

20 de junio de 2013

Presidente

**INFORME SOBRE LAS ACTUACIONES A REALIZAR POR LA AUTORIDAD PORTUARIA ANTE LAS IRREGULARIDADES VERIFICADAS EN LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE AMPLIACIÓN DEL PUERTO Y LA SITUACION ECONÓMICA DE LA ENTIDAD**

Como me reclamaste en la reunión del Comité de Dirección celebrado el 14 de junio te he de reiterar que he tenido nulas funciones y menos aún responsabilidades desde que me reincorporé en el 2004, tras mi injusto despido y cese como Jefe de Departamento, Secretario General y secretario del Consejo, realizado por Enrique Linde en octubre de 2001, que fue declarado nulo judicialmente por vulneración de los derechos fundamentales, al realizarse como represalia por realizar denuncias ante los órganos de inspección y control de la Autoridad Portuaria (Puertos del Estado y Ministerio de Fomento), en el estricto cumplimiento de mis obligaciones de “Jefe de Departamento, Secretario General”, cargo al que accedí en 1988 en concurso público celebrado entre funcionarios de la Administración General del Estado.

Tales denuncias me vi obligado a realizar en defensa de mi integridad moral y profesional para así no incurrir en complicidad con los Responsables de la Autoridad Portuaria pese a que era por mí conocido las consecuencias que se derivarían para mi carrera profesional, patrimonio y estado de salud. Te emplazo cuando quieras a conocer los daños sufridos y el contenido de tales denuncias y así puedas verificar su realidad, ya que aún dispongo de toda la documentación al respecto debido a que en ese momento era el Secretario General y además de asesor jurídico de la Autoridad Portuaria y de su Consejo, el responsable de la custodia de la documentación oficial y

de la fe pública de la Entidad. Por supuesto que la documentación que poseo es concluyente en cuanto a la multitud de irregularidades que denuncié, digan lo que digan personas interesadas en silenciar o tergiversar los hechos.

Tras mi reincorporación en 2004 acepté una readmisión en contra de mis derechos ya que debiera haberse realizado en idénticas condiciones y funciones a las que detentaba antes de tal nulo despido, pensando en que la situación cambiaría. No obstante en el puesto creado para no cumplir tal sentencia de “ Jefe de Departamento de Asesor Jurídica” sufrí un agresivo y total vacío de funciones y ostracismo por parte de todos los responsables de la Autoridad Portuaria, instada como no podía ser menos por D. Enrique Linde, situación que se mantuvo hasta el cese de este señor. Tal “bloqueo o mobbing” obviamente se debió a la incomodidad de los responsables de la Autoridad Portuaria de mantener a un verdadero asesor jurídico que independiente y profesionalmente actuara en el cumplimiento de sus funciones, lo que ratifica la voluntad incumplidora de la ley de tales señores que ha ido brotando como la mala yerba, mediante la constatación de las irregularidades cometidas en la ejecución de las obras públicas, y de la que finalmente ha florecido esta grave y pertinaz crisis económica en nuestro Organismo. Como ejemplo te puedo decir que pese a ser designado asesor jurídico no se me remitía por ningún conducto, ni una sola sentencia, instrucción u oficio de los que reiteradamente se envían de Puertos del Estado, otras Autoridad Portuarias o los Departamentos Ministeriales como asuntos de interés para nuestro Organismo público y obviamente su asesoramiento jurídico.

A partir del cese de Enrique Linde he ido paulatinamente recibiendo pases de documentación y asignándoseme tareas libremente por parte del Director, sin no obstante ser rehabilitado en las funciones que desempeñaba y en la imagen que detentaba antes de mi cese, que fue ciertamente dañada con la conducta del Sr. Linde. Actualmente creo que el Director y yo nos encontramos satisfechos con las tareas que realizo ya que estoy revisando e informando los Pliegos de Cláusulas de los Contratos, los Expedientes de contratación, y los Pliegos de Bases y Condiciones de las concesiones administrativas para la ocupación del dominio público. Procedimientos y Pliegos que se encuentran ciertamente muy abandonados de control y regularización jurídica desde que me cesaron como Secretario General, dado que nadie ha realizado tal control jurídico. He de decirte que la actualización y control de tales documentos es

esencial ya que son finalmente junto a la ley las condiciones que regulan el régimen de responsabilidades de los concesionarios y contratistas ante la Autoridad Portuaria. Estas funciones unido al asesoramiento jurídico en los expedientes sancionadores y los informes que estoy realizando en cuanto a los recursos y reclamaciones que se interponen contra la Autoridad Portuaria me están haciendo sentir valido como profesional y llenando mi horario de trabajo, justificándome poco a poco en el puesto de la responsabilidad que desempeño de Jefe de Departamento de Asesoría Jurídica.

