dice esa declaración, e incluso antes el Puerto ha sido un elemento fundamental, si no el más, para el desarrollo de Lanzarote. Fue la existencia del Puerto y su auge lo que motivó el traslado de la capitalidad de la Isla a Arrecife y, aunque algunos no lo conocimos, forma parte de la historia viva de nuestra sociedad aquellos tiempos cercanos en los que la pesca en la costa y las industrias derivadas de ella eran la base del sustento de miles de familias lanzaroteñas; así como responsable de la transformación de la Isla y de Arrecife.

Lamentablemente fue la política, los acuerdos, los mercados, los tratados, la forma en la que nos incorporamos a la Unión Europea lo que puso fin a aquel recurso, aquella ingente fuente de riqueza y de trabajo.

El día de hoy y los que en adelante vengan deberían servir, en parte, para reconciliarnos con nuestra propia historia y si un día la política pisoteó el potencial de desarrollo que significaba nuestro Puerto, hoy la política bien entendida, la política entendida como la que se preocupa por el bienestar de las gentes y de los pueblos, debería iniciar un camino para que el Puerto vuelva a ser motor de bienestar para la ciudadanía lanzaroteña.

Por eso pedimos un puerto autónomo; también porque las divisiones provinciales no tienen ningún sentido en Canarias, en una realidad que está marcada por la insularidad, por el hecho insular; porque hay que reequilibrar a estas islas, a este archipiélago, desde la autonomía de cada uno de sus territorios; por supuesto, porque somos mayores de edad, ya no somos la isla pequeña; por un principio democrático porque hay que acercar la toma de decisiones a los ciudadanos; pero sobre todo, porque tenemos que empezar a construir esa nueva Lanzarote, esa Lanzarote que no solamente viva del turismo de sol y playa porque las encuestas, o los propios datos del desempleo, demuestran que de eso todos no podemos vivir.



El Puerto, con su inmejorable posición geoestratégica, el primer puerto canario en la ruta hacia Europa y el más cercano junto a Puerto Cabras a la ruta africana tiene que ser, debe ser en este mundo cada vez más interconectado una opción de desarrollo para todos y para todas.

Ojalá, de verdad, el de hoy sea un día histórico. Lo será si tras el vienen otros en el mismo sentido porque la historia es algo que se construye de a poco, y en ese tendrá un papel fundamental también la política. Confesamos que tampoco nos fiamos del todo porque la experiencia nos hace ser cautos. Es probable que pronto los mismos partidos que hoy aquí votan esta declaración empiecen a obedecer a la presión de otros grupos de poder situados fuera de Lanzarote y que esas presiones puedan ejercer sobre sus jerarquías.

Antes citaba al petróleo y ahora lo vuelvo a citar. No nos extrañaría que hubiese quien dejase aparcada a la Isla para defender los intereses que otros tienen en ella.

Al final el último paso, el visto bueno, la autorización se dará desde una ciudad que ni tiene puerto, ni tampoco conoce lo que el Puerto ha sido para nosotros.

Al final la última palabra, desgraciadamente digo yo, la tomarán desde Madrid, será el Ministerio de Fomento y no nosotros, ni nuestra gente, la que determine cuál es el futuro de nuestro Puerto y con ello el de la Isla; pero antes de eso queda un camino político que si lo llenamos de coherencia, de argumentos que no se plieguen a otros intereses, de defensa de la Isla seguramente que nos lleve, nunca mejor dicho, a buen puerto.

Así que el que hoy sea un día histórico depende de cada uno de nosotros y nosotras.

Muchas gracias.

Tiene ahora la palabra el Portavoz del grupo Popular, don Àngel Vázquez Àlvarez:

Es verdad que hoy es un día feliz para todos, pero creo que hubiera sido muy feliz para nuestro queridísimo compañero Cándido Reguera, ya que fue el primero que en el año 2006 instó al Ministerio de Fomento a crear la Autoridad Portuaria de Lanzarote, cosa que no consiguió.

Hoy estamos aquí no para debatir temas políticos. Es algo de lo que todos vamos de la mano y debemos estar orgullosos de haber sido capaces de consensuar entre todos esta petición.

Es un día alegre, insisto, y no vamos a expresar más argumentos porque todos han sido expuestos.

Don Carlos Manuel Meca Martín (Podemos Lanzarote):



Buenas tardes a todos y a todas.

Desde el grupo Podemos nos sumamos a la iniciativa propuesta por la Cámara de Comercio de Lanzarote para que la Isla cuente con una Autoridad Portuaria propia, aunque creemos que aún es un poco pronto para denominar como histórico este momento y este Pleno.

Desde luego que pensamos que estamos ante una inmejorable oportunidad para hacer las cosas de otra manera. Si bien podemos estar todos de acuerdo en que gestionar nuestras infraestructuras portuarias desde la Isla puede acarrear beneficios para el conjunto de los ciudadanos, lo cierto es que esto dependerá de que esta autoridad portuaria nueva se gestione de manera diferente a como se ha hecho en la Autoridad Portuaria de Las Palmas. Queremos resaltar esta circunstancia para huir de triunfalismos pre-electorales y de bonitas fotos de fraternal consenso cuando en realidad está todo, y quizás lo más difícil, por hacer todavía.

Se nos dice que contar una autoridad portuaria propia supondrá una fuente de empleo para Lanzarote, pero mucho nos tememos que en la actual coyuntura económica esta promesa ni siquiera es concluyente. La pregunta más bien sería ¿Están los empresarios de la Isla y quienes gestionarán la Autoridad Portuaria insular dispuestos a combatir la precariedad laboral y a dignificar el trabajo? Porque ese compromiso sí que sería histórico.

Se nos dice que contar con una autoridad portuaria propia supondría que las decisiones que afectan a nuestros puertos estarán mucho más cerca de los verdaderos intereses de los ciudadanos de Lanzarote, pero ello dependerá de una voluntad democrática que de momento en esta Isla solo pertenece al ámbito de la utopía.

Y se nos dice que contar con una autoridad portuaria propia supondría una mayor riqueza para Lanzarote, pero nuevamente ¿Riqueza para uso cuantos o riqueza realmente distribuida entre el conjunto de lanzaroteños y lanzaroteñas? Entendemos que el compromiso fehaciente de que beneficiará a todos y todas es esencial si se quiere que la ciudadanía de esta Isla apoye este proyecto más allá del interés por dejar de depender de decisiones ajenas a Lanzarote.

En definitiva, apoyamos la Declaración Institucional para solicitar una Autoridad Portuaria insular, pero lo hacemos teniendo claro que es simplemente un préstamo de confianza, entendiendo que estamos exclusivamente ante una oportunidad, una muy buena oportunidad para demostrar que se pueden hacer las cosas de otra manera y que se pueden corregir los errores que tan fácilmente detectamos en la actual Autoridad Portuaria. Pero para eso hace falta mucho más que una declaración institucional. Para eso hace falta una verdadera voluntad política y empresarial de apertura, de transparencia y de defensa del interés general.

Nos gustaría que este proyecto sirviera también para demostrar que más allá de las perspectivas de negocio de algunos, o de las pretensiones de otros de formar parte del futuro Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Lanzarote, se encuentra un compromiso serio por el bienestar de los habitantes de esta Isla. El día en que podamos



certificar que es así entonces, y solo entonces, podremos calificar de histórico ese momento.

Muchas gracias.

Doña Ariagona González Pérez (PSOE):

Buenas tardes a todos y a todas. Gracias por estar aquí acompañándonos en este día tan importante para la Isla.

