

**PREGUNTAS REALIZADAS Y RESPUESTAS PLANTEADAS POR POSIBLES LICITADORES
RELATIVAS AL CONCURSO PÚBLICO PARA SELECCIONAR UNA OFERTA PARA EL
OTORGAMIENTO DE UNA CONCESIÓN ADMINISTRATIVA PARA LA CONSTRUCCIÓN Y
EXPLOTACIÓN DE UNA TERMINAL PÚBLICA DE PASAJEROS**

- 1. ¿Qué podemos esperar para cobrar como tarifas máximas si el nivel de Pasajeros del año anterior es inferior a 97,689 o superior a 240,456 (límites de la tabla de tarifas en el documento de licencia)? Se ha mencionado que eso está sujeto a una revisión extraordinaria, ¿cuál será el procedimiento al respecto?**

Durante los doce primeros meses de vigencia del Pliego de Prescripciones Particulares del servicio portuario al pasaje en régimen de crucero, y hasta el primer quince de enero siguiente a dicho período, se aplicará la tarifa T0. A partir de dicho plazo, cada quince de enero se adoptará la tarifa máxima que corresponda de entre las siguientes que figuran en los cuadros de tarifas, en función del número de pasajeros acumulado del año natural anterior.

Tal y como se indica en el Pliego de Prescripciones Particulares del servicio portuario, en el caso de que el número de pasajeros en régimen de crucero acumulado del año anterior quede fuera de los márgenes superior e inferior (T+4 y T-4 respectivamente) se realizará una revisión extraordinaria del Pliego, en concreto de las tarifas máximas, lo que implicará una tramitación similar a la realizada para la aprobación del propio Pliego (regulada en el artículo 113 del TRLPEMM). Es decir, se volverá a definir una demanda de referencia y unas tarifas máximas, que se soportarán en un nuevo análisis económico-financiero del servicio con las nuevas condiciones del mercado (demanda).

Mientras se lleva a cabo dicha revisión se aplicaría la tarifa del extremo correspondiente.

- 2. ¿Por qué la suma de los pesos del "aumento de la mano de obra, el precio del seguro y el precio de la energía" en la inflación no suman el 100%?**

Esto es porque no se consideran actualizables todos los conceptos que conforman la estructura de costes de las prestadoras del servicio, sino que se consideran únicamente aquellos conceptos coste más significativos del servicio que además pueden tener variación de precios interanual y que son: el coste de personal, el coste de los seguros y el de la energía.

3. Confirmación sobre si se puede cobrar la tasa de uso de la Terminal (mencionada en la 23ª Prescripción / b / 10) además de las "tarifas de servicios portuarios en el Muelle de Baleares y el Muelle de Levante".

En este caso, la tabla a la que hace referencia (Prescripción 23ª/b/10) se corresponde con las tarifas a abonar por uso de la terminal, es decir, las tarifas que deberá abonar al concesionario todo aquel licenciatario que preste el servicio al pasaje a través de la terminal y que, por tanto, haga uso de ella.

Sin embargo, el apartado 9 de esa misma Prescripción se corresponde con las tarifas máximas del servicio portuario al pasaje, las cuales, en el caso de los muelles de Baleares y Levante también incluyen la parte correspondiente al uso de la terminal, pero las del Muelle Costa no.

Por tanto, el concesionario podrá cobrar la tarifa por uso de la terminal (Prescripción 23ª/b/10) a todo aquel licenciatario que haga uso de ella, el cual le habrá cobrado a la naviera la tarifa recogida en el apartado anterior (Prescripción 23ª/b/9), la cual incluye tanto el servicio portuario como el uso de la terminal.

En cambio, si es el propio concesionario el que presta el servicio portuario a una naviera determinada, le podrá cobrar a dicha naviera directamente la de la Prescripción 23ª/b/9, que, como ya se mencionó, incluye el servicio portuario y el uso de la terminal.