En cuanto a los problemas existentes en esta Autoridad Portuaria, no puedo dejar de reiterarte lo que te expuse en la reunión, **los problemas que yo sufrí y los vividos por la Autoridad Portuaria, incluida su lamentable situación económica, tienen el mismo origen: el abandono de la ley y de sus funciones de control por los Responsables de la Autoridad Portuaria en beneficio de intereses ajenos a lo público.** Entiendo que no puedas asumir responsabilidades de anteriores cargos, pero, como así nos solicitaste a los miembros del Comité de Dirección, me veo obligado, con total franqueza, a comunicarte que esta mala situación económica que se vive en esta Entidad proviene del “saqueo” sistemático que se ha producido en nuestro Organismo a través de la ejecución de Obras y Actuaciones que con grave abandono de la ley y sin control efectivo se han realizado desde el 1998, fecha en que comenzaron las obras de ampliación del Puerto de Málaga con las obras de “Prolongación del Dique de Levante”.

Por desgracia **ese no es el pasado de la Autoridad Portuaria sino el presente, prueba aún más de ello es que en el capítulo de inversiones de la Autoridad una partida sustancial se asigna a la reparación de tales obras dolosamente ejecutadas,** fallos conocidos como no podía ser de otra manera por los responsables en su momento de la Autoridad Portuaria. No quiero repetir de nuevo lo que ya todos conocemos pero tampoco me he de callar en cuanto a qué **las deficiencias que ha ido detectando D. José Antonio Caffarena, desde que llegó como nuevo Director en 2008, en la ejecución de la mayoría de las grandes obras de ampliación del Puerto, ya fueron adelantadas y se vislumbraban en las denuncias que realice en el 2000 sobre las conexiones existentes entre los responsables de la Autoridad Portuaria y las empresas contratistas, las cuales se materializaron en contratos y relaciones de todo tipo entre “Construcciones Sando SA” y muchos responsables de la Autoridad Portuaria, quienes**

**directa o indirectamente a través de Sociedades constituidas, han recibido importantes retribuciones y gratificaciones.**

Se podría escribir un libro al respecto sobre las modalidades utilizadas por tales Responsables para defraudar a la Autoridad Portuaria sus fondos públicos, libro en que si duda merecen importantes capítulos aparte de la persona del Jefe de Departamento de Infraestructuras, D. Juan Pablo Gómez de la Fuente, su sociedad “GF Ingeniería Aplicada” y la red de “profesionales” que contratados y retribuidos por la Autoridad Portuaria para ejercer el auxilio y el control de sus obras se dedicaban a trabajar al servicio de los intereses particulares de tal Sr. , trabajador también al parecer en excedencia de “Construcciones Sando SA.”

Sin duda el Director te puede informar con gran detalle de todo ello y de la repercusión económica que han tenido para la Autoridad Portuaria tales innecesarios y abusivamente retribuidos contratos, ya que en su haber figura el haber podido desmontar tal tupida red de favorecidos nutrida con fondos públicos al servicio de “GF Ingeniería Aplicada” y de D. Juan Pablo Gómez de la Fuente.

Te he de precisar, como ya sabrás, que **D. Juan Pablo Gómez de la Fuente fue despedido por esta Entidad en enero de 2011 al comprobarse, tras sufrir importantes daños por la colisión en 2009 de un buque, el estado real de la “Obra del ataque sur de cruceros” adjudicada a “Construcciones Sando S.A.”, por el nuevo Director y la Inspección de Puertos del Estado, y detectarse por ellos un importante daño patrimonial de la Autoridad Portuaria y un enriquecimiento injusto de la empresa constructora en la ejecución de tal obra(DOCUMENTO PRIMERO).** Así en la sentencia de ratificación de tal despido disciplinario(197/2011 de 30 de mayo del Juzgado de los Social nº 2 de Málaga), se consideraba por el juez que el comportamiento del despido de falsificar las certificaciones de obras se realizaba “para autorizar un pago extra a la empresa constructora, simulando la realidad, con grave perjuicio para los intereses de la Autoridad Portuaria y, en definitiva para el erario público” obligándose el juez a dar traslado de la sentencia al Ministerio Fiscal dada la gravedad de tales hechos al poder ser constitutivos de un delito de los contemplados en el artículo 390 o 391 del Código Penal.