El Partido Socialista, como no podía ser de otra manera, está a favor de una Autoridad Portuaria propia para Lanzarote porque la política del Partido Socialista siempre ha sido descentralizar el Estado, hacer que las instituciones estén cerca de los ciudadanos y que los ciudadanos puedan participar en ella.

Aún así teníamos unas dudas que entre todos hemos podido solucionar pero que queremos compartir con ustedes. Nos preocupaba que en la primera declaración institucional, en la inicial, el bunkering estaba como dentro de una de las actividades que se podían realizar en el Puerto; una actividad que es peligrosa por los riesgos medioambientales que lleva asociados; una actividad que el Gobierno de España quiere suprimir de la Bahía de Gibraltar debido a los problemas medioambientales que ha ocasionado.

Afortunadamente estuvimos todos de acuerdo, todos vimos esta realidad y lo enmendamos. El Grupo Socialista lo enmendó, es que no podía ser de otra manera, porque una Isla en la que la mayor parte de su población ha estado en contra de las prospecciones petrolíferas, no puede apoyar ahora una actividad como el bunkering dentro de su Isla.

Otra de las cosas que nos preocupaba, que también hicimos saber y que también entre todos llegamos a un consenso, era el lanzar un proceso de reflexión y concertación con la participación de todos los agentes sociales implicados, instituciones, organizaciones empresariales, organizaciones vecinales, sindicatos, organizaciones ecologistas en las que todos pudiésemos debatir cómo queremos que sea el Puerto de Lanzarote.

Otra cosa que también nos preocupaba, y en la que llegamos a consenso porque como decía antes y como ha dicho todos los consejeros anteriormente, es un día histórico en la que estamos tomando una Declaración Institucional que beneficiará enormemente a la Isla de Lanzarote, era la financiación.

No podemos empezar un puerto si no tenemos garantizadas las inversiones necesarias; es decir, en estos momentos hay proyectos que se están llevando a cabo en el Puerto de Arrecife para el que tenemos que garantizar esa inversión; y, además, también tenemos que garantizar la inversión para, en el futuro, todas las cosas que el Puerto de Arrecife necesite. En ese sentido esta enmienda ha sido contemplada en la Declaración Institucional y por eso el Partido Socialista apoya y respalda esta Declaración Institucional para que la Isla de Lanzarote tenga su Autoridad Portuaria propia.



Como decía salimos de aquí contentos, pero también salimos de aquí con la convicción de que no vamos a perder el tiempo y de que vamos a estar atentos a que la financiación esté garantizada para que la Autoridad Portuaria de Lanzarote no nazca económicamente estrangulada, y también vamos a estar atentos a que se produzca ese proceso de participación de agentes sociales que es necesario para hablar del futuro de nuestro Puerto.

Muchas gracias.

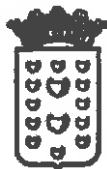
Por Coalición Canaria, don Echedey Eugenio Felipe:

Buenas tardes a todos; a los ciudadanos especialmente que hoy no han podido acompañarnos; a los agentes sociales, económicos y políticos que hoy han venido a este importante Pleno en el Cabildo de Lanzarote.

Yo sí creo que hoy es un día histórico, no solo para Lanzarote sino para sus ciudadanos. Un día histórico por dos vertientes. La primera, y así se ha mostrado en las intervenciones de los grupos políticos, vamos a aprobar la declaración para la independencia del Puerto de Arrecife de la Autoridad Portuaria de Las Palmas; un Puerto estratégico en la filosofía y en el futuro de esta Isla, para su evolución y desarrollo; un desarrollo que tenemos marcado, que tenemos claro que tiene que ser desde la sostenibilidad, desde el crecimiento moderado y desde la gestión para generar el beneficio social que nuestros ciudadanos merecen.

Yo, si me permiten los compañeros del Pleno, he estado haciendo anotaciones de sus intervenciones y me quedo con frases de todos ellos; con las de Benjamín que decía que “Ilusionados volvemos a mirar al mar”; añadido lo que decía Sosa en “Un día de regocijo”; en que “Solo hacemos la foto de un largo camino”, como decía Manolo Cabrera; “Que nos deja aparcas las diferencias políticas”, como decía Tomás; y, “Estando orgullosos de consensuar una propuesta”, como decía Ángel; “Para que la Isla cuente con una Autoridad Portuaria propia gestionada de manera distinta a como ha venido haciéndolo la Autoridad Portuaria de Las Palmas”, que decía Carlos; “Descentralizada y gestionada cerca de los ciudadanos”, que decía Ariagona; porque, y esto lo añade Coalición Canaria, no pedimos, exigimos lo que el sentido común dice que nos corresponde, un puerto de gestión independiente, que nos permita crecer y hacerlo acorde a la filosofía de isla que tenemos; una Isla que vive del turismo, que necesita de sus puertos y su aeropuerto para que nuestro suministro llegue diariamente, y que necesita de la gestión de estas infraestructuras estratégicas para la Isla, para que podamos seguir creciendo y desarrollarnos sin los miedos que suponen que estemos al amparo de aquellos que finalmente son nuestros competidores; no para entorpecer el crecimiento de nadie sino para hacer nuestro crecimiento independiente y, desde luego, desde la confianza y la solidaridad que, como Isla, siempre nos ha caracterizado.

Por todo esto, y como no puede ser de otra forma, Coalición Canaria se sumará a esta Declaración.



El Presidente, antes de someter a votación esta Declaración Institucional, invita al representante de la Cámara de Comercio de Lanzarote, don José Torres, para que dirija unas palabras al plenario.

Don José Torres manifiesta lo siguiente:

Buenas tardes a todos. Presidente, consejeras, consejeros, agentes sociales, representación pública, sociedad en general.

En primer lugar quiero agradecer al Presidente y a este Pleno que nos hayan dado la oportunidad para poder dirigirnos a todos ustedes y de alguna manera incorporar, si cabe, algún dato más de lo que aquí se ha aportado, porque yo creo que las intervenciones de todos ustedes, más la Declaración que ha leído el Presidente ya lo dicen todo.

A mí me gustaría empezar diciendo que en definitiva esto es un trabajo común, no es un trabajo solamente de la Cámara, que la Cámara cuando inició este proceso fue acudir a la sociedad y reconocen ustedes que tenemos hoy en día una recogida de firmas, que la vamos a mantener hasta que la Autoridad Portuaria sea una realidad porque así es necesario.

También agradecer todas y cada una de las adhesiones que se vienen recibiendo por parte de todos los organismos oficiales, colegios profesionales, así como a los ayuntamientos.

Hay que recordar que en 1971 este Pleno tomó un acuerdo similar al que hoy posiblemente se vaya a tomar; por lo tanto, considero que no estamos en el camino equivocado que allá por el 71 se vio la clara potencia de este Puerto.

Añadir solamente un dato económico, no para solaparlo al estudio que ha hecho el Cabildo pero sí dejarles una cosa muy clara para que tengan la completa seguridad de que lo que la Cámara propuso desde el minuto uno no fue por un impulso irracional, sino que el Puerto de Arrecife, a diferencia de muchos puertos tiene una condición muy positiva y son sus ingresos fijos, vengan o no vengan barcos. Los ingresos fijos parten de las concesiones administrativas que tenemos y que reportan al capítulo de ingresos de la Autoridad Portuaria futura de Lanzarote varios millones de euros que, por lo tanto, son ingresos fijos, reitero, no dinámicos como le ocurre a otros puertos que dependen de su actividad; esto es lo que nos da la gran diferencia y por eso la referencia que antes el Presidente hacía de nuestra posición en el panorama nacional.