Es decir, la tabla del apartado 9 incluye la tarifa del servicio portuario al pasaje y la tarifa por uso de la terminal. Mientras que la tabla del apartado 10 es únicamente el segundo concepto (uso de la terminal).

4. Confirmación de la AP sobre la situación de las marquesinas en la zona de concesión. ¿Hay que pagar el canon de "Ocupación de terrenos" que se paga por la zona en la que se construye o sólo el de "Ocupación de obras e instalaciones"?

En toda la zona en que no haya construcción y que el concesionario lleve a cabo un picado de solera, se deberá abonar la ocupación incluyendo la instalación de asfaltado que proyecte la marquesina.

5. Si se adjudica un plazo adicional de concesión, ¿cuál es el último año en el que la AP espera que el concesionario realice una inversión adicional del 20%? ¿Puede hacerse en el año 13 o debe ser justo después de la adjudicación de la prórroga?

Las inversiones se deben llevar a cabo dentro del plazo concesional, se pueden hacer antes de la expiración del plazo inicial originario o después dentro del plazo de prórroga, sin más límite que el razonable del propio estudio económico financiero que justifique el plazo de prórroga, es decir si se pretende la prórroga máxima de 6 años y que justifica que esta nueva inversión se amortiza en 6 años o más debe hacerse antes de la expiración del plazo inicial o antes de esos 6 años por coherencia.

6. Confirmación sobre el periodo de mantenimiento de la garantía bancaria. Si decidimos realizar la inversión inicial en dos partes (75% en el primer año, 25% en el 6º año), ¿tenemos que dar la carta por 6 años o por el primer año y luego por el 6º año (total de 2 años)?

La garantía definitiva de obras es del 5% del presupuesto, por lo que hasta que no se acaben las obras de una eventual segunda fase comprometida en la inversión del concurso, no se devolverá el 5% correspondiente al presupuesto de dicha segunda fase.

7. Entendiendo que hay diferentes tipos de licencias y que nuestra categoría es "Licencia de autoservicio" ya que el titular de la licencia es el mismo que el concesionario, ¿es así? (Referencia: SECCIÓN II: LICENCIAS / Prescripción 4g: Tipos de licencias / 1/b)

a) Licencias abiertas al uso general

b) Licencias restringidas al ámbito geográfico de una estación marítima dedicada a uso particular

- Cuando el licenciatarario tiene un contrato con el titular de la concesión o autorización de una o más estaciones marítimas de pasajeros dedicadas a uso particular.

- Cuando el licenciatarario es el mismo titular de la concesión o autorización: licencias en régimen de autoprestación.

c) Autoprestación directamente por parte de la naviera.

En este caso, cabe recordar que la terminal de cruceros del Puerto de Tarragona no será una terminal dedicada a uso particular, sino que funcionará como terminal pública abierta a la operación de cualquier naviera u operador de cruceros, tal y como se puede ver en el Pliego de Bases del concurso.

Es por ello, que el concesionario tendrá que prestar el servicio a todo el que lo solicite, según lo indicado en el Pliego de condiciones del concurso, ya sea de manera directa, disponiendo de una licencia abierta al uso general, o a través de un contrato con un tercero para su prestación, tal y como se indica, de nuevo, en el Pliego de Bases del concurso. En caso de que el concesionario no desee disponer de una licencia abierta al uso general pero sí de una en autoprestación (siendo una naviera), sería imprescindible que dispusiera de un contrato con un tercero que disponga de licencia abierta al uso general, ya que, tal y como se ha indicado, la terminal no es de uso particular, sino que debe dar servicio a toda aquella naviera u operador que lo demande.

En el caso de que no exista un tercero con licencia de prestación del servicio abierta al uso general, el concesionario de la estación marítima deberá disponer de la misma.

8. El documento menciona una tasa de compensación anual que deben pagar los concesionarios de autoservicio en (SECCIÓN III / Prescripción 16ª) ¿A qué se refiere esta tasa? ¿Debemos pagar esta tasa a la AP como titular de la licencia?