Fue por ello que tras denunciar el Director tales hechos al Consejo de Administración, por parte de éste se comunicaron formalmente a la Fiscalía de la

Audiencia Provincial de Málaga que abrió Diligencias con el número 20/12 que posteriormente motivaron la apertura en el Juzgado de Instrucción nº 5 de Málaga de las Diligencias Previas con el número 4693/2012 y en la que figuran como imputados por malversación de caudales públicos y otros delitos D. Juan Pablo Gómez de la Fuentes y D. José Fernández Durán, ya ex -empleados de la Autoridad Portuaria, y una multitud de colaboradores necesarios entre los que se encuentran la citada red de contratistas que auxiliaban a D. Juan Pablo Gómez de la Fuente en la dirección, vigilancia y control de ejecución de las Obras de la Autoridad Portuaria desde 1998.

**Entre esta red de contratista favorecidos se encontraba D. Federico Hernández Maldonado que había accedido irregularmente al puesto de trabajo en el 2007 de Jefe de la División de Proyectos, Obras y Conservación de la Autoridad Portuaria, y que ha sido despedido disciplinariamente en este 2013, entre otros motivos, por formular la liquidación del “Proyecto Modificado Nº 1 del de “Remodelación del Andén y Dársena Exterior del dique de Levante en el Puerto de Málaga” adjudicado a la contratista “FCC Construcción” sin realizar las preceptivas mediciones de esas obras como su Director Facultativo. Tal Sr. había formado parte de la Dirección Facultativa de las polémicas Obras ya citadas, “Nueva solución Sur: Obras de Abrigo y 1ª Fase del Muelle 9 en el Puerto de Málaga” y “Nuevos Atraques para Cruceros y Buques de Pasaje en la Zona del Morro del Puerto de Málaga. Atraque Sur”, y era el Administrador único y titular del 100 por cien del capital desde su incorporación a la APM, de la Mercantil “Hermal Ingenieros S.L.”, vinculada estrechamente a “GF Ingeniería Aplicada” y a D. Juan Pablo Gómez de la Fuente.**

Tal lista de imputados y colaboradores en las Diligencias Previas abiertas en el Juzgado de Instrucción nº 5 de Málaga, entiendo que es muy parcial dado el conocimiento que poseo de la tolerancia existente por los máximas responsables de la Autoridad Portuaria hacía tales conductas defraudadoras que llegaron hasta permitir que vergonzosamente fueran sustraídos documentos públicos que sobre los contratos de obras se custodiaban en esta Entidad para con ello obstruir la investigación inicialmente policial y finalmente judicial.

Con posterioridad también se han verificado por el Director otros importantes incumplimientos contractuales y daños en nuestras infraestructuras como son los de la ejecución del Muelle de Contenedores nº 9, obras también adjudicadas a

“Construcciones Sando SA”, en U.T.E. con otras contratistas, con el nombre de “Nueva solución Sur: Obras de Abrigo y 1ª Fase del Muelle 9 en el Puerto de Málaga”. Así se ha comprobado la ausencia de la escollera programada en la banquetta que sostiene el Muelle y el relleno de los cajones con escombros en vez de piedra todo uno previsto en el Proyecto, con el consiguiente aumento de peso producido al contacto con la humedad de las aguas lo que por cierto ya ha producido el deslizamiento de varios de los cajones. Tales defectos sustanciales han ocasionado el tener que realizar grandes obras de reparación por la Autoridad Portuaria con cargo a sus sufridos presupuestos, con la imposibilidad añadida de rebajar el calado del Muelle a los 16,5 metros por riesgos de su hundimiento, y el perjuicio económico que eso ha supuesto para nuestro Organismo por la imposibilidad de entrar buques del calado previsto en el Proyecto de las obras contratadas y en el de la concesión otorgada. Ha de resaltarse además que la Autoridad Portuaria, en una medida insólita y en contra de las bases del concurso público que adjudicó tal contrato y concesión financió al margen de todo procedimiento público tales obras concesionales por un importe aproximado de 4 millones de euros.

De todas estas obras públicas, financiadas tanto por la Comunidad Europea como la Autoridad Portuaria a través de un importante endeudamiento, se puede decir ahora que lo importante no era en sí la rentabilidad que supondrían para la Autoridad Portuaria sino los beneficios que obtendrían los desleales promotores en su viciosa y dolosa ejecución.