Les recuerdo que el Aeropuerto de Lanzarote mantiene la red nacional de España, porque somos de los únicos ocho aeropuertos que generan un gran beneficio a las arcas de la sociedad Aena.

Lo que hoy se plantea aquí debe dar también paso a una realidad que llevamos demandando desde hace muchos años, y que por no tener una gestión propia nunca hemos podido tener ni una base de la Vela Latina, ni un Museo del Mar; referencia esta que cuando nos visitan



parece que hemos vivido toda la vida del turismo.

Quiero también hablar del empleo, uno de los motivos por lo que decidimos, y así se lo trasladé al Presidente en su día. Cuando abrimos el departamento de empleo en la Cámara de Comercio, como ustedes bien saben, y creamos la agencia de colocación nos dimos cuenta en los análisis que habíamos localizado unos grandes yacimientos de empleo en el Puerto de Arrecife si fuésemos capaces de incorporar unas actividades complementarias, en este caso respetando el medio ambiente como no puede ser de otra manera en una isla que hace gala de ser Reserva de Biosfera.

También continuamos con el mensaje europeo que nos trasladan que los puertos deben ser competitivos y no bajo el régimen de monopolio, como en este caso se desarrolla en España, y varias llamadas de atención ya viene recibiendo España con este sistema porque trabajan sobre un régimen de monopolio.

Poco más puedo decir sino simplemente dirigirme hoy en día a este Pleno para decirles que si hoy esta Declaración sale adelante tengan la completa seguridad que todavía queda un largo recorrido, y lo que sí les pido es que adquieran este compromiso que es un objetivo bonito para las nuevas generaciones y el futuro de la Isla de Lanzarote.

Muchas Gracias.

Realizadas las intervenciones de todos los portavoces de los grupos que conforman la Corporación, el Presidente propone que la votación formal se haga a mano alzada. Ninguno de los consejeros muestra objeción al respecto por lo que la votación se realiza bajo esa fórmula.

En cumplimiento del acuerdo del Pleno de la Corporación de 10 de julio de 2007, se adjunta como Anexo II a la presente acta "CD" conteniendo la grabación íntegra de la misma en formato "compresión MP3", fechada, sellada y firmada por el Secretario de la Corporación.

No habiendo más asuntos de que tratar, siendo las diecinueve horas y siete minutos, el Excmo. Sr. Presidente levanta la sesión, extendiéndose de ella la presente Acta extendida en este folio y los catorce anteriores, válidos solamente por su anverso; así como los treinta que conforman el Anexo I, de todo lo cual como Secretario General Acctal. del Pleno, y con mi rúbrica, doy fe.

EL PRESIDENTE,
P.D. Decreto 3835, de 24 de noviembre de 2015

Luis C. Arráez Guadalupe
(Vicepresidente 1º)

EL SECRETARIO GENERAL ACCTAL. DEL PLENO,

Andrés Martín Duque

www.pwc.es

Proyecto *Puerto de Arrecife*

Noviembre 2015

Aportamos
valor al Cabildo
de Lanzarote

pwc

Tabla de Contenidos

1. **Objetivo y Alcance**
2. **Análisis de los criterios de imputación de costes e ingresos**
 - 2.1. **Descripción de los criterios utilizados por la Autoridad Portuaria**
 - 2.2. **Evaluación de los criterios utilizados por la Autoridad Portuaria**
 - 2.3. **Cuenta de explotación del Puerto de Arrecife**
3. **Comparativa de Resultados**
 - 3.1. **Análisis de las principales diferencias surgidas entre la Aplicación de los criterios de reparto de la AP y los criterios de PwC en 2013.**
 - 3.2. **Análisis de las principales diferencias surgidas entre la Aplicación de los criterios de reparto de la AP y los criterios de PwC en 2014.**
 - 3.3. **Resultado del Puerto de Arrecife: Costes directos e indirectos de personal**
4. **Resumen y conclusiones**



Objetivo y Alcance

1

1. Objetivo y Alcance

El Puerto de Arrecife es uno de los 46 Puertos de Interés General existente en España, y administrativamente se gestiona desde la Autoridad Portuaria de Las Palmas, una de las 28 Autoridades Portuarias que existen en España, y que gestiona todos los Puertos de Interés General existentes en la Provincia de Las Palmas (Puerto de Arrecife, Puerto del Rosario, Las Palmas, Salinetas y Arinaga).

El objetivo del análisis realizado es dar razonabilidad a los criterios de reparto de ingresos y costes aplicados por la Autoridad Portuaria de Las Palmas al imputar la totalidad de los mismos correspondientes a los ejercicios 2013 y 2014 a cada uno de los diferentes Puertos de Interés General que gestiona, y en concreto en los aplicados en la determinación del resultado del Puerto de Arrecife.

El estudio se ha abordado a partir de la información suministrada por la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en la que distribuye su cuenta de resultado total y la cuenta de resultado de los diferentes puertos, tal y como se expone en los **Anexo I** y **Anexo II** respectivamente.

Para el análisis realizado se ha considerado la siguiente información:

- 1.- Información recogida en la Memoria de las Cuentas Anuales para los ejercicios 2013 y 2014.
- 2.- Información Analítica facilitada para la Autoridad Portuaria de Las Palmas.
- 3.- Entendimiento de los criterios de reparto utilizados por la Autoridad Portuaria de Las Palmas para la distribución de los costes e ingresos indirectos entre los distintos Puertos en los que opera.
- 4.- Comparación entre la información analítica y contable de los períodos indicados.

1. Objetivo y Alcance

Criterios de Reparto de la Autoridad Portuaria

La Autoridad Portuaria de Las Palmas, en adelante también la AP, distribuye los ingresos y costes asociados a la actividad por conceptos y puertos en los que opera. Existen ingresos y gastos que son directamente atribuibles al Puerto de Arrecife, porque son generados por este al ejercer su actividad diaria, mientras que existen otros gastos e ingresos que se han imputado a la cuenta de explotación del Puerto de Arrecife como resultado de un criterio de reparto de la totalidad. Pues bien, el objeto de este análisis no es analizar la imputación de los gastos e ingresos directos, ni hacer comprobaciones sobre el volcado de información que hacen los sistemas al respecto. El objeto del análisis es dar razonabilidad a los criterios de reparto indirecto y a la cifra que de esta aplicación se desprende.

A continuación, y en base a la información facilitada por la AP tanto de las cuentas anuales del ejercicio 2013, como las del 2014, vamos a explicar el criterio seguido por esta para la distribución de ingresos y gastos para las principales líneas de la cuenta de resultados.



