

A LA SALA DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO DEL TRIBUNAL SUPERIOR DE
JUSTICIA DE CATALUÑA

D. [REDACTED] Procurador de los Tribunales y de NORWEGIAN CRUISE LINE (en adelante, "Norwegian"), VIKING OCEAN CRUISES II LTD (en adelante, "Viking") y VIRGIN CRUISES INTERMEDIATE LIMITED (en adelante, "Virgin" y, conjuntamente con las anteriores, el "Consortio"), según acredito mediante copia de escrituras de poder que acompaño como Documento nº 1 para su unión a los autos por copia concordada con devolución del original, ante la Sala comparezco y DIGO:

I. Que mediante el presente escrito interpongo **recurso contencioso-administrativo** contra (i) el acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, de 30 de noviembre de 2022, en relación con la solicitud de Catalonia Cruise Terminal C, S.L. para el otorgamiento de una concesión administrativa para la construcción y posterior explotación de un edificio destinado a terminal de cruceros de uso particular, cuya notificación fue subsanada por la Autoridad Portuaria de Barcelona mediante comunicación de fecha 10 de enero de 2022 (Expedientes 110/2022-SGSJC y 176/2022-SGSJC); (ii) el Pliego de Bases del concurso para otorgar la citada concesión administrativa; y (iii) el acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, de 28 de abril de 2021, en relación con el expediente para la declaración de interés general portuario de reordenación de las terminales en el muelle Adosado del puerto de Barcelona que sirvió de base para los dos anteriores.

II. Que, de conformidad con el artículo 45 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contenciosa-administrativa ("LJCA") y demás concordantes, se acredita a continuación el cumplimiento de los requisitos legales para que sea admitido a trámite el presente recurso:

1º. Acto Recurrido. Como se ha expuesto, los actos recurridos son (i) el acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, de 30 de noviembre de 2022, en relación con la solicitud de Catalonia Cruise Terminal C, S.L. para el otorgamiento de una concesión administrativa para la construcción y posterior explotación de un edificio destinado a terminal de cruceros de uso particular, cuya notificación fue subsanada mediante comunicación de fecha 10 de enero de 2022 (Expedientes 110/2022-SGSJC y

176/2022-SGSJC); (ii) el Pliego de Bases del concurso para otorgar la citada concesión administrativa; y (iii) el acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de 28 de abril de 2021, en relación con el expediente para la declaración de interés general portuario de reordenación de las terminales en el muelle Adosado del puerto de Barcelona. Se acompañan dichos actos administrativos por fotocopia como Documento nº 2 (en adelante, las "Resoluciones Impugnadas").

2º. Órgano Jurisdiccional ante el que se interpone el recurso. El presente recurso se interpone ante la Sala de lo contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, de conformidad con el artículo 10.1.i) de la LJCA.

3º. Plazo. Se interpone este recurso al amparo de lo dispuesto en el artículo 46.1 de la LJCA, en el plazo de dos (2) meses, contados desde el día siguiente al de la notificación de las Resoluciones Impugnadas, que fue el 10 de enero de 2023, puesto que es cuando se notificaron correctamente a mi representada, según confirmó la comunicación de la Autoridad Portuaria de 10 de enero de 2022.

4º. Acuerdo social de interposición. Se acompaña como Documento nº 3 el certificado de los acuerdos sociales adoptados por los órganos de administración de las distintas sociedades del Consorcio, y como Documento nº 4, la documentación acreditativa de que las personas que han adoptado la decisión de recurrir representan dicho órgano de administración, justificándose así, de forma fehaciente, el cumplimiento de lo previsto en el artículo 45.2, apartado d), de la LJCA.

En su virtud,

SUPLICO AL JUZGADO: Que tenga por presentado este escrito, con la escritura de poder que acredita mi representación y los documentos que se acompañan, se sirva admitirlos, y tenga por interpuesto, en tiempo y forma, **recurso contencioso-administrativo** contra las Resoluciones Impugnadas.

OTROSÍ DIGO: Que al amparo del artículo 129 de la LJCA, en relación con el artículo 24.1 de la Constitución, se solicita la adopción de la **medida cautelar consistente en la inmediata suspensión de la ejecutividad de las Resoluciones Impugnadas**, y, en particular, del procedimiento de licitación para el otorgamiento de una concesión administrativa para la construcción y posterior explotación de un edificio destinado a terminal de cruceros de uso particular —expedientes 110/2022-SGSJC y 176/2022-SGSJC— (en adelante, la "Licitación").

La petición de la medida cautelar se basa en las siguientes:

ALEGACIONES

PRELIMINAR. Breve introducción de los antecedentes y motivos que fundamentan la impugnación de las Resoluciones Impugnadas.

En el BOE nº 190 de 9 de agosto de 2022, se publicó un anuncio de la Autoridad Portuaria de Barcelona mediante el que se hacía público el inicio del trámite de competencia de proyectos en relación con la solicitud de concesión administrativa presentada por CATALONIA CRUISE TERMINAL C, S.L. (Exp. 110/2022 – SGSJC). La concesión solicitada por CATALONIA CRUISE TERMINAL ("CCC") era una concesión de dominio público para la construcción y explotación de un edificio destinado a terminal de Cruceros de uso particular y aparcamiento en el Muelle Adosado, con una superficie de 57.560 m2 y por un plazo de 35 años. Se acompaña copia de la referida publicación en el BOE como Documento nº 5.

De conformidad con el art. 85.1 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre por el que se aprobó el Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante (en adelante, "TRLPMM"), la Autoridad Portuaria vino obligada a hacer pública dicha petición de concesión de CCC.

Mis representadas, las empresas que conforman el Consorcio, pusieron en común su dilatada experiencia en el sector crucerista y sus recursos técnicos y económicos, y presentaron a la Autoridad Portuaria una propuesta alternativa en el trámite de competencia de proyectos. Cabe destacar que la preparación de dicha alternativa requirió la dedicación de no pocos recursos humanos y materiales por parte de mis representadas, que se refleja en la propuesta de proyecto que se acompaña parcialmente por fotocopia como Documento nº 6. Al hacerlo, la Autoridad Portuaria de Barcelona, de conformidad con el procedimiento establecido en el TRLPMM, tuvo que acordar el archivo de la petición de CCC y, en coherencia, convocar un concurso público para la adjudicación de la concesión de la nueva terminal (también denominada "Terminal G") en el Muelle Adosado, tal y como se ve reflejado en los acuerdos adoptados por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria el 30 de noviembre de 2022, que se han acompañado como Documento nº 2.

A continuación, la Autoridad Portuaria emitió un comunicado de prensa para licitadores internacionales en el que anunció que el peticionario de la concesión (CCC) era una compañía del grupo Royal Caribbean, y en el que se menciona la presentación de la propuesta alternativa por parte del Consorcio. En su descripción de la Terminal G, el comunicado se refiere a las características que se pretenden de la nueva terminal (que el proyecto sea sostenible e incorpore mejoras ambientales, y que tenga un diseño

arquitectónico que facilite el ahorro energético), añadiendo que dicho proyecto debe garantizar soluciones de movilidad que den respuesta al incremento del número de pasajeros generados por barcos de última tecnología (*state of the arts cruise ships*). Como puede observarse, el comunicado se refiere a la futura terminal como una terminal que permita el atraque de megacruceros, pero no a una terminal exclusivamente para este tipo de buques. Se acompaña copia del comunicado como Documento nº 7.

Tras el comunicado de prensa, la Autoridad Portuaria publicó el anuncio en el BOE nº 306 de 22 de diciembre de 2022, mediante el que abrió el proceso de selección de la mejor oferta para la concesión de la Terminal G. Se acompaña copia de dicho anuncio como Documento nº 8.

Al repasar el Pliego de Bases del concurso, mis representados se han llevado la desagradable sorpresa de constatar que los requisitos de dicho pliego se han diseñado para adjudicar directamente la concesión a CCC (Royal Caribbean), y para excluir al Consorcio, y cualquier otro licitador. Es decir, **para articular una adjudicación directa, bajo el manto formal de la convocatoria de un concurso público que nadie más puede ganar**. La posterior investigación y análisis documental realizado por mis representadas, tanto del expediente administrativo como de la documentación pública relacionada con el plan de negocio del puerto de Barcelona, ha constatado esa conclusión con facilidad, como se expone en este escrito de petición de medida cautelar.

En conclusión, nos encontramos ante una licitación que se articula para conseguir un resultado: la adjudicación de la concesión administrativa a CCC (Royal Caribbean), con exclusión del Consorcio y de otros licitadores; todo ello en flagrante infracción de los Principios de Libre Concurrencia y de Igualdad en los procesos de licitación, así como de los artículos 109.1 y 113.7 del TRLPMM, en lo que constituye un claro fraude de ley.

PRIMERA.

Requisitos para adoptar la medida cautelar solicitada de suspensión de la ejecución de las Resoluciones Impugnadas, y con ellas de la Licitación.

Tres son los conceptos clave a tener en cuenta para analizar la procedencia de la medida cautelar de suspensión de las Resoluciones Impugnadas, y con ellas, de la Licitación, a la luz de la LJCA:

- Artículo 129 LJCA: los interesados podrán solicitar en cualquier momento del proceso la adopción de **cuantas medidas aseguren la efectividad de la sentencia**.
- Artículo 130.1 LJCA: previa **valoración circunstanciada de todos los intereses en conflicto**, la medida cautelar podrá acordarse **cuando la ejecución del acto pudiera hacer perder su finalidad legítima al recurso**.

