



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/41722

05/12/2018

115866

AUTOR/A: DE LA ENCINA ORTEGA, Salvador Antonio (GS)

RESPUESTA:

Las tarifas máximas de servicios portuarios no se encuentran congeladas, sino que la normativa de desindexación regula el modo en que las tarifas máximas deben de ser actualizadas o revisadas, tal como establece el informe de la Abogacía General del Estado. Ahora bien, las exigencias de esa regulación pueden provocar de hecho la comentada congelación, pudiendo, efectivamente, comprometer la viabilidad de la gestión de servicios portuarios por el sector privado y las inversiones asociadas a los mismos.

En la Disposición Transitoria punto 3 de la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española se establece que:

“3. Por lo que se refiere a los valores monetarios en cuya determinación interviene el sector público distintos a los referidos en los apartados anteriores, los regímenes de revisión periódica y predeterminada aprobados con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley mantendrán su vigencia hasta la entrada en vigor del real decreto referido en el artículo 4 de la misma, si bien en las fórmulas las referencias a las variaciones de índices generales, tales como Índice de Precios de Consumo o el Índice de Precios Industriales, deberán sustituirse por el valor cero”.

El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en su artículo 109, apartado 3º, establece que las Autoridades Portuarias “deberán adoptar las medidas precisas para garantizar una adecuada cobertura de las necesidades de servicios portuarios en el puerto. A tal fin, podrán excepcionalmente asumir, previo informe favorable de Puertos del Estado, la prestación directa o indirecta de un servicio portuario cuando por ausencia o insuficiencia de la iniciativa privada sea necesario garantizar una adecuada cobertura de las necesidades del servicio”.



La prestación del servicio al pasaje incluye diversas actividades:

- a) Servicio de embarque y desembarque de pasajeros, que incluye la organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para hacer posible el acceso de los pasajeros desde la estación marítima o el muelle a los buques de pasaje y viceversa.
- b) Servicio de carga y descarga de equipajes, que comprende la organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para la recepción de los equipajes en tierra, su identificación y traslado a bordo del buque y su colocación en el lugar o lugares que se establezcan, así como para la recogida de los equipajes a bordo del buque desde el lugar o lugares que se establezcan, su traslado a tierra y su entrega a cada uno de los pasajeros.
- c) Servicio de carga y descarga de vehículos en régimen de pasaje, que incluye la organización, control y, en su caso, manejo de los medios necesarios para hacer posible la transferencia de estos vehículos, en ambos sentidos, entre el muelle o zona de aparcamiento y el buque.

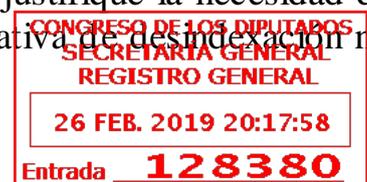
Este servicio se presta tanto a los buques de pasaje de línea regular, como a los buques de cruceros y, por lo general, para la prestación del servicio puede ser necesaria la explotación de una terminal de pasajeros.

Como señala el Texto Refundido citado, la asunción de la prestación del servicio por las Autoridades Portuarias se contempla como algo excepcional, por lo que con carácter general su estructura no está dimensionada para realizar esta prestación.

Resulta difícil dar un criterio general, pues cada concesión tiene condiciones específicas. No obstante, por un lado, verían sus ingresos disminuidos al no percibir los ingresos por tasas de ocupación y actividad y tener que realizar las tareas de mantenimiento de las zonas concesionadas a los prestadores; además tendrían que pagar el contrato a la empresa que resulte adjudicataria del contrato. Por otro, la Autoridad Portuaria recaudaría la tasa al pasaje completa y cobraría la tarifa del servicio al pasaje que presta.

Las Autoridades Portuarias verían aumentados sus costes operativos por la obligatoriedad de presentación de estos servicios públicos, aunque en ese caso se repercutirían a los receptores el servicio.

La normativa de desindexación prevé sistemas de actualización y revisión de las tarifas de servicios portuarios, el único problema es que para proceder a su revisión o actualización se requiere la elaboración de una memoria que justifique la necesidad de llevar a cabo esa revisión o actualización. Al aplicar la normativa de desindexación no





se pueden establecer fórmulas de forma predeterminada, por lo que las cuantías de las revisiones de las tarifas deben determinarse en cada ocasión. De hecho, esto implica serias dificultades para actualizar las tarifas.

Por tanto, los concesionarios y prestadores de servicios no disponen de la seguridad que proporciona una revisión periódica predeterminada a la hora de realizar sus previsiones económicas y planes de negocio. En este sentido, sería interesante valorar una revisión de esta normativa de desindexación que permitiera incluir, dentro de las revisiones periódicas predeterminadas, las tarifas máximas de los servicios portuarios, de modo que se pudieran incluir formulas en los pliegos que dieran cierta seguridad de actualización a los prestadores.

Madrid, 26 de febrero de 2019