***Análisis de los criterios de
imputación de costes e ingresos***

2

2. Análisis de los criterios de imputación de costes e ingresos

2.1 Descripción de los criterios utilizados por la Autoridad Portuaria

Los criterios de reparto (tanto de ingresos como de gastos) varían en función de la partida de la Cuenta de Resultados de que se trate. En concreto, el criterio utilizado por la AP por línea de la cuenta de pérdidas y ganancias es el siguiente:

Epígrafe de la Cuenta de Resultados	Criterio de Reparto
Ingresos	La analítica de la Autoridad Portuaria (en adelante AP) reparte los ingresos por tasas portuarias y otros ingresos de negocio (importes adicionales a las tasas, tarifas y otros e ingresos por recepción de desechos generados por buques) por Puerto, en base a la Facturación neta del ejercicio independientemente de cuál sea el devengo del ingreso, y no tiene en cuenta las anulaciones, refacturaciones, periodificaciones etc. que correspondan a ejercicios anteriores, existiendo por tanto una diferencia entre la analítica y la contabilidad, cuyo importe se ha distribuido de forma proporcional a las ventas por Puerto.
Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	La Autoridad Portuaria reparte este ingreso de forma proporcional a la Facturación neta por Puerto.
Ingresos traspasados al resultado por concesiones revertidas	Este ingreso es repartido por la AP en base a la Facturación neta por Puerto comentada anteriormente, dado que a nivel analítico no se puede diferenciar el Puerto en el cual revierte cada concesión.
Fondo de Compensación Interportuario recibido.	Este ingreso es repartido por la AP en base a la Facturación neta por Puerto comentada anteriormente, dado que a nivel analítico no se puede diferenciar, puesto que son muchos factores los que intervienen en el reparto: nro. de pasajeros, mercancías, buques de tráfico interinsular e insular, así como nro. de faros en cada isla. Este mismo criterio de distribución se aplica al gasto asociado al fondo de compensación interportuario aportado.
Gasto de personal	La AP distribuye el coste de sueldos y salarios por Puerto según información analítica extraída del sistema, la cual incluye para cada puerto el coste del personal directo más la parte proporcional del personal que trabaja para todos los puertos, en función de diversos criterios: número de facturas emitidas, metros cuadrados de superficie, etc. El coste de cargas sociales se distribuye en función de la plantilla media para cada puerto formada por el personal directo e indirecto asociado.
Servicios Exteriores	La AP distribuye este coste en base al centro de coste al que se imputan las facturas correspondientes, existiendo costes generales de la AP que se distribuyen entre todos los puertos (servicios jurídicos, otros servicios exteriores etc.) El criterio utilizado por la AP ha sido el de imputación de los costes asociado por Centro en base a los datos registrados en la contabilidad financiera.

2. Análisis de los criterios de imputación de costes e ingresos

2.1 Descripción de los criterios utilizados por la Autoridad Portuaria

Epígrafe de la Cuenta de Resultado	Criterio de Reparto
Tributos	La AP ha distribuido este coste proporcionalmente a la Facturación neta de cada Puerto.
Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	La AP distribuye este montante en base a la facturación neta mencionadas anteriormente.
Otros gastos de gestión corriente	En líneas generales, la AP distribuye esta cantidad en base a la Facturación neta mencionadas anteriormente.
Aportación a Puertos del Estado. Art. 19.1 b) RDL 2/2011	La AP distribuye este montante en base a la Facturación neta mencionadas anteriormente.
Fondo de Compensación Interportuario aportado	La AP distribuye este montante en base a la facturación neta mencionadas anteriormente.
Amortización del inmovilizado	La AP distribuye el coste directo de la dotación de amortización de cada año del inmovilizado radicado en Pto. de Arrecife, más la parte correspondiente de la estructura que la AP de Las Palmas considera coste indirecto
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	La AP imputa los ingresos de subvenciones de capital correspondientes, al detalle de subvenciones vinculadas a cada Puerto, conforme a la contabilidad
Exceso de provisiones	En líneas generales, la AP distribuye este montante en base a la Facturación neta mencionadas anteriormente.
Otros resultados	Este coste / ingreso se distribuye por la AP en base a la facturación neta.
Ingresos financiero	Este coste / ingreso se distribuye una parte por la AP en base a la Facturación neta de cada Puerto y el resto en base a las tasas y tarifas e intereses derivados de reclamaciones efectuadas por cada Puerto.
Gastos financieros	La AP distribuye estos gastos en función de la Facturación neta de cada Puerto y las inversiones realizadas en cada año.
Variación de valor razonable en instrumentos financieros	Se distribuye en función de la Facturación neta

El resultado por Puerto facilitado por la Autoridad Portuaria de Las Palmas para cada línea de la cuenta de resultado para los años 2013 y 2014 se presenta en el **Anexo II**.

2. Análisis de los criterios de imputación de costes e ingresos

2.2 Evaluación de los criterios utilizados por la Autoridad Portuaria

En base a la información facilitada por la AP de Las Palmas hemos analizado el criterio de imputación utilizado por la AP por cada línea de la cuenta de pérdidas y ganancias. Si del resultado de este análisis el criterio nos parece razonable, hemos mantenido el importe calculado por la AP, pero si por el contrario mantenemos discrepancias en cuanto a su aplicación, hemos considerado una alternativa al criterio de reparto utilizado por la AP.

El resultado de esta cuenta de pérdidas y ganancias ajustada del Puerto de Arrecife es la que se presenta y explica en el punto 2.3. *Cuenta de explotación del Puerto de Arrecife ajustada.*

Hemos distribuido en base a su información analítica, facilitada por la AP, la cifra de ingresos por Puerto. Dicha cifra de ingresos contempla tanto los ingresos por tasas portuarias como por ingresos accesorios a la actividad portuaria. La diferencia obtenida con contabilidad ha sido distribuida de manera proporcional a los ingresos por Puerto facilitados por la Autoridad Portuaria. De esta forma se ha calculado unos ingresos ajustados, que han servido de base para la distribución de las **subvenciones traspasadas** al resultado del ejercicio así como los **ingresos traspasados al resultado por concesiones revertidas**, al no contar con información por parte de la Autoridad Portuaria por Puerto, y el **Fondo de Compensación Interportuario recibido**. La Autoridad Portuaria de Las Palmas nos ha facilitado el detalle de gasto de personal distribuido por Puerto. Dicha distribución no ha podido ser contrastada dado que sólo nos han facilitado un importe por Puerto, diferenciando entre plantilla con coste medio dentro y fuera de convenios. Asimismo, hemos verificado que la AP distribuye el coste de personal no directo a un único Puerto, sino a la globalidad en base a información analítica de número medio de empleados por Puerto (coste directo por Puerto) más la parte del coste de personal que asume el Puerto de Las Palmas y que posteriormente distribuye al resto de Puertos dado que dichas personas trabajan para distintos Puertos, como es el caso de facturación, recaudación, informática, servicios jurídicos, etc.

2. Análisis de los criterios de imputación de costes e ingresos

2.2 Evaluación de los criterios utilizados por la Autoridad Portuaria

Por otro lado, el importe de los servicios exteriores facilitado por la Sociedad coincide con el gasto registrado en cuentas anuales para el año 2013. El resto de gastos /ingresos de explotación (**tributos, pérdidas por deterioro, otros gastos de explotación, aportación a Puertos del Estado y Fondo de Compensación Interportuario**) se han distribuido a cada Puerto en la parte proporcional a las ventas ajustadas comentadas anteriormente, como consecuencia de que la Autoridad Portuaria de Las Palmas no nos ha podido facilitar documentación sobre los Puertos en los que se distribuye dichos gastos.

La Autoridad Portuaria de Las Palmas nos ha facilitado el importe del **gasto de amortización** según su auxiliar de inmovilizado para el año 2013 (para el inmovilizado intangible, inmovilizado material e inversiones inmobiliarias). Hemos separado el gasto asociado al Puerto de Arrecife del resto del gasto contable, dado que el auxiliar de inmovilizado facilitado por la Sociedad no cuadra con las cifras contenidas en la Memoria de las Cuentas Anuales del año 2013.

2. Análisis de los criterios de imputación de costes e ingresos

2.2 Evaluación de los criterios utilizados por la Autoridad Portuaria

Adicionalmente, en base a la información contenida en la Memoria de las Cuentas Anuales del año 2013 de la Autoridad Portuaria de Las Palmas hemos imputado al Puerto de Arrecife los ingresos de subvenciones de inmovilizado imputadas al resultado del año, si bien, sólo de aquellas subvenciones cuyo nombre de subvención según detalle de subvenciones recibidas a partir del año 2007 del Anexo VI de las Cuentas Anuales del año 2013 que tuviera alguna referencia al Lanzarote o el Puerto de Arrecife así aquellas imputaciones de subvenciones concedidas en años anteriores de 2007 que la Autoridad Portuaria nos indica que corresponde al Puerto de Arrecife.