- Artículo 130.2 LJCA: la medida cautelar podrá denegarse cuando de ésta pudiera seguirse perturbación grave de los intereses generales o de tercero, que el Juez o Tribunal ponderará de forma circunstanciada.

Tras la última reforma, la LJCA estableció un esquema mucho más proclive a la adopción de medidas cautelares. Un esquema que abre la posibilidad de que en cualquier momento del proceso puedan adoptarse medidas provisionales que permitan asegurar la finalidad legítima y el resultado esperado del mismo, sin que ello deba contemplarse como una excepción, sino como una facultad que el órgano judicial puede ejercitar siempre que resulte necesario (ver, entre otras, Sentencias del Tribunal Supremo - en adelante, "STS" - de 28/04/1999; 26/04/2000, 22/01/2002 y 27/11/2012).

Los puntos esenciales de ese esquema son:

- Opta por un sistema abierto (*cuantas medidas aseguren la efectividad de la sentencia*); y
- Sustituye el tradicional principio de la producción de perjuicios de *imposible o muy difícil reparación*, como fundamentación de las medidas cautelares, por los siguientes dos criterios que deben fundamentar la petición:
 - a) *Periculum in mora*: el riesgo de que el tiempo que requiera dictar sentencia pueda privar de eficacia al fallo de la misma (*cuando la ejecución del acto pueda hacer perder su finalidad legítima al recurso*).
 - b) La *ponderación de intereses*, como resultado de lo cual, el Juez podrá considerar no darla cuando pudiera producirse *"grave perturbación de los intereses generales o de tercero"*.

A los criterios del artículo 130 de la LJCA se añade otro mucho más abierto aún, de adopción jurisprudencial, el principio del *fumus bonis iuris*, o apariencia de buen derecho, que fundamenta la estimación de la medida cautelar en la **verosimilitud de las alegaciones que sustentan la petición de dicha medida**, que el Juez o Tribunal deberá considerar y ponderar. Según este principio, la medida cautelar podrá adoptarse cuando el Juez o Tribunal aprecie (sin que ello predetermine el fondo del asunto) la *solidez de los motivos de impugnación* esgrimidos por los recurrentes; esto es, cuando la fundamentación del recurso tenga *apariencia de buen derecho*.

Así, una consolidada Jurisprudencia (mantenida desde la STS 12/04/2003) establece que en el procedimiento de medidas cautelares (pieza separada), si bien no cabe decidir sobre la cuestión de fondo, si **debe valorarse la apariencia de buen derecho como criterio de ayuda en el proceso de ponderación de los intereses en conflicto.**

Esa ponderación no significa anticiparse a la cuestión de fondo, pero sí verificar la **verosimilitud del fundamento de la pretensión principal**, la seriedad de los argumentos y de los fundamentos jurídicos que se plantean (STS 11/10/2011). Esto es, no se exige la evidencia de que quien la solicita tenga indiscutiblemente la razón, **sino sólo que quien la postula ostente o disfrute de una apariencia de buen derecho o de un *fumus bonis iuris*, que es suficiente en un proceso cautelar para conseguir la medida instada** (consolidada doctrina desde STS 11/12/2001).

SEGUNDA.

***Fumus Bonis Iuris:* motivos evidentes que justifican la adopción de la medida cautelar de suspensión de la ejecución de las Resoluciones Impugnadas: el concurso encubre una adjudicación directa de la concesión de la Terminal G a la empresa Royal Caribbean.**

A continuación, se exponen los motivos por los que, en el presente caso, concurre esta apariencia de buen derecho; es decir, se constatan los motivos evidentes que justifican la adopción de la medida cautelar de suspensión de la ejecución de las Resoluciones Impugnadas y, en concreto, de la Licitación.

1. Inexistencia de un pliego de prescripciones particulares del servicio portuario al pasaje en el puerto de Barcelona.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 113, en relación con la disposición adicional vigésima novena del TRLPMM, la Autoridad Portuaria tendría que haber aprobado un pliego de prescripciones particulares del servicio portuario de pasaje hace más de diez años¹. No obstante, ello no ha sucedido.

Esta ausencia de un pliego de prescripciones particulares, tiene una grave consecuencia, que es la imposibilidad de que los operadores puedan saber de antemano si tienen la posibilidad de optar a tener una terminal propia o no en el puerto de Barcelona. Ello es así, primero, porque si no hay pliego de prescripciones particulares del servicio portuario (en este caso, el de servicio al pasaje) la Ley prohíbe que se otorgue licencia (artículo 109.2 TRLPMM); y, segundo porque, incluso obviando lo anterior, los operadores no

¹ Dichos preceptos establecen que los pliegos de prescripciones particulares de los servicios portuarios, tenían que haberse aprobado en el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, que tuvo lugar el 27 de agosto de 2010.

pueden saber qué requisitos se les exigirá para poder prestar el servicio portuario correspondiente.

Por lo tanto, como puede apreciarse, la ausencia de unos pliegos de prescripciones particulares del servicio portuario al pasaje, supone la creación de una barrera de entrada a los distintos operadores del mercado que estén interesados en prestar dicho servicio en el puerto de Barcelona, pues no pueden saber con antelación qué requisitos se les va a exigir, ni pueden obtener una licencia a menos que la Autoridad Portuaria, como ha ocurrido en el presente caso, convoque un concurso público.

Dicha barrera de entrada resulta conveniente en cambio, para la Autoridad Portuaria, pues le permite gestionar con absoluta flexibilidad y sin el corsé normativo de ese pliego de prescripciones particulares (inexistente), los espacios del puerto. Así tiene un margen de maniobra mucho mayor para configurar los pliegos de los distintos servicios portuarios con total libertad, como ocurre en el presente caso. Es por ello que, ante la ausencia de ese pliego de prescripciones particulares para el servicio al pasaje en el puerto de Barcelona, es imprescindible llevar a cabo un mayor control de los límites de la discrecionalidad de la Autoridad Portuaria, siendo especialmente relevantes en este capítulo de la discrecionalidad, las numerosas reuniones informales que la Autoridad Portuaria ha ido manteniendo con Royal Caribbean durante, por lo menos, los últimos cuatro años, en las que, es evidente, le ha estado ayudando a configurar el contenido de su oferta. A estos efectos, cobra especial relevancia la carta de CCC, de 16 de junio de 2022, dirigida a la Autoridad Portuaria, obrante en el expediente administrativo de la Licitación y que se acompaña al presente por fotocopia como Documento nº 9, en la que se reconoce que las dos entidades han mantenido reuniones tras la presentación de la primera oferta de CCC, en la que la Autoridad Portuaria le pidió que modificase la documentación presentada:

"Les escribo hoy para confirmar, como se discutió y acordó durante nuestra reunión en Barcelona el 2 de junio, que vamos a volver a enviar todo el material de la solicitud el viernes 8 de julio de 2022. Reconocemos que después de nuestra reunión, hay trabajos adicionales que podemos y debemos incorporar. El tiempo adicional nos permitirá agruparlos adecuadamente para la revisión y aprobación por parte de esta Autoridad Portuaria.

Queremos asegurarnos de que, con esta nueva presentación, se ponga a disposición del Puerto un conjunto completo de documentos para permitir la evaluación global del Proyecto. Seguimos comprometidos a que, para la temporada de 2025, nuestra idea de una terminal revolucionaria esté ya operativa y recibiendo la última generación de barcos de Royal Caribbean Group"

Como puede observarse, esta forma de proceder de la Autoridad Portuaria vulnera claramente el principio de libre concurrencia (artículos 109.1 y 113.7 del TRLPMM), pues pone en clara desventaja a los licitadores que no han tenido la oportunidad de ir configurando y acordando con la administración portuaria, todos los detalles y expectativas de la oferta a presentar. Asimismo, genera una gran inseguridad jurídica, pues, al no existir unos pliegos de prescripciones particulares del servicio al pasaje, no es posible conocer con antelación los requisitos que la Autoridad Portuaria va a exigir a las navieras para prestar el servicio, pero ello no puede favorecer que se produzcan adjudicaciones directas encubiertas, como está ocurriendo con la Licitación objeto del presente recurso.

2. De la documentación generada por la Autoridad Portuaria de Barcelona relacionada con la Licitación se desprende, de forma manifiesta, su decisión (predeterminada) de otorgar la concesión de la Terminal G a CCC (Royal Caribbean), con exclusión de mis mandantes y de cualquier otro posible licitador.

En efecto, esa predeterminación (decisión ya adoptada internamente por la Autoridad Portuaria) de otorgar la concesión de la terminal G a la compañía Royal Caribbean, se manifiesta claramente en el Pliego de Bases de la Licitación, que está diseñado para que CCC, sociedad controlada por Royal Caribbean, resulte adjudicataria del concurso. Como Documento nº 10 se acompaña documentación del Registro Mercantil acreditativa de la pertenencia de CCC al grupo Royal Caribbean, aunque ello resulta evidente del mismo comunicado de prensa de la Autoridad Portuaria de Barcelona (DOC nº 7).

Dicho Pliego está construido con la finalidad de impedir que el Consorcio (o cualquier otra naviera) pueda, no ya resultar adjudicatario, sino ni siquiera presentar una propuesta, restringiendo de esta forma la libre competencia, y vulnerando de forma flagrante el principio de no discriminación y pública concurrencia. Entre otros, destacan, los siguientes antecedentes que se encuentran en el expediente administrativo de la Licitación, a saber:

El Plan de Empresa de la Autoridad Portuaria de 2020, que establece como objetivo operativo e iniciativa para los años 2019 y 2020, "**tramitar la concesión de la estación marítima C a Royal Caribbean**". Se acompaña a este escrito como Documento nº 11, un extracto de los apartados relevantes de dicho plan de empresa.

