

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

D. SALVADOR DE LA ENCINA ORTEGA, Diputado por Cádiz, perteneciente al Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, al amparo de lo establecido en el Art. 185 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente pregunta para que le sea contestada por escrito.

PREGUNTA AL GOBIERNO RELATIVA A LA APLICACIÓN DE LA LEY 2/2015, de 30 de marzo, de DESINDEXACIÓN DE LA ECONOMÍA ESPAÑOLA EN EL SECTOR PORTUARIO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1.- La Ley 2/2015, de 30 de marzo, de Desindexación de la Economía Española (en adelante Ley de Desindexación) establece una normativa especial para las revisiones de precios de los contratos sujetos a la LCSP siendo el objetivo de la mencionada ley desvincular totalmente del IPC los precios que se fijan en la prestación de servicios públicos para intentar contribuir a la estabilidad de precios y a la mejora de la competitividad de la economía, basado en que los valores monetarios no sean modificados en virtud de índices de precios o fórmulas que los contengan. Así, se especifica y distingue entre lo que se entiende por revisiones periódicas y predeterminadas en función de precios o índices de precios, revisiones periódicas no predeterminadas, revisiones no periódicas y lo que se entiende por índice específico de precios.

2.- Son servicios portuarios las actividades de prestación que sean necesarias para la explotación de los puertos, dirigidas a hacer posible la realización de las operaciones asociadas con el tráfico marítimo, en condiciones de seguridad, eficiencia, regularidad, continuidad y no discriminación, y que sean desarrolladas en el ámbito territorial de las Autoridades Portuarias (artículo 108.2 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante). Dicho esto, la prestación de los servicios portuarios puede ser realizada directamente por las Autoridades Portuarias o mediante gestión indirecta por cualquier procedimiento reconocido en la ley. La prestación de estos servicios conlleva el pago de unas tasas o tarifas.

3.- En el caso de limitación del número de prestadores de un servicio portuario o a la vista del número de prestadores del servicio o cualquier otra circunstancia por la que no pueda garantizarse la competencia, las Autoridades Portuarias (acorde al artículo 125.2.d del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante) por resolución expresa de

su Consejo de Administración, dictan la obligatoriedad de la aplicación de las tarifas máximas. Esto supone que las tarifas a aplicar por cada prestador serán siempre inferiores o iguales a las máximas establecidas en su respectivo Pliego de condiciones. Es más, en muchos casos se solicita licencia para la prestación de un servicio portuario, ligada directa e indispensablemente al uso privativo de una determinada superficie del dominio público portuario, de forma que el otorgamiento de la licencia estará vinculado recíprocamente al otorgamiento del correspondiente título administrativo y son objeto de expediente único. Lo que supone en la práctica la conjunción al título administrativo durante todo su plazo de la licencia del servicio portuario que se trate como elemento entrelazado e inseparablemente unido por la voluntad adjudicataria que en muchas ocasiones supone que la licencia del servicio portuario que se trate condicione a través de las tarifas, como elemento principal de ingresos, la estructura y modelo de costes e ingresos de las ofertas de los licitadores.

4.- La Abogacía General del Estado-Dirección del Servicio Jurídico del Estado en su informe de 19 de junio de 2017 manifestó que la modificación de las tarifas de los servicios portuarios, por ser materia que compete a las Autoridades Portuarias de acuerdo con el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, está incluida dentro del ámbito de aplicación de la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española y de su normativa de desarrollo, en las dos modalidades que viene adoptando —revisión y actualización—. Así, la revisión de las tarifas de los servicios portuarios se acomoda al régimen de revisión no periódica que contempla la citada Ley 2/2015, de 30 de marzo, y debe efectuarse mediante la elaboración de una memoria económica que incorpore el contenido previsto en el Real Decreto 55/2017. Asimismo, la actualización de las tarifas de los servicios portuarios habrá de ajustarse al régimen de revisión periódica no predeterminada, lo cual obligaría a elaborar una memoria económica con el contenido previsto para tales casos en el Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero. Cuando por ejemplo las revisiones periódicas y predeterminadas por ejemplo no incluyen las variaciones de los costes financieros, las amortizaciones, los gastos generales o de estructura ni el beneficio industria.