Las partidas de exceso de provisiones y otros resultados no se han distribuido dado que según nos comunica la Autoridad Portuaria de Las Palmas, han tenido su origen en el Puerto de Las Palmas, tal y como se desprende de las Cuentas Anuales de dicho ejercicio.

Por último, hemos distribuido los ingresos financieros en base a las ventas ajustadas, tal y como hemos explicado anteriormente, dado que son consecuencias de la generación de efectivo por parte de cada Puerto, pero no los gastos financieros dado que la financiación recibida por parte de la Autoridad Portuaria ha sido para financiar la globalidad de proyectos de los Puertos en los que opera y no nos han podido facilitar información detallada al respecto. Asimismo, al ser los flujos de caja positivos (calculados conforme a la cuenta de resultados) el Puerto de Arrecife genera tesorería para financiar sus actividades de explotación. Por último indicar que tampoco se ha distribuido el gasto / ingreso de la variación de valor razonable de los instrumentos financieros al estar vinculados dichos resultados a la variación de la valoración de los derivados financieros contratados por la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

2. Análisis de los criterios de imputación de costes e ingresos

2.3 Cuenta de explotación del Puerto de Arrecife ajustada

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS Cuenta de Pérdidas y Ganancias (en miles de euros)		2013
CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS	Arrecife	
1. Importe neto de la cifra de negocios		4.657
3. Trabajos realizados por la empresa para su activo		
5. Otros ingresos de explotación		496
6. Gastos de personal		-1.645
7. Otros gastos de explotación		-1.845
8. Amortizaciones del inmovilizado		-2.784
9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras		717
10. Excesos de provisiones		71
11. Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		
Otros resultados		
A.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (1+3+5+6+7+8+9+10+11+a+b)		-332
Flujo de Caja (Explotación): Ingresos - Costes que supongan pago (no incluye Amort.)		1.663
12. Ingresos financieros		49
13. Gastos financieros		
14. Variación de valor razonable en instrumentos financieros		
A.2. RESULTADO FINANCIERO (12+13+14+15)		49
A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1+A.2)		-283
17. Impuesto sobre beneficios		
A.4. RESULTADO DEL EJERCICIO (A.3+17)		-283

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS Cuenta de Pérdidas y Ganancias (en miles de euros)		2014
CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS	Arrecife	
1. Importe neto de la cifra de negocios		5.555
3. Trabajos realizados por la empresa para su activo		
5. Otros ingresos de explotación		488
6. Gastos de personal		-1.893
7. Otros gastos de explotación		-1.682
8. Amortizaciones del inmovilizado		-2.838
9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras		717
10. Excesos de provisiones		0
11. Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		
Otros resultados		
A.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (1+3+5+6+7+8+9+10+11+a+b)		547
Flujo de Caja (Explotación): Ingresos - Costes que supongan pago (no incluye Amort.)		2.668
12. Ingresos financieros		36
13. Gastos financieros		
14. Variación de valor razonable en instrumentos financieros		
A.2. RESULTADO FINANCIERO (12+13+14+15)		36
A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1+A.2)		583
17. Impuesto sobre beneficios		
A.4. RESULTADO DEL EJERCICIO (A.3+17)		583

2.4 Cuenta de explotación del Puerto de Arrecife

Según Autoridad Portuaria de Las Palmas

Datos en Miles de Euros	Puerto de Santana 2014
1. Importe neto de la cifra de negocios	5,492
2. Trabajos realizados por la empresa para su activo	0
5. Otros ingresos de explotación	483
6. Gastos de personal	-1,592
7. Otros gastos de explotación	-1,576
8. Amortizaciones del inmovilizado	-9,266
9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	728
10. Errores de provisiones	0
11. Deudoro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	38
Otros resultados	0
12. Ingresos financieros	252
13. Gastos financieros	-351
14. Variación de valor razonable de instrumentos financieros	-377
16. Deudoro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	0
17. Impuesto sobre beneficios	-463

Comparativa de Resultados

3

3. Comparativa de Resultados

3.1. Análisis de las principales diferencias surgidas entre la aplicación de los criterios de reparto de la AP y los criterios de PwC en 2013.

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS Cuenta de Pérdidas y Ganancias (en miles de euros)		PwC 2013	AP Las Palmas	
Cuenta de Pérdidas y Ganancias		Arrecife	Arrecife	Diferencia
1. Importe neto de la cifra de negocios	4.657	4.687	4.687	-30
3. Trabajos realizados por la empresa para su activo				
5. Otros ingresos de explotación	496	496	496	0
6. Gastos de personal	-1.645	-1.645	-1.645	0
7. Otros gastos de explotación	-1.845	-1.896	-1.896	51
8. Amortizaciones del inmovilizado	-2.784	-3.136	-3.136	352
9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	717	732	732	-15
10. Excesos de provisiones	71	72	72	-1
11. Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		-322	-322	322
Otros resultados		30	30	-30
A.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (1+3+5+6+7+8+9+10+11+a+b)	-332	-962	-962	630
Flujo de Caja (Explotación): Ingresos - Costes que supongan pago (no incluye Amort.)	1.663	1.642	1.642	21
12. Ingresos financieros	49	29	29	20
13. Gastos financieros		-481	-481	481
14. Variación de valor razonable en instrumentos financieros		247	247	-247
A.2. RESULTADO FINANCIERO (12+13+14+16)	49	-205	-205	254
A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1+A.2)	-283	-1.187	-1.187	904
17. Impuesto sobre beneficios				
A.4. RESULTADO DEL EJERCICIO (A.3+17)	-283	-1.187	-1.187	904

3. Comparativa de Resultados

3.1. Análisis de las principales diferencias surgidas entre la aplicación de los criterios de reparto de la AP y los criterios de PwC en 2013.

En base a la información indicada anteriormente detectamos diferencias de criterio de reparto entre la Autoridad Portuaria de Las Palmas y PwC de ahí que la determinación del resultado por Puerto (centrándonos en el Puerto de Arrecife), así como en algunos casos el coste a distribuir por Puerto, entre ambos cálculos sea distinto.

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS		PwC 2013	AP Las Palmas	
Cuenta de Pérdidas y Ganancias (en miles de euros)				
CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS		Arrecife	Arrecife	Diferencia
1. Importe neto de la cifra de negocios		4.657	4.687	-30
3. Trabajos realizados por la empresa para su activo				
5. Otros ingresos de explotación		496	496	
6. Gastos de personal		-1.645	-1.645	

Tal y como se puede apreciar las diferencias entre el criterio de reparto para el Puerto de Arrecife, entre la AP de Las Palmas y PwC asciende a 30 miles de euros. Mientras que para los otros ingresos de explotación no se observan diferencias, al haber aplicado el mismo criterio de reparto, esto es, las “**ventas ajustadas**”

La distribución de los gastos de personal, en base a la información remitida por la AP de Las Palmas no varía en el reparto realizado, si bien observamos que la AP ha distribuido parte del coste personal del Puerto de Las Palmas al Puerto de Arrecife a fin de distribuir el gasto del personal que realiza labores para todos los Puertos en los que opera la AP (facturación, informática, etc.).