El informe de la Dirección General de la Autoridad Portuaria de 14 de octubre de 2020, citado en el informe de la Subdirección General de Explotación y Planificación Portuaria de 25 de noviembre de 2022 (en adelante, "SGEPP") —el cual, a su vez, forma parte de la resolución de 30 de noviembre de 2022—, que al describir las características de la nueva Terminal G, dice lo siguiente:

"i) la necesidad para la explotación portuaria que justifica el interés en proceder a la reordenación de terminales en el muelle Adossat son, de modo resumido, las siguientes:

Futura terminal G:

- *Línea de atraque sin limitaciones para la flota actual y futura de Royal Caribbean.*
- *[...]"*

Es decir, que este informe interno de planificación de la Autoridad Portuaria de 25 de noviembre de 2022 —que se ha acompañado como Documento nº 2 al formar parte del acuerdo del Consejo de 30 de noviembre de 2022 y de 10 de enero de 2023 que subsana su notificación—, redactado antes de iniciar la Licitación, ya preveía claramente que la construcción y posterior explotación de la Terminal G se adjudicaría a Royal Caribbean, ya que la línea de atraque de la nueva terminal debía preverse sin limitaciones para la flota presente (y futura, es decir, barcos en construcción) de Royal Caribbean.

Podría pensarse que la mención a Royal Caribbean en dicho informe es un error (un desliz) del autor del informe (el Director General), si no fuera porque esa misma afirmación se hizo abierta y públicamente por el anterior presidente de la Autoridad Portuaria, Sr. Damià Calvet, en diferentes medios de prensa. En particular, destaca la noticia publicada en el diario ABC de Cataluña, el 29 de abril de 2022² que reproduce las siguientes afirmaciones que hizo el anterior presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona con motivo de su participación en el Foro Europa de Infraestructuras:

"Royal Caribbean tendrá una nueva terminal en Barcelona, así lo ha anunciado el presidente del Puerto de Barcelona, Damià Calvet, para el que será el séptimo proyecto de este tipo en esta infraestructura de la ciudad condal.

Calvet ha anunciado el acuerdo este viernes en un acto en el Fórum Europa, donde han participado Aurora Catà (Barcelona Global), la delegada del Gobierno en Catalunya, Maria Eugènia Gay, y el delegado especial del Estado en el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona (CZFB), Pere Navarro, entre otros"

La anterior cita podría atribuirse también a un error del periodista que redactó la noticia, si no fuera porque podemos ver la intervención íntegra del Sr. Calvet en el referido Foro Europa de infraestructuras, en abril de 2019. Una intervención que no deja lugar a la más mínima duda respecto de la parcialidad de la Autoridad Portuaria con respecto a la

² Dicha noticia del ABC Cataluña puede consultarse en el siguiente enlace:

https://www.abc.es/espana/catalunya/barcelona/abci-puerto-barcelona-albergara-terminal-propia-para-cruceros-royal-caribbean-202204291303_noticia.html

Licitación de la Concesión de la Terminal G, y de su decisión firme, ya en aquel momento, de entregársela a Royal Caribbean³.

Dijo esto el entonces Presidente del puerto de Barcelona:

"I per, doncs, desenvolupar aquests conceptes de compromís, complicitat i confiança, doncs utilitzaré, compartiré amb tots vostès, tres exemples. Podríem dir tres exemples clau, recents, que demostren, insisteixo, aquest compromís i aquesta complicitat i aquesta confiança. Una mica més enllà del que he explicat fins ara: la Copa Amèrica, aquesta seu de la Copa Amèrica 2024, un segon exemple que els vull posar, també de manera breu, serà, i això és novetat, miro cap a la premsa, l'inici de la tramitació de la setena terminal de creuers al Moll Adossat, el projecte de la naviera Royal Caribbean [...]" (Minuto 18:40).

"[...] I al Port, turisme de creueres, i aquí vaig al que us anunciava abans que és aquesta nova terminal de Royal Caribbean. Royal Caribbean, una de les grans navilieres del món, ja ha presentat oficialment el projecte per construir la seva pròpia terminal de creuers a Barcelona. Serà la setena terminal de creuers que hi haurà al moll Adossat, una nova inversió estrangera a Catalunya, ja per sí mateixa es una inversió, i per tant, això es important de destacar." (minuto 27:14)

"Això es genera al 2018 amb el Sixte Cambra —president Sixte Cambra—, i l'alcaldessa Ada Colau es va arribar a un acord per tal de redefinir aquests espais i estem donant compliment a aquest acord del 2018: concentrem tot el tràfic de creuers al moll Adossat, reduïm el nombre de terminals a set. [...]" (minuto 28:12)

"Al moll Adossat quedaran situades les actuals tres terminals públiques que diem, que gestiona Creuers de Barcelona, les dues terminals de grup Carnival, que ja està en funcionament, la terminal del grup Royal Caribbean, aquesta novetat que els hi explicat ara, i la que ja està desenvolupant MSC, que és una altre de les grans navilieres de creuers del món. Royal Caribbean sempre ha posicionat a Barcelona els vaixells més moderns de la flota, que són els més avançats tecnològicament, i ha apostat per fer del port de Barcelona el seu port base, com altres navilieres, de fet. Al 2021, Royal Caribbean va tindre un 61.5% del total de passatgers que eren port base. I això és important d'explicar perquè ser port base, precisament, ens dona molta rendibilitat, tant en impacte econòmic com en ocupació. Hem parlat molt de Royal Caribbean, però, torno a insistir que MSC està desenvolupant també la seva pròpia terminal. Només un parèntesis, la inversió de MSC és de 33 milions d'euros, per tant, de nou, una inversió estrangera d'una multinacional a Catalunya. Es preveu que aquesta estació marítima de MSC, la de Royal Caribbean acaben de presentar els papers, estarà operativa al 2024." (minuto 30:11)

³ La intervención completa del anterior presidente en el Fórum Europa, a la que se hace referencia en la noticia del ABC Cataluña, puede verse en el siguiente enlace:

<https://www.nuevaeconomiaforum.org/videoforum/forum-europa-tribuna-catalunya-con-el-sr-damia-calvet-presidente-del-port-de-barcelona>

"Ara sí que acabo, *Copa Amèrica, Royal Caribbean*, reactivació econòmica a Nissan: tres exemples que encaixen en els conceptes de compromís, de complicitat, de confiança que volem que sempre tingui el port per ajudar a tenir una Barcelona de primera, un país de primera amb més i millors oportunitats per la seva gent."
(minuto 45:10)

[...]

"En aquest diàleg permanent, ja poder arribar a materialitzar projectes. Quan no hi ha prou col·laboració publico-privada, quan no hi ha prou visió interinstitucional quan, per tant, no hi ha diàleg, pues els projectes s'embarraquen, per entendre'ns, i costa molt de tirar endavant. Jo m'atreveixo a dir que el port és un dels exemples clars, arquetípic, de col·laboració publico-privada. Perquè fixeu-vos, tot el domini portuari és públic, tot, tot, el domini portuari és públic, el gestionem des de l'Autoritat Portuària i el gestionem a través de concessions i de servei a operadors. Per tant, allà ho vivim cada dia. Per això, quan l'Aurora ens va trucar i ens va dir " escolta, estem armant aquí una part privada de la oferta" nosaltres ho vam entendre de seguida. Per tant, sí, efectivament, aquest és el camí, sense dubte".
(minuto 47:20)

Finalmente, el Sr. Calvet concluyó lo siguiente en relación con Royal Caribbean:

"Limitar el nombre de terminals. Això és el que vam acordar amb l'Ajuntament de Barcelona. Gener del 2008 [en realitat es 2018], acord signat entre qui em va antecedir en el càrrec, Sixte Cambra i l'Alcaldessa, Ada Colau, i per tant nosaltres estem complint amb allò que es va signar, que deia: reubicar i limitar. Reubicar vol dir en el moll adossat, que és molt atractiu, la fila de creuers, però a l'hora molt pràctic a efectes logístics, i l'allunyem de les zones habitades, perquè és evident que tenen unes externalitats negatives els creuers, en tant a la qualitat de l'aire (que tot això va millorant) [...], ara per ara nosaltres som pioners en un combustible transició, que és el gas natural líquid, que no emet gasos contaminats, però sí que continua emetent gasos d'efecte hivernacle [...]. I, a banda d'aquesta reubicació [...] també limitació a set, tindrem set i no més, però aquestes set han de poder operar lliurement. Entre d'altres coses perquè diguéssim hi ha uns temps d'escala i nosaltres no els podem obviar. Les limitacions basades en altres conceptes han fracassat totes. I, per tant, tenint en compte aquesta experiència, nosaltres vam signar el que vam signar, que vol dir reubicació i set terminals i ho estem desenvolupant. Si no ho estiguéssim fent o estiguéssim enrederint-nos pues hauria d'admetre-ho, però no. Avui he pogut anunciar Royal Caribbean i, per tant, fixis en tres, més dos, més una, més una, set, i allà els tindrem. I además, caram, tindre una terminal pròpia de Carnival, tindre una terminal pròpia de Royal Caribbean i tindre una terminal pròpia de MSC, a banda de tenir garantida, doncs els atracs de navieres de primer ordre com The Ritz-Carlton, o Virgin, o altres, doncs, en fi, ens posa allà on ja som però on volem continuar sent i on encara hem de potenciar més, que és a ser el primer port del Mediterrani, el primer port d'Europa en creuers. Nosaltres diem sovint una cosa que és una mica trampa, m'ho permetran, eh, que

és que som el primer port del món si trèiem el Carib. És bastanta trampa perquè el Carib, diguéssim, té unes dimensions colossals en nombre de creuers i de passatgers. Però si treus el Carib, que és el primer mercat del món, després, quin mercat ve? El Mediterrani. I dins del Mediterrani? Barcelona. I, per tant, estiguem-ne ben contents. Hem limitat activitat en les ubicacions i les dimensions que creiem que necessita la ciutat, que necessita l'activitat econòmica, que necessita l'ocupació, i ho fem d'una manera, además, molt sostenible [...]. (minuto 48:25)

Como puede verse, no es que existan indicios de que la Autoridad Portuaria había decidido (es más, había comprometido) ya la concesión de la Terminal G a Royal Caribbean hace casi cuatro años, sino que nos encontramos ante claras e incontestables evidencias de que ello es así. Son evidencias de que la nueva terminal (Terminal G), **la última terminal de cruceros que se podrá construir y operar en el puerto de Barcelona**, se viene negociando con Royal Caribbean desde antes del 2018.