En principio no soy tan ingenuo de creer que finalmente se recuperaran las “asustantes” cifras de caudales públicos, que presumiblemente se han malversado en este Organismo, pero, como Asesor Jurídico y conocedor de primera mano de los hechos, es mi deber comunicarte que la forma más correcta y justa de enderezar la difícil situación económica que vive la Entidad, y de no hacer responsables de ella a sus trabajadores mediante despidos, sería exponer con rotundidad ante la jurisdicción penal (Juzgado de Instrucción nº 5 de Málaga y en su caso Audiencia Nacional), las notorias deficiencias existentes en las obras públicas ejecutadas desde 1998 y los graves perjuicios sufridos por la Autoridad Portuaria al tener que acometer la reparación de tales infraestructuras y perder el tráfico en el muelle nº 9 de los buques con el calado para los que se construyó. Todo ello con las correctas miras que finalmente fueran los verdaderos responsables de la Autoridad Portuaria y de las

empresas contratistas quienes devolvieran todo lo malversado y estafado a este Organismo Público, actuaciones acometidas mediante la falsificación de todo tipo de documentos públicos (certificaciones, actas de recepción, liquidaciones, contratos, concesiones administrativas...).

Como sabrás la vía civil aduciendo vicios ocultos(DOCUMENTO SEGUNDO) en las obras citadas no pareció muy efectiva para recuperar los fondos que pudieran reflotar a la Autoridad Portuaria dado que todas esas obras viciadas fueron dolosamente ejecutadas con la complicidad de los Responsables de la Autoridad Portuaria, que presumiblemente han “trabajado” para las empresas contratistas con el consiguiente beneficio y que por ello sin duda han mantenido y mantendrán la corrección de tales irregulares actuaciones. Debido a esto es que nos encontramos con el “cinismo” de las Empresas contratistas que consideran que no existen vicios ocultos al haber sido todas las obras recibidas “a satisfacción” de los Responsables de la Autoridad Portuaria y haber dejado éstos transcurrir el plazo de garantía de las obras sin alegar nada al respecto y devolver las fianzas constituidas para su responsabilidad.

Es por ello que **deberíamos instar a la vía penal a que actuara con contundencia, y no con ninguna laxitud y demora, para poder recuperar los caudales públicos defraudados y se indemnice a nuestro Organismo por los daños y perjuicios que han ocasionado tales conductas delictivas que el Director cifra sólo en cuanto a las obras no ejecutadas en más de 8.000.000 de euros, dado que una condena penal de los empleados y responsables de la contratista significaría la responsabilidad civil subsidiaria de la constructora. Así considerando que las obras y fondos de la Autoridad Portuaria son de carácter público sería a mi juicio conveniente se procediera a fiscalizar externamente el cumplimiento en sus aspectos técnico, funcional y administrativo de todos los contratos del obras que se han ejecutado en esta Autoridad Portuaria desde 1998, incluido sus contratos preparatorios(redacción de proyectos) y de dirección, vigilancia y control de tales obras.**

Como otros **asuntos de especial interés que merecerían ser fiscalizados**, también se deberían encontrar, según el conocimiento que he tenido pese a las limitaciones que he sufrido en el ejercicio de mi cargo, los siguientes:

**A.-Impago reiterado por las Contratistas de Obras de la Autoridad Portuaria de los gastos asumidos y abonados en principio por la Autoridad Portuaria en distintos**

**contratos de obras por ensayos de control ejecutados por Empresas consultoras o de Asistencia Técnica(DOCUMENTO TERCERO).** Tales cantidades se debieron haber exigido a las empresas contratistas de las Obras en cumplimiento de los contratos con ellas formalizados( ver articulado de los pliegos de cláusulas particulares y de prescripciones técnicas de cada uno de los contratos de obras) detrayéndolas de las certificaciones mensuales que se abonaron a cuenta mientras se procedía a la ejecución del contrato. Así se recibieron las obras, se aprobaron sus liquidaciones y se realizó la devolución de las fianzas definitivas constituidas para responder de las obligaciones derivadas de tales contratos de obra manifestándose por los Responsables de tales contratos de obras de la Autoridad Portuaria que "no existe por parte del contratista responsabilidad alguna por razón de las obligaciones derivadas del contrato", cuando ciertamente aún no habían cumplido las empresas contratistas con sus obligaciones abonando los gastos correspondientes a los ensayos de control pagados inicialmente por la Autoridad Portuaria. Tales cuantías son importantes y de su recuperación deberían hacerse responsables de tales contratos de obras en esta Entidad que actuaron, dolosa o negligentemente, facilitando la recepción de las obras y la extinción de responsabilidades derivadas del contrato por parte de las empresas contratistas.