3. Comparativa de Resultados

3.1. Análisis de las principales diferencias surgidas entre la aplicación de los criterios de reparto de la AP y los criterios de PwC en 2013.

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS Cuenta de Pérdidas y Ganancias (en miles de euros)		PwC 2013	AP Las Palmas	
Cuenta de Pérdidas y Ganancias		Arrecife	Arrecife	Diferencia
7. Otros gastos de explotación		-1.845	-1.896	51
8. Amortizaciones del inmovilizado		-2.784	-3.136	352
9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras		717	732	-15
10. Excesos de provisiones		71	72	-1
11. Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado			-322	322
Otros resultados			30	-30
A.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (1+3+5+6+7+8+9+10+11+a+b)		-332	-982	650
Flujo de Caja (Explotación): Ingresos - Costes que supongan pago (no incluye Amort.)		1.663	1.642	21
12. Ingresos financieros		49	29	20
13. Gastos financieros			-481	481
14. Variación de valor razonable en instrumentos financieros			247	-247
A.2. RESULTADO FINANCIERO (12+13+14+16)		49	-205	254
A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1+A.2)		-283	-1.187	904
17. Impuesto sobre beneficios				
A.4. RESULTADO DEL EJERCICIO (A.3+17)		-283	-1.187	904

Los otros gastos de explotación, a excepción de los servicios exteriores que se asignan directamente a cada Puerto en base al registro contable de cada gasto, se han imputado con el mismo criterio entre la AP y PwC, esto es, en base a las “ventas ajustada”, siendo mínimas las diferencias entre ambos recalculos.

La distribución de los dotación de amortización, difiere sustancialmente entre el cálculo realizado por la AP y PwC, dado que PwC ha imputado el coste directo del inmovilizado adscrito al Puerto de Arrecife en base a información facilitada por el departamento de contabilidad, mientras que la AP ha distribuido además de la dotación de amortización de PwC el resto de dotación de amortización del inmovilizado que teóricamente se utiliza para todos los Puertos (Cede de la AP en Las Palmas de G.C., ordenadores, equipos, etc.) si bien no hemos recibido información para verificar dicho reparto.

3. Comparativa de Resultados

3.1. Análisis de las principales diferencias surgidas entre la aplicación de los criterios de reparto de la AP y los criterios de PwC en 2013.

Adicionalmente, observamos una diferencia significativa en el reparto de deterioros y resultados por enajenaciones de resultados debido a que la AP distribuye dicho deterioro de forma proporcional a la facturación neta mientras que PwC no ha distribuido dicho resultado dado que como se desprende en las Cuentas Anuales del año 2013, dicho resultado se corresponde al Puerto de Las Palmas.

Asimismo, los gastos financieros han sido distribuidos por la AP en base a la facturación neta del ejercicio más las inversiones del ejercicio, en base al criterio que toda la financiación recibida por la AP es utilizada para financiar el circulante así como las inversiones. Si bien PwC considera que dado que el cashflow es positivo, el Puerto de Lanzarote generaría flujos de caja positivo para financiar su actividad. En el caso de que se solicite financiación para inversiones, los gastos financieros vinculados a dicha deuda serían los que habría que tener en cuenta. Si bien, la globalidad de la deuda financia a la globalidad de las inversiones y circulante de la AP por lo que no consideramos óptimo el criterio de reparto. También se distribuyen gastos financieros por actualización de provisiones por la AP sin un detalle de las provisiones por Puerto.

Por último destacar que la AP distribuye la **gasto/ingreso** por la variación del valor razonable de instrumentos financieros (derivados financieros), los cuáles dependen en la mayoría de casos a contratos vinculadas a la deuda, por lo que entendemos que no se puede distribuir a cada Puerto en la medida que no se conoce las inversiones financiadas por cada préstamo e instrumento derivado asociado en su caso. **Con todo ello, el resultado según el criterio de reparto de PwC pasa de -1.186 miles de euros de la AP a -283 miles de euros según PwC.**

3. Comparativa de Resultados

3.2. Análisis de las principales diferencias surgidas entre la aplicación de los criterios de reparto de la AP y los criterios de PwC en 2014.

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS Cuenta de Pérdidas y Ganancias (en miles de euros)		2014	
Cuenta de Pérdidas y Ganancias		Arrecife	
1. Importe neto de la cifra de negocios	5.555	5.488	67
3. Trabajos realizados por la empresa para su activo			
5. Otros ingresos de explotación	488	488	0
6. Gastos de personal	-1.645	-1.692	47
7. Otros gastos de explotación	-1.682	-1.576	-106
8. Amortizaciones del inmovilizado	-2.838	-3.206	368
9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	717	725	-8
10. Excesos de provisiones	0	0	0
11. Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		35	-35
Otros resultados		0	0
A.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (1+3+5+6+7+8+9+10+11+a+b)	542	262	285
Flujo de Caja (Explotación): Ingresos - Costes que supongan pago (no incluye Amort.)	2.668	2.708	-40
12. Ingresos financieros	38	28	18
13. Gastos financieros		-351	351
14. Variación de valor razonable en instrumentos financieros		-377	377
A.2. RESULTADO FINANCIERO (12+13+14+16)	38	-708	746
A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1+A.2)	585	-446	1.031
17. Impuesto sobre beneficios			
A.4. RESULTADO DEL EJERCICIO (A.3+17)	585	-446	1.031

3. Comparativa de Resultados

3.2. Análisis de las principales diferencias surgidas entre la aplicación de los criterios de reparto de la AP y los criterios de PwC en 2014.

En base a la información indicada anteriormente detectamos diferencias de criterio de reparto entre la Autoridad Portuaria de Las Palmas y PwC de ahí que la determinación del resultado por Puerto (centrándonos en el Puerto de Arrecife), así como en algunos casos el coste a distribuir por Puerto, entre ambos cálculos sea distinto.

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS Cuenta de Pérdidas y Ganancias (en miles de euros)		2014	AP Las Palmas	
CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS		Arrecife	Arrecife	Diferencia
1. Importe neto de la cifra de negocios		5.555	5.488	67
3. Trabajos realizados por la empresa para su activo				
5. Otros ingresos de explotación		488	488	0
6. Gastos de personal		-1.645	-1.692	47

Tal y como se puede apreciar las diferencias entre el criterio de reparto para el Puerto de Arrecife, entre la AP de Las Palmas y PwC asciende a 67 miles de euros. Mientras que para los otros ingresos de explotación no se observan diferencias, al haber aplicado el mismo criterio de reparto, esto es, las “ventas ajustadas”

La distribución de los gastos de personal, en base a la información remitida por la AP de Las Palmas no varía significativamente en el reparto realizado, si bien observamos que la AP ha distribuido parte del coste personal del Puerto de Las Palmas al Puerto de Arrecife a fin de distribuir el gasto del personal que realiza labores para todos los Puertos en los que opera la AP (facturación, informática, etc.).

3. Comparativa de Resultados

3.2. Análisis de las principales diferencias surgidas entre la aplicación de los criterios de reparto de la AP y los criterios de PwC en 2014.