Que ello es así, se desprende también del informe-propuesta suscrito por la Dirección General de fecha 14 de octubre de 2020, que está repleto de evidencias de que la voluntad de la Autoridad Portuaria era adjudicar el Concurso a Royal Caribbean. Dicho informe, que también consta en el expediente administrativo de la Licitación —y que se ha acompañado como Documento nº 2 al formar parte del acuerdo del Consejo de 28 de abril de 2021—, analiza, entre otras cosas, el número de escalas que realiza Royal Caribbean en el puerto de Barcelona, así como la eslora de sus embarcaciones (superior a 325m y 350m), **que son los dos principales criterios que se utilizan ahora para valorar la Oferta Económica en el Pliego de Bases**. En efecto, dicho informe establece:

"[...] las únicas dos estaciones marítimas diseñadas y construidas para atender "megacruceros" (D y E) son de titularidad privada, por lo que el puerto de Barcelona no dispone de instalaciones adecuadas para atender, en un solo edificio, este tipo de cruceros del resto de navieras, ya que las actuales terminales A, B y C no están preparadas para atender por sí solas y de forma simultánea tres "megacruceros". Tal como se vio en la Figura 6. precisamente son las navieras Grupo Royal y MSC Cruises las que tienen mayor número de escalas de este tipo de buques en el puerto".

"4.8.1 Terminal G: terminal marítima de pasajeros en régimen de crucero de uso particular para Royal Caribbean Cruises.

La solicitud inicial de Royal Caribbean Cruises preveía la demolición de la actual Terminal C y la construcción de una nueva estación marítima de unos 12.000 m², preparada para los buques de la clase "Oasis" (con una eslora de 360 m), más la construcción de un área intermodal en doble altura para dar servicio a estos buques. Además, esta empresa tiene prevista la construcción de una nueva clase de cruceros de mayores dimensiones y propulsados por GNL"

Todo ello deja claro que los criterios del Pliego de Bases encubren una adjudicación directa a Royal Caribbean, pues precisamente se tienen en cuenta el número de escalas en el puerto de embarcaciones superiores a los 325m y 350m de eslora, así como el tráfico total de pasajeros con origen / destino Barcelona que, obviamente, es mayor en el caso de los mega cruceros. Por lo tanto, la Autoridad Portuaria, conociendo al detalle la actividad y embarcaciones de Royal Caribbean en el puerto de Barcelona, ha diseñado un Pliego de Bases a su medida. Es decir, "**para la flota actual y futura de Royal Caribbean**", según el citado informe-propuesta de 14 de octubre de 2020.

Pues bien, aunque la Autoridad Portuaria sabía ya desde 2018 (en virtud de un acuerdo institucional alcanzado con el Ayuntamiento de Barcelona), que las terminales de cruceros en el puerto de Barcelona se limitarían a siete, y que, por lo tanto, no sería posible otorgar más concesiones demaniales para la construcción y explotación de ese tipo de terminales, no sometió a concurso la adjudicación de la última, la Terminal G. Y en lugar de mantener una posición neutral y abierta al mejor proyecto, comenzó a negociar con Royal Caribbean para acomodar el espacio portuario que quedaba disponible a las necesidades de dicha compañía, y ha acomodado la una Licitación, a las características y necesidades de la misma, con exclusión de cualquier otro licitador. En síntesis: la Terminal G era ya en 2018, "**la terminal de Royal Caribbean**" como dijo abiertamente el anterior presidente de la Autoridad Portuaria en su presentación en el Foro Europa, y se reconoce también, de la misma forma, clara y diáfana, de los informes internos de la administración portuaria.

La existencia del acuerdo entre la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento de Barcelona, por el que se limitaron a siete, las terminales de cruceros del puerto de Barcelona, según explicó el Sr. Damià Calvet, también fue objeto de una nota de prensa publicada por el propio Ayuntamiento de Barcelona, el 19 de enero de 2018⁴, que establece que:

"el consistori i l'Autoritat Portuària han acordat limitar el nombre definitiu de terminals marítimes internacionals –terminals de creuers– a 7, que es concentraran totes al moll Adossat seguint un pla d'etapes. Per tant, es retiraran totes les terminals de creuers del 'port ciutat' i s'obriran les zones que ocupen a l'ús ciutadà".

Llegados a este punto, es importante tener en cuenta la sentencia del TJUE de 14 de julio de 2016, dictada en los asuntos acumulados C-458/14 y C-67/15, sobre la necesidad de que las concesiones de bienes del dominio público respeten el principio de no discriminación y pública concurrencia cuando tengan como objeto **el ejercicio de una actividad económica que se encuentre limitada en el dominio público:**

⁴ Dicha nota de prensa, puede consultarse en el siguiente enlace:

<https://ajuntament.barcelona.cat/premsa/2018/01/19/lajuntament-i-el-port-de-barcelona-acorden-una-nova-ordenacio-dels-espais-portuaris-de-la-ciutat/>

"49. En el supuesto en que las concesiones controvertidas en los litigios principales estén comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo 12 de la Directiva 2006/123 (LCEur 2006, 3520) —extremo que corresponde determinar al órgano jurisdiccional remitente, como se desprende del apartado 43 de la presente sentencia— procede señalar que, según el apartado 1 de esta disposición, la **concesión de autorizaciones, cuando su número esté limitado debido a la escasez de recursos naturales, debe someterse a un procedimiento de selección entre los candidatos potenciales que debe ofrecer todas las garantías de imparcialidad y de transparencia, en particular la de una publicidad adecuada.**

[...]

63. Procede señalar igualmente que las concesiones controvertidas en los litigios principales se refieren a un derecho de establecimiento en la zona de dominio público con vistas a una explotación económica con fines turístico-recreativos, de modo que las situaciones a las que se refieren los litigios principales están comprendidas, por su propia naturaleza, en el ámbito de aplicación del artículo 49 TFUE.

64. A este respecto, este Tribunal ha declarado ya que, cuando las autoridades públicas tienen la intención de adjudicar una concesión no comprendida en el ámbito de aplicación de las directivas relativas a las distintas categorías de contratos públicos, están obligadas a respetar, en general, las normas fundamentales del Tratado FUE y, en especial, el principio de no discriminación (véase, en ese sentido, la sentencia de 17 de julio de 2008, ASM Brescia, C-347/06, EU:C:2008:416, apartados 57 y 58 y jurisprudencia citada)."

Lo mismo recoge el artículo 109.2 del TRLPMM, el cual establece que cuando esté limitado el número de prestadores, las licencias se otorgarán por concurso público. Y así lo ha establecido también el Tribunal Supremo en su sentencia núm. 3126/2021, de 20 de julio, que concluye lo siguiente en un supuesto similar al presente:

"En definitiva, era más que evidente que si lo solicitado por el originario peticionario del proyecto era prestar, en las instalaciones, ese servicio náutico-deportivo y dada la naturaleza de tales instalaciones, **por más que el solicitante pidiese la tramitación por el procedimiento de competencia de proyectos –petición que aventuraba el devenir del procedimiento–, la Autoridad portuaria, precisamente por esas características de las instalaciones, debió acudir ya directamente al procedimiento de concurso, porque el artículo 85.1º ya vimos que le autorizaba a ello; y nunca se ha justificado las razones por las que se excluyó ese procedimiento, que comporta la mayor garantía en cuanto a los principios que debía regir la concesión. Pero lo que sí era obligado que al presentarse proyectos para ese mismo uso, es decir, interés portuario, debió transformar el procedimiento por el de concurso, como le imponía, ahora de manera necesaria, el artículo 85. Y es que, en definitiva, el interés portuario que exige tomar en consideración el mencionado**

precepto, no es sino el del uso a que se destina el bien de dominio portuario cuya concesión se solicita como es lógico y evidencia el hecho de que se haga referencia a ese interés cuando en el artículo 99 se regula el rescate de las concesiones.

Actuar como pretendió la Administración demandada, por más que se trate de justificar por la Abogacía del Estado, fijando, una vez conocidos con exhaustividad por la Autoridad portuaria, no por los solicitantes, el contenido de los respectivos proyectos y determinar con una amplitud de criterios indeterminados el mejor interés portuario, ante solicitudes cuando menos similares, necesariamente han de vulnerar los principios esenciales en estos procedimientos, en que deben regir los de publicidad, imparcialidad, transparencia y concurrencia competitiva."