El Real Decreto parte de la aplicación de los llamados principios de referenciación a costes y de eficiencia y buena gestión empresarial, en cuya virtud se determina que los regímenes de revisión tomarán como referencia a la estructura de costes de la actividad objeto de revisión, con conceptos de vital importancia y sobre los que pivota el Real decreto y su ejecución práctica de gran vaguedad e indefinición que pueden generar inseguridad jurídica e interpretaciones no homogéneas y, por ello, actuaciones administrativas no equitativas, con la conflictividad jurídica que ello supone.

5.- Sucede que la aplicación de la Ley 2/2015, de 30 de marzo supone la congelación de las tarifas máximas de los servicios portuarios en tanto que dichos mecanismos están sujetos en mayor o menor medida a la voluntad de las Autoridades Portuarias, lo que supone poner en riesgo el necesario equilibrio económico de la licencia por la gestión del servicio público portuario, así como de la posible concesión asociada y necesaria para la prestación de dicho servicio.

Se pierde por tanto la estabilidad, garantía y previsión suficiente que debe exigirse a un inversor privado para la gestión de un servicio público y/o para la explotación del dominio público de forma que actué con la debida diligencia.

En suma, el licenciatario de un servicio portuario ve congelados sus ingresos mientras que sus costes (la mayor parte de ellos relacionados con la gestión y explotación de la necesaria concesión asociada para la prestación de dicho servicio) evolucionan de acuerdo al IPC, lo que supone inviabilizar en el largo plazo el modelo económico financiero de los títulos administrativos adjudicados (concesión y licencia).

Por tanto, se puede concluir que los mecanismos de actualización previstos en la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de Desindexación de la Economía Española, no serían suficientes para sostener las inversiones ya realizadas, así como para atraer y generar nuevas, incumpliendo por tanto el espíritu principal de dicha Ley.

Por poner el caso de una concesión a 30 años de una terminal de pasaje con un solo prestador del servicio, este verá materialmente congeladas sus tarifas lo que equivaldría a que en un futuro se estuviesen percibiendo prácticamente las tarifas definidas en la actualidad. O por decirlo de otra forma, es como si hoy las tarifas de dicha terminal fuesen las mismas que en 1.988. Hecho que, sin lugar a dudas, inviabiliza cualquier modelo de explotación de un servicio portuario, su concesión asociada y la consecuente inversión a largo plazo.

En síntesis, se deduce que son los empresarios del sector portuario del transporte (y sus trabajadores y los usuarios del servicio portuario) los que sufrirían las consecuencias de este sistema llamado de desindexación que generaría contratos administrativos carentes del necesario sistema de actualización de las tarifas para sostener y fomentar la inversión.

Por todo ello, se presentan las siguientes preguntas al Gobierno:

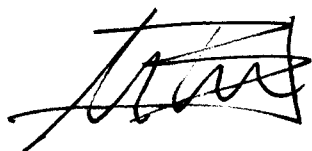
- ¿Considera que la congelación de las tarifas máximas de servicios portuarios (debido a la aplicación de la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de Desindexación de la Economía Española) ligados al uso privativo de una determinada superficie del dominio público portuario puede inviabilizar la gestión de dichos servicios por el sector privado, la concesión asociada de manera indispensable, así como las inversiones asociadas a los mismos asumidas por los empresarios en los procedimientos de licitación?

- En el caso específico de la prestación del servicio del pasaje en terminales de pasajeros concesionadas otorgadas con anterioridad a la aplicación de la normativa de Desindexación ¿considera el Gobierno que pueden actualizarse las tarifas de acuerdo a las condiciones establecidas inicialmente en el pliego o deben ser actualizadas de acuerdo a la normativa de desindexación?
- En caso de que por la aplicación de la Ley de desindexación a las tarifas de los servicios portuarios, los mismos dejaran de ser prestados por la iniciativa privada por convertirse en anti económicos; que efecto causaría a las Autoridades Portuarias?
- ¿Las mismas están capacitadas para la prestación de estos servicios portuarios?
- ¿Las Autoridades Portuarias verían disminuidos sus ingresos al no percibir las actuales tasas cobrados a los licenciatarios/concesionarios?.
- ¿Las Autoridades Portuarias verían aumentados sus costes operativos por la obligatoriedad de presentación de estos servicios públicos?
- ¿Se puede concluir que de continuar con la aplicación de la mencionada Ley a las tarifas de los servicios portuarios, se podría generar una situación potencialmente no deseada en el sistema portuario?

En el Palacio del Congreso de los Diputados, 03 de diciembre de 2018



EL DIPUTADO
SALVADOR DE LA ENCINA ORTEGA



PORTAVOZ DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
18/F-23/arv