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS Cuenta de Pérdidas y Ganancias (en miles de euros)		2014	
Cuenta de Pérdidas y Ganancias		Arrecife	
7. Otros gastos de explotación	-1.682	-1.576	-106
8. Amortizaciones del inmovilizado	-2.838	-3.206	368
9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	717	725	-8
10. Excesos de provisiones	0	0	0
11. Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado		35	-35
Otros resultados		0	0
A.1. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (1+3+5+6+7+8+9+10+11+a+b)	547	262	285
Flujo de Caja (Explotación): Ingresos - Costes que supongan pago (no incluye Amort.)	2.668	2.708	-40
12. Ingresos financieros	38	20	18
13. Gastos financieros		-351	351
14. Variación de valor razonable en instrumentos financieros		-377	377
A.2. RESULTADO FINANCIERO (12+13+14+16)	38	-708	746
A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1+A.2)	585	-446	1.031
17. Impuesto sobre beneficios			
A.4. RESULTADO DEL EJERCICIO (A.3+17)	585	-446	1.031

Los **otros gastos de explotación**, a excepción de los servicios exteriores que se asignan directamente a cada Puerto en base al registro contable de cada gasto, se han imputado con el mismo criterio entre la AP y PwC, esto es, en base a las **"ventas ajustada"**, siendo mínimas las diferencias entre ambos recalculos.

La distribución de los dotación de amortización, difiere sustancialmente entre el cálculo realizado por la AP y PwC, dado que PwC ha imputado el coste directo del inmovilizado adscrito al Puerto de Arrecife en base a información facilitada por el departamento de contabilidad, mientras que la AP ha distribuido además de la dotación de amortización de PwC el resto de dotación de amortización del inmovilizado que teóricamente se utiliza para todos los Puertos (Cede de la AP en Las Palmas de G.C., ordenadores, equipos, etc.) si bien no hemos recibido información para verificar dicho reparto.

3. Comparativa de Resultados

3.2. Análisis de las principales diferencias surgidas entre la aplicación de los criterios de reparto de la AP y los criterios de PwC en 2014.

Adicionalmente, observamos una diferencia significativa en el reparto de deterioros y resultados por enajenaciones de resultados debido a que la AP distribuye dicho deterioro de forma proporcional a la facturación neta mientras que PwC no ha distribuido dicho resultado dado que como se desprende en las Cuentas Anuales del año 2014, dicho resultado se corresponde al Puerto de Las Palmas.

Asimismo, los gastos financieros han sido distribuidos por la AP en base a la facturación neta del ejercicio más las inversiones del ejercicio, en base al criterio que toda la financiación recibida por la AP es utilizada para financiar el circulante así como las inversiones. Si bien PwC considera que dado que el cashflow es positivo, el Puerto de Lanzarote generaría flujos de caja positivo para financiar su actividad. En el caso de que se solicite financiación para inversiones, los gastos financieros vinculados a dicha deuda serían los que habría que tener en cuenta. Si bien, la globalidad de la deuda financia a la globalidad de las inversiones y circulante de la AP por lo que no consideramos óptimo el criterio de reparto. También se distribuyen gastos financieros por actualización de provisiones por la AP sin un detalle de las provisiones por Puerto.

Por último destacar que la AP distribuye la **gasto/ingreso** por la variación del valor razonable de instrumentos financieros (derivados financieros), los cuáles dependen en la mayoría de casos a contratos vinculadas a la deuda, por lo que entendemos que no se puede distribuir a cada Puerto en la medida que no se conoce las inversiones financiadas por cada préstamo e instrumento derivado asociado en su caso. **Con todo ello, el resultado según el criterio de reparto de PwC pasa de -446 miles de euros de la AP a 585 miles de euros según PwC.**

3. Comparativa de Resultados

3.2. Resultado del Puerto de Arrecife: Costes directos e indirectos de personal

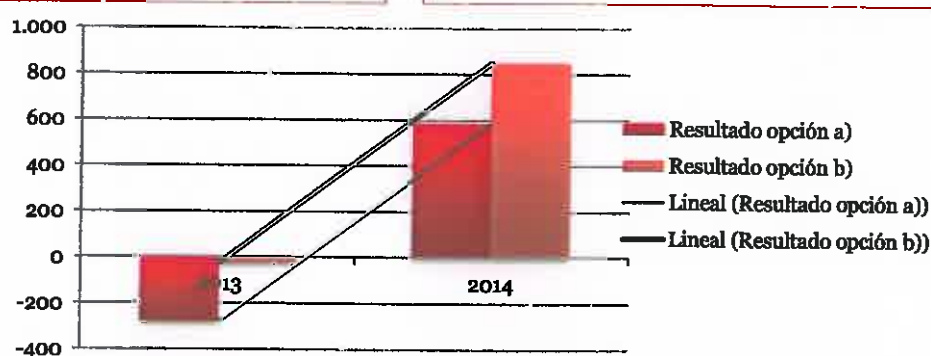
En base a los datos obtenidos, una vez analizados los criterios de imputación de gastos del personal al Puerto de Arrecife, y distinguiendo entre costes directos y costes indirectos, se obtiene los siguientes resultados:

- a) Considerando los costes indirectos atribuidos por la AP de Las Palmas a cada Puerto en el que opera.

	2013 Arrecife	2014 Arrecife
Resultado	-283	585

- b) Sin considerar los costes indirectos atribuidos por la AP de Las Palmas a cada Puerto en el que opera.

	2013 Arrecife	2014 Arrecife
Resultado	-283	585
Costes indirectos distribuidos	-257	-265
Resultado Arrecife Ajustado	-26	850



Resumen y Conclusiones

4

4. Resumen y Conclusiones

En base a la información aportada por la AP de Las Palmas y según los criterios de reparto de los costes e ingresos especificados anteriormente por cada línea de la cuenta de resultados para los años 2013 y 2014, el **Puerto de Arrecife** es un Puerto **con un resultado positivo** para el cierre del año 2014, presentando un incremento de la cifra de resultados con respecto al año 2013.

Anexos

Anexo I

Cuenta de Pérdidas y Ganancias - Autoridad Portuaria de Las Palmas

Cuenta de Pérdidas y Ganancias según Cuentas Anuales

Miles de Euros

(DEBITO) HABER

2014

2013

A) Operaciones continuadas		
1. Importe neto de la cifra de negocios	65.941	68.477
b) Prestaciones de servicios	65.941	68.477
5. Otros ingresos de explotación	7.579	7.798
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente.	7.547	7.784
b) Subvenciones de explotación incorporadas a resultado del ejercicio	23	8
6. Gastos de personal	(14.273)	(13.964)
a) Sueldos, salarios y asimilados.	(10.584)	(10.395)
b) Cargas sociales	(3.689)	(3.571)
7. Otros gastos de explotación	(17.189)	(18.548)
a) Servicios exteriores.	(12.769)	(12.472)
b) Tributos.	(1.558)	(1.332)
c) Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones con arciales.	1.017	2.096
d) Otros gastos de gestión corriente.	(3.879)	(11.750)
8. Amortización del inmovilizado.	(26.823)	(26.471)
9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	3.493	3.360
10. Exceso de provisiones.	-	1.038
11. Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado.	525	(4.772)
a) Deterioros y pérdidas.	832	(4.772)
b) Resultados por enajenaciones y otras.	(307)	-
12. Otros resultados.	-	442
A.1) Resultado de Explotación (1+2+3+4+5+6+7+8+9+10+11+12+13)	21.236	14.378
14. Ingresos financieros.	467	727
b) De valor negociables y otros instrumentos financieros.	467	727
15. Gastos financieros.	(4.368)	(7.122)
b) Por deudas con terceros.	(3.920)	(6.609)
c) Por actualización de provisiones.	(442)	(515)
16. Variación de valor razonable en instrumentos financieros.	(5.582)	3.660
a) Cartera de negociación y otros.	(5.582)	3.660
A.2) RESULTADO FINANCIERO (14+15+16+17+18+19)	(9.477)	(2.737)
A.3) RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1 + A.2)	11.759	11.641
20. Impuestos sobre beneficios	-	-
A.4) RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS (A.3 + 20)	11.759	11.641
A.5) RESULTADO DEL EJERCICIO (A.4 + 21)	11.759	11.641