La doctrina del Tribunal Supremo y del TJUE es pues plenamente aplicable al caso que nos ocupa. Nos encontramos ante un caso en el que la Autoridad Portuaria de Barcelona ya conocía antes de que Royal Caribbean presentara su primera oferta (petición de concesión), que la actividad económica de cruceros en el puerto de Barcelona estaba limitada a siete terminales, y que la Terminal G era la última. Por lo tanto, para garantizar el principio de pública concurrencia, objetividad y no discriminación, la Autoridad Portuaria tenía que haber convocado directamente el concurso en virtud de los artículos 85.1 y 109.2 del TRLPMM, pues era el procedimiento que mejor garantizaba la libre concurrencia. Pero no lo hizo porque —como hemos visto— la concesión ya estaba comprometida con Royal Caribbean, con quien la administración portuaria había ido trabajando la propuesta de dicha compañía, con el fin de encajarla mejor en el espacio portuario. Nunca hubo la menor intención de abrir un verdadero proceso competitivo. La decisión ya estaba tomada en 2018. Y esa decisión era que la Terminal G, la última terminal de cruceros del puerto de Barcelona, **tenía que ser "la terminal de Royal Caribbean"**. Por ello, cuando mis representadas, las compañías integrantes del Consorcio, presentaron su proyecto en competencia —ahora entendemos que de forma no esperada—, fue necesario articular las medidas oportunas para impedir que pudieran presentarlo en la Licitación, articulando para ello un Pliego de Bases del concurso, acomodándolo perfectamente a las características de Royal Caribbean; es decir, haciéndole un "traje a medida", y haciendo completamente imposible la participación del Consorcio; **lo que constituye un auténtico fraude de Ley, al encubrir la Licitación una adjudicación directa.**

3. **La desproporcionalidad de los criterios y requisitos del Pliego de Bases demuestra la intención de adjudicar el concurso a Royal Caribbean, excluyendo la participación del Consorcio.**

En efecto, la presentación (inesperada) de un proyecto alternativo al de CCC por parte del Consorcio, obligó a la Autoridad Portuaria a cumplir con lo dispuesto en el artículo 86.1.b) TRLPM y a convocar la Licitación. No obstante, para asegurar el compromiso

adquirido con Royal Caribbean, había que articular un Pliego de Bases a medida de las características de dicha compañía, con la que se había estado negociando desde hacía cuatro años. Y así se ha hecho.

En particular, del Pliego de Bases destaca lo siguiente:

En las **secciones C.1.2. y C.2.2 del Cuadro Resumen** se exige, como requisito, que el licitador tenga un mínimo de cinco cruceros de eslora superior a 325 m o que, si se presenta una oferta conjunta (como es el caso del Consorcio), **cada una de las navieras** tenga, al menos, un crucero con dicha eslora:

*"C.2.2.- En caso de formularse **oferta conjunta**, será de aplicación lo siguiente:*

- Solvencia económica. Como mínimo uno de los licitadores deberá cumplir, por sí solo, el requisito de solvencia económica exigida (disponer de un patrimonio neto superior a CINCUENTA MILLONES (50.000.000.-) DE EUROS, mientras que el resto deberán disponer de una cifra de patrimonio neto igual o superior a VEINTE MILLONES (20.000.000.-) DE EUROS.

- Solvencia técnica. Deberá cumplirse de forma cumulativa, lo siguiente:

a) Por un lado, que, de forma conjunta, que los diferentes licitadores hayan explotado en el año 2022 o sean titulares de un mínimo de 5 cruceros turísticos con una eslora superior a 325 m., ya sea como propietarios o como gestores a través de su fletamento.

b) Y, por otro, que cada licitador por separado haya explotado en el año 2022 o sea titular de un mínimo de 1 crucero con una eslora superior a 325 metros, ya sea como propietario o como gestor a través de su fletamento"

No obstante, **en el expediente no se justifica técnicamente por qué motivo se exige este requisito**. De hecho, el informe de la SGEPP de 28 de noviembre de 2022, que corregía los Pliegos de Bases, establecía que:

"Estas correcciones responden a los siguientes motivos:

Mejora técnica en la definición de la oferta de buques cuyos motores auxiliares utilicen combustibles de transición y alternativos de origen verde. Se introducen las siguientes correcciones:

a. Sólo se valorarán aquellos cruceros con eslora superior a 325m.

b. La condición que se deberá cumplir será la de disponer de un certificado, de acuerdo con la normativa internacional (OMI), para poder operar estos combustibles de transición y/o alternativos de origen verde, tales como LNG. Bio-LNG, e-metanol, e-amoniaco, biofueles, etc."

Por lo tanto, de entrada, y sin dar ningún tipo de justificación al respecto, se excluye de la posibilidad de participar a todas aquellas navieras que no dispongan de, al menos, un crucero de 325m de eslora, aunque estas se presenten en consorcio con otras navieras que sí dispongan de cruceros de esas características.

Como puede observarse de la tabla (registro de buques) que se reproduce más abajo, este requisito saca del concurso al Consorcio, y aumenta el crédito de CCC (Royal Caribbean). Lo que, de conformidad con la sentencia núm. 133/2018, de 15 de marzo del TSJIB y la STS 20/07/2021 anteriormente citada, infringe el principio de igualdad y libre concurrencia.

En relación con los criterios de valoración previstos en el Pliego de Bases, destaca que en el **Sobre 3**, se requiere incluir una previsión de tráfico, en la que "*Los valores necesarios que ofertar, de forma anual, serán los siguientes:*

** Tráfico total de pasajeros con origen/destino Barcelona.*

** Número de escalas de cruceros con una eslora superior a 350 m.*

** Número de escalas de cruceros con una eslora superior a 325 m.*

** Número de escalas de buques con eslora superior a 325 m que dispongan de la correspondiente certificación, de acuerdo con la normativa internacional (OMI), para que sus motores principales puedan utilizar combustibles de transición y/o alternativos de origen verde, tales como LNG. Bio-LNG, e-metanol, e-amoniaco, biofueles, etc."*

En los criterios de valoración de la Oferta Económica, que en total suman 70 puntos, se valora:

- con 20 puntos el "*Número de escalas de cruceros con una eslora superior a 350m*",
- con 5 puntos el "*Número de escalas de cruceros con una eslora superior a 325m*",
- con 15 puntos "*Número de escalas de buques con eslora superior a 325m que dispongan de la correspondiente certificación, de acuerdo con la normativa internacional (OMI) [...]*"
- y, también con 20 puntos, "*Número de pasajeros con origen/destino Barcelona*" —. Y ello, está claro, porque los cruceros con mayor eslora son también los que tienen mayor capacidad para transportar a un mayor número de pasajeros.

Es decir, que el 60% de la evaluación de las ofertas (60 puntos sobre los 100 posibles), se basa en el número de escalas de cruceros con esloras superiores a los 325m y 350m .

En consecuencia, dicha evaluación descansa única y exclusivamente en el tipo de cruceros, que tienen que ser, por fuerza mega cruceros , con exclusión de todos los demás tipos. Aunque los informes de la administración portuaria que sirvieron de fundamento a la remodelación de los espacios portuarios para la creación de la Terminal G, no establecieron que dicha terminal tenía que ser *única y exclusivamente* para mega cruceros.

A pesar de la importancia que tienen los referidos criterios en la Licitación, no se justifica en el Pliego de Bases la proporcionalidad y adecuación de los mismos para la consecución del objetivo perseguido, que debía ser la construcción de una terminal de cruceros adaptada también para recibir mega cruceros, y no una terminal exclusivamente para mega cruceros, que es lo que en realidad se está exigiendo en el Pliego de Bases.

Recordemos también que ni en el comunicado de prensa (DOC nº 7), ni en la exposición del Sr. Damià Calvet, se hace mención a que la Terminal G debe ser una terminal, única y exclusivamente para mega cruceros.

Pues bien, la exigencia de estos requisitos y criterios de valoración solamente encuentra su (injustificable) explicación en la voluntad de la Autoridad Portuaria de adjudicar el concurso a CCC (Royal Caribbean), puesto que es la única naviera que dispone de cruceros ⁵de más de 350m de eslora⁶. Gracias a este criterio de valoración se asegura para CCC (Royal Caribbean), nada menos que 20 puntos. Asimismo, Royal Caribbean es la naviera que dispone de más cruceros de entre 325m y 350m de eslora (contando con las navieras que pertenecen a su grupo).

Para tener una visión comparativa que no deja lugar a dudas sobre lo que exponemos, en la siguiente tabla se han resumido los datos de las 33 compañías internacionales de cruceros registradas en <https://www.cruisetimetables.com/#ships>:

⁵ Son los siguientes: (i) Wonder of the Seas (362m), (ii) Allure of the Seas (362m), (iii) Oasis of the Seas (360m), (iv) Symphony of Seas (362m); y (v) Harmony of the Seas (362m). Asimismo, actualmente está en construcción de un sexto, Icon Of The Seas (364.8 m), que se prevé finalizar para 2024.

⁶ Dicha información, ha sido extraída del siguiente enlace: <https://www.sec.gov/Archives/edgar/data/884887/000088488722000008/rc1-20211231.htm>, pudiendo ser consultadas las especificaciones de los buques en el siguiente enlace <https://www.cruisetimetables.com/#ships->.