**B.- Actuaciones de "MálagaPort, A.I.E." desde su constitución , Sociedad mercantil de carácter privado por la forma en que se constituyó, acogida a la Ley 12/91, de 29 de abril, de Agrupaciones de Interés económico, pero de indudable carácter público en cuanto al carácter de los socios que indirectamente detentaban y detentan la mayoría de su capital social, su objeto social, las funciones que efectiva y exclusivamente realiza y su fuente de financiación que al parecer en su totalidad son fondos públicos provenientes de la Autoridad Portuaria y no los privados de cualquier otro socio, cuya participación es meramente figurativa. Tal sociedad que ha desarrollado y aún desarrolla funciones atribuidas legalmente a la Autoridad Portuaria, en este caso su promoción comercial y publicidad, se ha constituido a mi juicio en fraude de ley y creo que sus actuaciones y gastos no han sido nunca auditados y controlados como debiera ser toda sociedad pública, conforme a la Ley General Presupuestaria.**



C.- Participación por la Autoridad Portuaria en el capital social de la sociedad concesionaria y contratista “Cruceros Málaga S.A”, que explota la Estación Marítima y presta el servicio portuario de embarque y desembarque de pasajeros y la percepción por Responsable de la Autoridad Portuaria de retribuciones por parte de tal Sociedad, actuaciones ambas prohibidos por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y la Normativa de incompatibilidad del personal al servicio de las Administraciones y Entidades Públicas. Se debería fiscalizar las concesiones, contratos, política y liquidación de tarifas y cánones o tasas realizada por la Autoridad.

El objeto de esta especial fiscalización externa sería el de validar las actuaciones de control de las obras realizadas por el Director de la Autoridad Portuaria en el recto cumplimiento de sus obligaciones y :

I.- Ser aportados en los procedimientos judiciales penales abiertos o que se abrieran en su momento(incluido civiles), para demostrar y dejar al descubierto los daños y perjuicios causados a la Autoridad Portuaria, el beneficio obtenido por las empresas contratistas y la posible culpa de los Responsables de la Autoridad Portuaria.

II.- Deberíamos también considerar imprescindible realizar tales actuaciones ya que independiente de la responsabilidad penal de los Responsables de la Autoridad Portuaria pudieran derivarse dos tipos de responsabilidades administrativas y procedimientos de exigencia a los Responsables de la Autoridad Portuaria que hubieran intervenido en tales actuaciones:

a.- La **responsabilidad patrimonial** de autoridades y personal al servicio de las Administraciones públicas, de acuerdo con lo establecido en el artículo 146 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y los artículos 20 y 21 del Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo por el que se aprueba el Reglamento de los procedimientos de las Administraciones públicas en materia de responsabilidad patrimonial.

Dice así el artículo 20 del Real Decreto 429/1993:

1. La Administración pública correspondiente podrá exigir de oficio de sus autoridades y demás personal a su servicio la responsabilidad en que hubieran incurrido por los daños y perjuicios causados a la misma mediando dolo, culpa o negligencia grave, de conformidad con lo previsto en los artículos 145 y 146 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento

Administrativo Común. siguiendo el procedimiento previsto en el artículo 21 de este Reglamento.

2. Cuando los daños o perjuicios a que se refiere el anterior apartado fueran originados por acciones u omisiones de las autoridades o funcionarios al servicio de las Administraciones públicas constitutivos de responsabilidad contable será de aplicación lo previsto en los artículos 176 y siguientes de la Ley General Presupuestaria

b.- La llamada **responsabilidad contable** regulada en el Título VII de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, a cuyo contenido me remito. Dice así el artículo 176 de tal ley “Las autoridades y demás personal al servicio de las entidades contempladas en el artículo 2 de esta Ley que por dolo o culpa graves adopten resoluciones o realicen actos con infracción de las disposiciones de esta Ley, estarán obligados a indemnizar a la Hacienda Pública estatal o, en su caso, a la respectiva entidad los daños y perjuicios que sean consecuencia de aquellos, con independencia de la responsabilidad penal o disciplinaria que les pueda corresponder.”

**Finalmente he de reiterarle que este informe se ha realizado desde la más estricta profesionalidad e independencia que obviamente se deriva de no haber NUNCA trabajado o prestado servicios a entidades privadas contratistas, concesionarias o relacionadas ni con la Autoridad Portuaria de Málaga ni el resto del Sector Público. En cuanto a las referencias que he realizado en cuanto a las irregularidades cometidas en la ejecución de las Obras Portuarias se han realizado con la colaboración y control de D. Rafael de Fez y Galán, Jefe de División de Obra Marítima de la Autoridad Portuaria, perfecto conocedor del estado de nuestras infraestructuras**

Asesor Jurídico  
Fdo. Antonio Rodríguez Cadaval