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

Cuenta de Pérdidas y Ganancias

(en miles de euros)

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS según Clasificación de Puertos del Estado	Cierre real 2014	Cierre real 2013
1. Importe neto de la cifra de negocios	65.941	68.477
2. A. Tareas portuarias	65.941	68.477
3. B. Otros ingresos de negocio	7.579	7.798
4. C. Trabajos realizados por la empresa para su activo	3.653	3.144
5. D. Otros ingresos de explotación	3.926	4.654
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	1.312	1.852
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	23	8
c) Ingresos traspasados al resultado por concesiones revertidas	1.746	1.616
d) Fondo de Compensación Interportuario recibido	4.489	4.316
6. E. Gastos de personal	(14.273)	(13.964)
a) Sueldos, salarios y asimilados	(10.584)	(10.395)
c) Cargas sociales	(3.689)	(3.571)
7. F. Otros gastos de explotación	(17.189)	(18.548)
a) Servicios exteriores	(12.769)	(12.472)
b) Tributos	(1.558)	(1.332)
c) Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones con arciales	1.017	2.096
d) Otros gastos de gestión corriente	(3.037)	(9.023)
e) Aportación a Puertos del Estado art. 19.1 b) RDL 2/2011	(1.307)	(1.122)
f) Fondo de Compensación Interportuario aportado	(1.531)	(1.555)
8. G. Amortización del inmovilizado	(26.823)	(26.471)
9. H. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	3.493	3.360
10. I. Exceso de provisiones	-	1.038
11. J. Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	525	(4.772)
a) Deterioros y pérdidas	832	(4.772)
b) Resultados por enajenaciones y otras	(307)	-
12. K. Otros resultados	-	442
A. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (1+2+3+4+5+6+7+8+9+10+11+12+13)	21.236	14.378
14. L. Ingresos financieros	467	727
a) De valores negociables y otros instrumentos financieros	467	727
15. M. Gastos financieros	(4.368)	(7.122)
a) Por deudas con terceros	(3.920)	(6.609)
b) Por actualización de provisiones	(442)	(515)
16. N. Variación de valor razonable en instrumentos financieros	(5.582)	3.660
a) Cartera de negociación y otros	(5.582)	3.660
A.2) RESULTADO FINANCIERO (14+15+16+17+18+19)	(9.477)	(2.737)
A.3) RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1 + A.2)	11.759	11.641
20. O. Impuestos sobre beneficios	-	-
A.4) RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS (A.3 + 20)	11.759	11.641
A.5) RESULTADO DEL EJERCICIO (A.4 + 21)	11.759	11.641

Anexo II

Cuenta de Pérdidas y Ganancias - Por Puerto – 2013 – facilitado por la AP

Datos en Miles de Euros	Autoridad Portuaria	Puerto de Las Palmas	Puerto del Rosario	Puerto de Arrecife	Puerto de Salinetas	Puerto de Amaga
	2013	2013	2013	2013	2013	2013
1. Importe neto de la cifra de negocios	68.477	68.576	2.136	4.687	809	269
3. Trabajos realizados por la empresa para su activo	0	0	0	0	0	0
5. Otros ingresos de explotación	7.793	6.911	233	496	85	67
6. Gastos de personal	-13.967	-11.023	-1.083	-1.645	-70	-146
7. Otros gastos de explotación	-23.548	-20.409	-978	-1.896	-175	-90
8. Amortizaciones del inmovilizado	-26.471	-19.995	-2.105	-3.136	-53	-1.182
9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	5.360	4.390	238	732	0	0
10. Excesos de provisiones	1.058	937	33	72	12	5
11. Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	-4.772	-4.226	-148	-322	-55	-21
Otros resultados	442	391	14	30	5	2
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (1+5-6-7-8+9+10+11)	14.371	17.552	-1.669	-942	559	-1.067
12. Ingresos financieros	727	667	16	29	5	10
13. Gastos financieros	-7.124	-6.307	-221	-481	-83	-32
14. Variación de valor razonable en instrumentos financieros	3.660	3.241	113	247	42	16
16. Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	0	0	0	0	0	0
RESULTADO FINANCIERO (12+13+14+16)	-2.737	-2.400	-92	-205	-31	-5
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (1+12+13+14+16)	11.635	15.152	-1.782	-1.167	524	-1.072
17. Impuesto sobre beneficios	0	0	0	0	0	0
RESULTADO DE EJERCICIO (1+12+13+14+16+17)	11.635	15.152	-1.782	-1.167	524	-1.072

Nota: El Puerto de Las Palmas se incluye: Puerto de La Luz y Dársena Deportiva.

Anexo II

Cuenta de Pérdidas y Ganancias - Por Puerto – 2014 – facilitado por la AP

Datos en Miles de Euros	Autoridad Portuaria	Puerto de Las Palmas	Puerto del Rosario	Puerto de Arrecife	Puerto de Sañes	Puerto de Arinaga
	2014	2014	2014	2014	2014	2014
1. Importe neto de la cifra de negocios	65.941	56.648	2.431	5.488	632	741
3. Trabajos realizados por la empresa para su activo	0	0	0	0	0	0
5. Otros ingresos de explotación	7.570	6.622	316	488	83	62
6. Gastos de personal	-14.272	-10.962	-1.114	-1.692	-353	-160
7. Otros gastos de explotación	-17.190	-14.618	-892	-1.576	-76	-27
8. Amortizaciones del inmovilizado	-26.823	-20.199	-2.162	-3.206	-62	-1.194
9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	5.485	4.532	228	725	0	0
10. Excesos de provisiones	0	0	0	0	0	0
11. Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	525	465	16	35	6	2
Otros resultados	0	0	0	0	0	0
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (1+3+5+6+7+8+9+10+11)	21.286	22.486	-1.178	262	230	-487
12. Ingresos financieros	467	434	9	20	3	1
13. Gastos financieros	-4.362	-3.762	-161	-351	-42	-46
14. Variación de valor razonable en instrumentos financieros	-5.582	-4.942	-173	-377	-65	-25
16. Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	0	0	0	0	0	0
RESULTADO FINANCIERO (12+13+14+16)	-9.477	-8.270	-325	-708	-104	-70
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (11+12)	11.759	14.219	-1.503	-446	126	-557
17. Impuesto sobre beneficios	0	0	0	0	0	0
RESULTADO DE EJERCICIO (17+16)	11.759	14.219	-1.503	-446	126	-557

Nota: El Puerto de Las Palmas se incluye: Puerto de La Luz y Dársena Deportiva.

Construimos relaciones, Creamos valor



El presente documento ha sido preparado a efectos de orientación general sobre materias de interés y no constituye asesoramiento profesional alguno. No deben llevarse a cabo actuaciones en base a la información contenida en este documento, sin obtener el específico asesoramiento profesional. No se efectúa manifestación ni se presta garantía alguna (de carácter expreso o tácito) respecto de la exactitud o integridad de la información contenida en el mismo y, en la medida legalmente permitida, PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L., sus socios, empleados o colaboradores no aceptan ni asumen obligación, responsabilidad o deber de diligencia alguna respecto de las consecuencias de la actuación u omisión por su parte o de terceros, en base a la información contenida en este documento o respecto de cualquier decisión fundada en la misma.

© 2015 PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L. Todos los derechos reservados. "PwC" se refiere a PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L., firma miembro de PricewaterhouseCoopers International Limited; cada una de las cuales es una entidad legal separada e independiente.