Naviera	Cruceros con más de 325 m eslora y menos de 350 m	Cruceros con más de 350 m de eslora
Royal Caribbean	8	6
MSC	9	0
AMBASSADOR	0	0
AIDA	2	0
AZAMARA	0	0
CARNIVAL	3	0
CELEBRITY	2	0
CELESTYAL	0	0
COSTA	2	0
CUNARD	0	0
DISNEY	3	0
FRED OLSEN	0	0
HAPPAG LLOYD	0	0
HAL	0	0
MANO MARITIME	0	0
MARELLA	0	0
NCL	7	0
OCEANIA	0	0
P&O	3	0
P&O AUSTRALIA	0	0
PAUL GAUGUIN	0	0
PHOENIX REISEN	0	0
PRINCESS	7	0
RSSC	0	0
SAGA	0	0
SEABOURN	0	0
SEADREAM	0	0
SILVERSEA	0	0
STAR CLIPERS	0	0
TUI	0	0
VIRGIN VOYAGES	0	0
VIKING	0	0
WINDSTAR	0	0

Como se ve, de las 33 referidas compañías de cruceros:

Sólo 10 disponen de cruceros de 325m de eslora:

- 5 de ellas son del grupo CARNIVAL;
- 2 son del grupo ROYAL CARIBBEAN; y
- las 3 compañías restantes son MSC, NCL (Norwegian, una de las navieras integrantes del Consorcio) y Disney.

De estas navieras, grupo Carnival y MSC ya son titulares de concesiones demaniales para la explotación de terminales de cruceros en el puerto de Barcelona, lo que explica que no hayan participado en la Licitación.

Sólo Royal Caribbean dispone de cruceros de más de 350m de eslora.

Por lo tanto, es evidente que, por lo menos, 60 de los 70 puntos de la Oferta Económica **están garantizados para Royal Caribbean**, quedando el resto de navieras con capacidad de presentar ofertas, como lo son mis mandantes, condenadas a perder la Licitación en la Oferta Económica, ya que **se valora con 20 puntos el número de escalas de cruceros con más de 350m de eslora, y Royal Caribbean es la única naviera que dispone de dichos cruceros.**

Es claro pues que el Pliego de Bases ha sido especialmente diseñado para adjudicar la Concesión a CCC (Royal Caribbean), consolidando de este modo un plan empresarial preconcebido, largamente negociado, y públicamente anunciado entre la Autoridad Portuaria y Royal Caribbean, en flagrante infracción de los principios de publicidad, imparcialidad, transparencia y concurrencia competitiva, y conculcando el principio de igualdad, lo que supone la nulidad de pleno Derecho de las Resoluciones Impugnadas.

Sobre todo ello conviene destacar, en primer lugar, que el Tribunal Supremo, entre otras, en la citada sentencia nº 1093/2021, de 26 de julio, ha establecido que en la tramitación de los procedimientos para la adjudicación de las concesiones portuarias, es cuestión fundamental el respeto a los referidos principios:

*"La respuesta a tal cuestión requiere que partamos del **régimen jurídico aplicable a estas concesiones demaniales** pues, como hemos recordado recientemente en nuestra sentencia de 20 de julio de 2021, rec. 2800/2020, (en el mismo sentido, sentencias de 5 de julio de 2016 (RJ 2016, 3901), rec. 954/2014 FJ 5 y de 11 de julio de 2014 (RJ 2014, 4320), rec. 5219/2011), **estas concesiones sobre el dominio público portuario, como es la de autos, no se rigen por la legislación de contratos del sector público de la que se encuentran excluidas (arts. 4.1.o/ TR de la LCSP de 2011 (RCL 2011, 2050) y 9.1 LCSP de 2017 (RCL 2017, 1303y RCL 2018, 809)), sino por la propia regulación contenida en el TRLPE (arts. 81 y ss), aplicándose supletoriamente la legislación sobre costas (art. 67.1 TRLPE), así como la Ley 33/2003 (RCL 2003, 2594), del Patrimonio de las Administraciones Públicas (art. 84.3, de esta última norma).***

*Ello no obstante y hecha esta matización, en su otorgamiento -y así lo hemos recordado también en dicha sentencia de 20 de julio de 2021 (RJ 2021, 3768) -, **tanto si se sigue el procedimiento de competencia de proyectos como el de concurso seguido en este caso (art 85 TRLPE), han de respetarse los principios de publicidad, imparcialidad, transparencia y concurrencia competitiva, pues así se***

deriva de dicha regulación y se encuentra ínsito en el propio procedimiento de concurso aquí utilizado."

Y, en segundo lugar, nos encontramos ante un caso en el que quiebra, de forma flagrante, el Principio de Proporcionalidad de los requisitos establecidos en el Pliego de Bases; requisitos que exigen a los buques de los licitadores unas esloras superiores a 325m y 350m, **que solamente Royal Caribbean puede cumplir**. Ello en clara infracción del artículo 113.7 del TRLPMM, que establece que:

"los Pliegos de Prescripciones Particulares no contendrán exigencias técnicas para la prestación de los servicios que alteren injustificadamente las condiciones de competencia ni ningún otro tipo de cláusula que suponga, en la práctica, la imposibilidad de que un número suficiente de operadores concurren al mercado".

Pero eso es precisamente lo que se pretende en este caso, mediante el Pliego de Bases que impugnamos: que no se presente al concurso ningún operador más que Royal Caribbean, ya que es a este con quien la administración portuaria se ha comprometido a adjudicar la concesión de la nueva Terminal G, tramitando la Licitación para "cubrir el expediente", contraviniendo los Principios de Igualdad y de Libre Concurrencia .

En este punto, debe tenerse en cuenta la sentencia núm. 133/2018, de 15 de marzo, del Tribunal Superior de Justicia de las Islas Baleares, que resuelve un supuesto similar al que nos ocupa, en el que la Autoridad Portuaria de Baleares estableció como criterio de valoración en los Pliegos, el "arraigo al club náutico", lo que se consideró contrario al principio de igualdad y libre concurrencia, porque solamente una naviera podía cumplir con el referido criterio:

"Al valorarse "el arraigo y la proyección que el club tenga dentro de la sociedad dónde se desarrolla" y resultar que, como sobradamente conoce la APB, el CLUB NÁUTICO DE IBIZA es el único club náutico del Puerto de Eivissa, ya vemos que dentro del primer criterio de puntuación se está fijando aquel que sólo puede acreditar el Club que presentó la petición de concesión, pues ningún otro club náutico -ni el recurrente ni cualquiera otro- podrá invocar tal arraigo.

Si a lo anterior se añade que este primer criterio -que sólo el Club Náutico de Ibiza puede acreditar- se prioriza desproporcionadamente sobre los demás, la supuesta concurrencia competitiva no es tal. Concretamente en el Baremo se expresa que "los niveles de priorización en la evaluación están recogidos de mayor a menor nivel, desde el nivel 1 al nivel 4. El coeficiente de ponderación para la evaluación de cada uno de estos niveles deberá superar al del nivel inmediato inferior en, como mínimo un 100 %". Es decir, al resultar que el "arraigo" pesa -como mínimo- el doble que sobre los criterios de estructura tarifaria y cuatro veces más - como mínimo- que el número y dimensiones de los amarres, o el fomento de actividades deportivas, ya

advertimos que este criterio, por su importancia en la ponderación y porque sólo puede ser invocado por uno de los clubs náuticos en concurrencia, vulnera el principio de igualdad.

[...]

Si sólo el Club Náutico que pide la concesión tiene dicho arraigo, la llamada a otros posibles proyectos concurrentes, es superflua, asemejándose a la adjudicación directa."

Es evidente la similitud del supuesto de hecho analizado por la referida sentencia con el caso que nos ocupa, ya que, como hemos expuesto, solamente Royal Caribbean dispone de cruceros con eslora superior a los 350m, lo cual conocía la administración portuaria con mucha anterioridad al lanzamiento de la Licitación. Lo que implica —en palabras del TSJIB— que la llamada a otros posibles proyectos concurrentes (entre los que se encuentra el del Consorcio), es completamente superflua, **convirtiéndose de este modo el procedimiento de licitación en una improcedente adjudicación directa.**

Dicho de otro modo, lo anterior deja bien a las claras que la Licitación tiene como finalidad culminar un acuerdo que se ha ido perfilando durante años entre la Autoridad Portuaria de Barcelona y Royal Caribbean para restringir la competencia en el mercado del servicio al pasaje en régimen de crucero turístico en el puerto de Barcelona, que constituye una conducta prohibida por el artículo 1.1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, y por el artículo 101.1 del TFUE, acuerdo que es nulo de pleno derecho de acuerdo con los artículos 1.2 de la citada Ley 15/2007 y 101.2 del TFUE.

Por lo tanto, las Resoluciones Impugnadas son radicalmente nulas y manifiestamente contrarias a Derecho. Y a este respecto, cabe destacar también que, aunque la LJCA no se refiera expresamente a la nulidad de pleno Derecho del acto recurrido como motivo para acordar la medida cautelar de suspensión, la Jurisprudencia sí lo reconoce como tal, estableciendo que ésta puede operar "*siempre que la concurrencia de un vicio de esta naturaleza (nulidad) parezca clara y tenga verosimilitud*" (STS 19/05/2008). Que es lo que ocurre en el presente caso, en el que es patente que las Resoluciones Impugnadas están viciadas de la causa de nulidad de pleno Derecho del artículo 47.1, apartado e), de la Ley 39/2015.

TERCERA. Ponderación de los intereses en conflicto: clara prevalencia de los intereses del Consorcio sobre los de la Autoridad Portuaria, ya que su defensa equivale, en este caso, a la defensa del Interés Público.

1. Doctrina a tener en cuenta a la hora de ponderar los intereses en conflicto.

La doctrina del Tribunal Supremo ha establecido que "*no basta afirmar apodícticamente la superioridad del interés público sobre el privado*" sino que es necesario llevar a cabo un relato del que pueda inferirse la necesaria ponderación de los intereses contrapuestos en el caso concreto (STS 15/06/2002 y 25/10/2013).

Pues bien, de la referida doctrina del Tribunal Supremo se desprende que lo que debe sustentar la adopción o no de la medida cautelar, debe ser no el "interés público" entendido como algo abstracto, sino el **interés del caso concreto en juego**.

Así pues, no vale la mera alegación de que se entiende que la administración recurrida defiende siempre el interés público, mientras que el recurrente defiende simplemente un interés privado; y que, por lo tanto, el primero debe prevalecer siempre sobre el interés privado del recurrente, para justificar el mantenimiento de la ejecutividad del acto recurrido, con desestimación de la medida cautelar de suspensión.

Una de las reglas más importantes a tener en cuenta en la ponderación de los intereses en conflicto es el examen de la incidencia que una determinada medida puede tener sobre los intereses de las partes a las que afecta, siendo necesaria la consideración de los beneficios y perjuicios que causaría a unos y a otros. La ponderación no se refiere pues a la relevancia de los respectivos intereses en conflicto, sino al balance de perjuicios / beneficios concretos que puede ocasionar una medida concreta, tanto para el interés privado, como para el interés público.

Como reitera hasta la saciedad la Jurisprudencia:

"cuando las exigencias de ejecución que el interés público presenta son tenues bastarán perjuicios de escasa entidad para provocar la suspensión; por el contrario, cuando aquella exigencia es de gran intensidad, sólo perjuicios de elevada consideración podrán determinar la suspensión de la ejecución del acto" (ATS 3/06/1997, entre otros)".

Así pues, será necesaria la *perturbación grave* de intereses generales para no acordar la medida, cuando hay fundamento para adoptarla. O, dicho de otro modo, *sólo si de la suspensión se derivasen perjuicios de elevada consideración para el interés público o para terceros, podrá razonablemente denegarse la suspensión de la ejecución del acto recurrido*.

2. Ponderación de los intereses en conflicto en el presente recurso.

En el caso que nos ocupa, no estamos ante el interés público representado por la Autoridad Portuaria de Barcelona en contraposición a un interés particular o privado de las compañías que conforman el Consorcio, puesto que **la concesión de la Terminal G no tiene como objeto la prestación de un servicio público, sino una concesión demanial para la explotación de una terminal de cruceros de uso particular**. Es decir, del negocio de CCC (Royal Caribbean).

En efecto, el objeto de la Licitación no es un servicio público, sino una actividad privada que ocupará parte del dominio público portuario. Por lo tanto, no existe un derecho de Royal Caribbean (ni de ningún otro tercero) a obtener una concesión demanial para

desarrollar la actividad de terminal privada de cruceros, ni un derecho de instalarse en el puerto de Barcelona. En consecuencia, no existen unos intereses públicos a proteger en el presente pleito, que justifiquen la no adopción de la medida cautelar, sino todo lo contrario, la misma debe ser adoptada para evitar la conculcación de un interés público muy relevante, así como también perjuicios a terceros, como se expondrá con más detalle a continuación. Por otra parte, la suspensión de la Licitación hasta que se dicte sentencia, tendría como única consecuencia el mantenimiento de la situación y actividad actual en el puerto, lo que implica que el mismo seguirá con su tráfico y operativa habitual.

Es por ello que, en palabras del Tribunal Supremo, no puede considerarse que las exigencias de ejecución que el interés que la Autoridad Portuaria presenta (que no es interés público como se ha dicho), sea en este caso de “gran intensidad”, sino más bien todo lo contrario; por lo que bastaría que de ello pudieran derivarse perjuicios de escasa entidad para mis representadas o para terceros de proseguir la Licitación, para justificar la suspensión de ésta, y de las Resoluciones Impugnadas.

En el caso que nos ocupa, el Interés Público —que es la preservación de los Principios de Pública Concurrencia, de Libre Competencia y de Igualdad en la Licitación— no se vería afectado con la suspensión de las Resoluciones Impugnadas. Antes al contrario, se vería protegido y preservado. En cambio, los intereses del Consorcio (y de terceros) se verían gravemente perjudicados en el caso de que la Licitación no se suspendiera y continuara su curso hasta la adjudicación del concurso y el otorgamiento de la concesión a CCC (Royal Caribbean), ya que se impediría **a otros posibles competidores (entre los que se encuentra el Consorcio) su participación en la Licitación**, que se plantea como el envoltorio formal de una verdadera adjudicación directa a Royal Caribbean.

Por el contrario, la suspensión de la Licitación es necesaria, tanto para preservar los referidos principios de igualdad y pública concurrencia en la propia Licitación, facilitando la participación en esta de otros concursantes y la presentación de alternativas, como para **evitar los graves perjuicios que se causarían a mis representadas y a terceros en el caso de no suspenderla**. Si se llegara a consumir la adjudicación del concurso a Royal Caribbean, la misma podría desplegar innumerables operaciones mercantiles y financieras con terceros para la ejecución del proyecto de la Terminal G, cuyos terceros se verían gravemente afectados (perjudicados) en caso de que el presente recurso recibiera —como esperamos— una sentencia estimatoria. Y dichos perjuicios conllevarían una evidente responsabilidad patrimonial de la Autoridad Portuaria de Barcelona, con el correlativo daño para su patrimonio.

Por otra parte, teniendo en cuenta que la nueva Terminal G está concebida para **uso particular; es decir, para el negocio de CCC (Royal Caribbean)**, es evidente que la suspensión de la Licitación y el retraso que ello suponga en la ejecución de la nueva terminal, “*la terminal de Royal Caribbean*”, no puede considerarse un perjuicio para el Interés Público.

Debe considerarse además, al valorar los intereses en conflicto, que **la construcción y explotación de una terminal de mega cruceros, que es lo que en realidad se pretende, es contraria a la finalidad del acuerdo suscrito entre el Ayuntamiento de Barcelona y la Autoridad Portuaria**, que no es otro que el de la reducción del impacto medioambiental del tráfico de cruceros y de la movilidad asociada de turistas de un día en la ciudad de Barcelona. Como es evidente, la construcción de una terminal destinada exclusivamente a mega cruceros, a efectos prácticos, supone subvertir el objeto del referido acuerdo institucional, facilitando un tráfico y afluencia de visitantes de un día muy superior al de una terminal de cruceros ordinaria. Porque, **una cosa es plantear la nueva terminal a construir, como una terminal con capacidad para acoger mega cruceros, y otra bien distinta —y contraria al repetido acuerdo— la construcción de una terminal solamente dedicada a mega cruceros**. De hecho, conviene apuntar que Janet Sanz, representante del Ayuntamiento de Barcelona en el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, **votó en contra del acuerdo de 30 de noviembre de 2022**, que convocaba el Concurso y aprobaba los Pliegos de Bases, lo que pone de manifiesto que la Licitación no se adecúa tampoco al pacto institucional alcanzado entre el Ayuntamiento y la administración portuaria en 2018.

Téngase en cuenta, que de los mismos estudios de impacto de la actividad crucerista en la ciudad de Barcelona, elaborados por el Ayuntamiento, que sirvieron de base para alcanzar el acuerdo institucional referido para limitar dicha actividad en el espacio portuario, establece que **la huella de carbono en un día, de un crucero de grandes dimensiones, supera la de 12.000 coches**. Y sobre la generación de residuos, dicho estudio revela que un mega crucero es generador de más de una tonelada al día. Por otra parte, en recientes declaraciones, el Director de Sostenibilidad del Ayuntamiento de Barcelona afirmó que los cruceristas consumen entre 200 y 300 litros de agua por persona y día, lo que representa el doble de lo que gasta cualquier ciudadano. Ante todo ello, pretender convertir la Terminal G en una terminal de mega cruceros de Royal Caribbean, además de ser improcedente y contraria a Derecho por las razones expuestas, es también diametralmente opuesta a los más elementales criterios de sostenibilidad y equilibrio medioambiental, que son valores que el Pliego de Bases dice precisamente perseguir.

En definitiva, los intereses de la Autoridad Portuaria de Barcelona no representan el Interés General, sino un interés muy concreto y particular que es el de CCC (Royal Caribbean), siendo el interés de mis representadas el de preservar los principios que conforman una licitación justa y transparente, que garantice la posibilidad de todos los interesados con capacidad de hacerlo, de presentar una propuesta de terminal de cruceros que respete los términos del acuerdo institucional. Ese interés es, por tanto, el que debe prevalecer en el presente caso, y el que fundamenta la adopción de la medida cautelar que se solicita.

CUARTA. *Periculum in mora*: el daño de imposible o muy difícil reparación que se produciría de no adoptarse la medida cautelar.

1. **Doctrina a tener en cuenta para apreciar el *periculum in mora*.**

Procede decretar la suspensión cuando el transcurso del tiempo (esto es, la sustanciación del proceso) pueda privar de sentido y utilidad para el recurrente el fallo estimatorio que finalmente pueda dictarse. Y este es el caso, porque está claro que durante la tramitación de este procedimiento, la Autoridad Portuaria de Barcelona y el (predeterminado) adjudicatario de la Concesión CCC (Royal Caribbean) van a crear **una situación de hecho irreversible o de muy difícil reparación con la ejecución del proyecto de terminal, cuya finalización está prevista para finales de 2024.**

En estos casos el Juez o Tribunal puede adoptar *cuantas medidas sean necesarias* para preservar la integridad sustancial del objeto del proceso, y asegurar la utilidad del mismo para aquella persona que lo haya emprendido, hasta el momento en que se dicte sentencia. En el mismo sentido, el artículo 728 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil.

Con respecto a la prueba de los perjuicios que pueden causar la ejecución de las Resoluciones Impugnadas, debe recordarse el criterio del Tribunal Supremo, consistente en que ***basta con un principio de prueba constituida por cualquier elemento que, aunque no bastante para constituir prueba plena, lleve a la creencia racional de la certeza de lo que se diga.*** A ello cabe añadir que *cuando el daño no es susceptible de valoración económica, se considera de reparación imposible o al menos muy difícil.* Por lo demás, el hecho de que el daño pudiera ser evaluable tampoco sería, por sí mismo, causa suficiente para denegar la medida cautelar. Y en aquellos casos en los que la evaluación ofrezca grandes dificultades, aun cuando sea posible, estaremos ante supuestos en los que deberá adoptarse la medida. En definitiva, **siempre debe ponderarse si no va a ser mucho más gravosa la reparación que la no ejecución** (STS 22/06/1998).

El concepto de la irreparabilidad o dificultad de reparación de los perjuicios (artículo 130.1 de la LJCA) no se está refiriendo sólo a los casos en que la ejecución impida la finalidad del recurso de forma definitiva y fatal, sino también a aquellos en que la ejecución del acto **puede obstaculizar gravemente y hasta extremos dificultosísimos la efectividad posterior de la sentencia estimatoria** (STS 18/07/2002).

Y contra lo anterior no sirve ni puede aceptarse la genérica alegación de que el objetivo de la Administración es hacer cumplir la Ley, ya que, en el caso que nos ocupa, es precisamente su impropcedente (y artificiosa) aplicación de la misma (viciada de nulidad), lo que se combate en el presente recurso, y lo que efectivamente puede causar perjuicios irreparables, no solo a mis representadas, sino a numerosos terceros, echando a perder

el objeto del recurso, en caso de no adoptarse la medida de suspensión de la Licitación que aquí se solicita.

Es unánime en este punto la Jurisprudencia que establece que al resolver sobre la medida cautelar, el juez, en el proceso contencioso administrativo, debe analizar si el tiempo durante el que pueda prolongarse el proceso podría frustrar la satisfacción del derecho o interés cuya tutela judicial efectiva habrá de otorgar: la sentencia definitiva, y, en consecuencia, *crear una situación jurídica provisional que dure hasta que se complete el proceso, preservando la situación litigiosa de forma tal que pueda esperar hasta la sentencia definitiva, impidiendo que el tiempo que media necesariamente entre el inicio y la conclusión del pleito pueda frustrar o poner en peligro el resultado definitivo de éste* (STS 19/02/1999 a 15/10/2012). O, dicho de otro modo: "*que la ejecución pueda causar perjuicios (...) que hagan ilusoria la estimación del recurso entablado*" (STS 12/04/1994).

Así pues, el otorgamiento de la medida cautelar depende exclusivamente de las circunstancias del caso: la medida deberá ser acordada **siempre que sea necesario para preservar la utilidad del proceso**. Y como señala la doctrina más autorizada, la forma normal de preservación de la utilidad del proceso debe ser **el mantenimiento del *statu quo ex ante***; esto es, **la privación temporal de eficacia del acto que *agrede* el patrimonio jurídico del recurrente**; o, lo que es lo mismo: la suspensión del acto recurrido⁷.

2. *Periculum in mora* en el presente recurso.

Estamos ante un caso claro en el que la no suspensión de las Resoluciones Impugnadas producirían un daño irreparable o de muy difícil reparación, que haría perder la finalidad del presente recurso.

Ello es así porque el Pliego de Bases del concurso está diseñado para que la concesión se adjudique a CCC (Royal Caribbean). La clara desproporción de los criterios de valoración que el Pliego exige, provoca que el Consorcio no pueda presentarse a la Licitación (como ninguna otra naviera) a excepción de Royal Caribbean, a pesar de haber presentado mis mandantes una propuesta muy competitiva y viable en el trámite de competencia; y ello porque, ante esos requisitos desproporcionados del Pliego, el Consorcio nunca podría ser adjudicatario del concurso, siendo esto, precisamente, lo que pretende la Autoridad Portuaria, para asegurar que solo haya un licitador y, por lo tanto, una sola compañía que esté en condiciones y cumpla los requisitos para otorgársele la concesión: aquella con la que se ha comprometido ya desde antes de 2018 la concesión: CCC (Royal Caribbean).

⁷ Jesús González Pérez, "Comentarios a la Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa" (7ª Ed CIVITAS); Juan Alfonso Santamaría Pastor "Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso- Administrativa" (IUSTEL 2010).

Ello se ha reconocido, como hemos expuesto, en la misma documentación de la Licitación, en especial en el informe de la Dirección General de la Autoridad Portuaria de 14 de octubre de 2020, anteriormente reproducido, que al abordar la reordenación de terminales en el Muelle Adosado, establece la necesidad de llevar a cabo una *"línea de ataque sin limitaciones para la flota actual y futura de Royal Caribbean"*. Y todo ello sumado a las manifestaciones del anterior presidente de la Autoridad Portuaria, Sr. Damià Calvet refiriéndose a la Terminal G como *"la Terminal de Royal Caribbean"*, y la desproporción y falta de justificación de los criterios de valoración del Pliego de Bases, que no dejan lugar a dudas de la Licitación está planteada para favorecer a CCC (Royal Caribbean) y excluir a cualquier otro posible competidor, especialmente al Consorcio.

En el caso de no suspenderse las Resoluciones Impugnadas y, por lo tanto, la Licitación, la consecuencia sería que la concesión sería adjudicada a CCC (Royal Caribbean), pues, no hay otra naviera que disponga de una flota de cruceros de más de 325m y 350m de eslora. Dicha adjudicación permitiría la ejecución del proyecto de la nueva terminal por el adjudicatario, de lo que se derivarían numerosos y significativos negocios jurídicos de todo tipo con terceros, para la ejecución de las obras, su financiación y la explotación de la nueva infraestructura. La consolidación de esta situación conllevaría el riesgo de que, en el caso de recaer en el procedimiento una sentencia que anulara las Resoluciones Impugnadas, se producirían daños muy significativos para estos terceros, con la correlativa exposición de la Autoridad Portuaria de Barcelona a reclamaciones de responsabilidad patrimonial.

Es lógico considerar pues, que siendo parte del objeto de la Licitación la ejecución de unas obras, resulta evidente que si no se suspende dicha Licitación, cuando se dicte la sentencia firme (que podría ser la dictada por el Tribunal Supremo en un eventual recurso de casación), lo más probable es que la totalidad o, cuando menos gran parte de dichas obras estén ya ejecutadas (puesto que se prevé un plazo de 36 meses para la ejecución de la nueva Terminal G). Y ello supondría la pérdida de la finalidad del presente recurso, cuyo objeto consiste, precisamente, en que se declare la ilicitud de los criterios del Pliego de Bases, y se anule, y se sustituya el mismo por otro que garantice los principios de pública concurrencia e igualdad, que permitan al Consorcio y a otros posible licitadores presentar sus propuestas al proyecto, con las debidas garantías.

En definitiva, es necesaria y urgente la adopción de la medida cautelar que aquí se solicita, para preservar el Interés Público y garantizar la finalidad del presente recurso. Y ello debe decretarse sin imposición de fianza alguna, precisamente porque son mis representadas las que acuden al amparo judicial para preservar dicho Interés Público, contra la infracción de los principios esenciales de la libre concurrencia, transparencia, e igualdad de armas en la contratación pública, y especialmente en la del dominio público portuario.

En virtud de todo lo anterior,

SUPLICO AL JUZGADO: Que tenga por formuladas las anteriores alegaciones, con los documentos que se acompañan, por solicitada la **inmediata suspensión de las Resoluciones Impugnadas y, con ello, de la Licitación** y, en sus méritos, previos los trámites pertinentes, dicte Auto decretando la suspensión solicitada, comunicándolo así a la Autoridad Portuaria demandada, con el fin de que dicte las resoluciones y practique las notificaciones conducentes a la efectividad inmediata de dicha suspensión, absteniéndose, por tanto de continuar la tramitación de la Licitación o cualquier otro tipo de procedimiento de ejecución de las citadas Resoluciones Impugnadas; todo ello, en tanto no se dicte sentencia firme en el presente recurso.

Barcelona, a 14 de febrero de 2023.

Letrado:

Procurador:

V. Anuncios

B. Otros anuncios oficiales

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

- 6954** *Resolución de la Autoridad Portuaria de Barcelona por la que se anuncia la suspensión de la convocatoria del concurso público convocado mediante acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona de fecha 30 de noviembre de 2022 para la adjudicación de una concesión administrativa que tenga por objeto la construcción y explotación de una terminal de cruceros, para uso particular, en el muelle Adosado del puerto de Barcelona (Terminal "G"). Exp. 176/2022-SGSJC.*

El Presidente de la Autoridad Portuaria de Barcelona, en fecha 7 de marzo de 2022, en virtud de las facultades delegadas por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona en la Presidencia (en sesión de fecha 26 de febrero de 2020, BOE de fecha 24/03/2020) y al amparo de lo previsto en el art. 30.5.o del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, ha acordado lo siguiente:

Primero.- Suspender la convocatoria del concurso público convocado mediante acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona de fecha 30 de noviembre de 2022 para la adjudicación de una concesión administrativa que tenga por objeto la construcción y explotación de una terminal de cruceros, para uso particular, en el muelle Adosado del puerto de Barcelona (Terminal "G").

Segundo.- Ordenar la publicación del anuncio de suspensión en los mismos medios empleados para la convocatoria del concurso.

Tercero.- Ordenar, asimismo, que se dé cuenta de estos acuerdos en el siguiente Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona que se celebre.

Barcelona, 7 de marzo de 2023.- El presidente, Josep Lluís Salvadó i Tenesa.

ID: A230008310-1