Siguiendo con lo indicado en el apartado anterior, en caso de haber optado por la segunda opción (licencia de autoprestación + contrato con un tercero para la prestación del resto de servicios), el concesionario, titular en ese caso de una licencia en autoprestación deberá compensar (a través de la APT) al resto de licenciarios existentes que dispongan de una licencia abierta al uso general por los servicios que están prestándose en régimen de autoprestación, tal y como se indica en el artículo 136 del TRLPEMM. En las licencias de autoprestación y en las de integración de servicios se establece una compensación económica que, en su caso, los titulares deberán abonar como contribución para que las obligaciones de servicio público que recaen sobre los titulares de licencias abiertas al uso general puedan ser atendidas, en particular las de mantener la cobertura universal, la regularidad y la continuidad de los servicios. Dicha compensación se calculará hará de forma proporcional a esa cuota de mercado que representa la actividad del titular de la licencia de autoprestación.

9. SECCIÓN IV / Prescripción 25: Las tasas portuarias, 0,03 EUR/pasajero en puerto base y 0,01 EUR/pasajero en tránsito se identifican en esta sección para la licencia. ¿Debemos pagar estas tasas además de los 0,06 EUR/pasajero que pagamos por la tasa de actividad para la concesión?

La tasa de actividad es una tasa que se abona a la APT por el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios en el dominio público portuario.

En lo concerniente al servicio portuario al pasaje y al servicio prestado por el concesionario de la terminal, hay dos actividades diferentes que devengan esta tasa:

- La prestación del servicio portuario al pasaje en régimen de crucero.
- La explotación y uso de la terminal de cruceros, incluyendo el servicio comercial de uso de la terminal prestado a los pasajeros.

En este sentido, cabe la posibilidad de que, aunque el concesionario preste el servicio portuario a través de una licencia abierta al uso general, esto no quiere decir que no pueda existir otro prestador del servicio portuario en el Puerto de Tarragona y que, en ese caso, no será concesionario. Es por ello que a cada una de estas actividades le corresponde una tasa de actividad independiente.

La tasa de actividad correspondiente con el servicio portuario se recoge en la Prescripción 25ª del Pliego de PP y es la siguiente:

- 0,03 €/pasajero base.
- 0,01 €/pasajero tránsito

Mientras que la tasa de actividad correspondiente a la explotación de la terminal se especifica en la Condición 18 del Pliego de Condiciones y es de 0,06 €/pasajero.

En caso de ser concesionario y licenciatarario se deberá abonar a la APT la suma de ambas tasas de actividad.

De nuevo, es necesario recordar que la prestación del servicio portuario al pasaje y la explotación de la terminal son dos actividades diferencia.

- 10. En el “Pliego de Prescripciones Particulares del Servicio Portuario al pasaje ...”, Anexo II, punto c) Información de carácter técnico, en los numerales 3, de memoria del servicio, y 4, de acreditación específica de disponer de los medios humanos y materiales, se solicita que se haga entrega de un plan de organización de los servicios, sistemas para registrar solicitudes y sistema de aseguramiento de la calidad, además de acreditar el personal mediante certificados, seguros y homologaciones o contratos de arrendamiento para los medios que no son propiedad, respectivamente. Teniendo en cuenta que se trata de un caso de solicitud de licencia condicionado al otorgamiento de la concesión (se presentará según lo indicado en el “Pliego de Bases del Concurso Público...” en la Base Nº10, punto g) de garantía de prestación del servicio portuario al pasaje), se solicita que los dos puntos anteriores puedan ser justificados mediante sendas declaraciones responsables.**

En este caso, y siguiendo con lo indicado en la BASE N.º 10 del Pliego de Bases, el licitador “deberá presentar una declaración en la cual se indique si el licitador opta por la prestación directa del servicio portuario al pasaje en régimen de crucero o por el recurso a un tercero, de acuerdo con lo indicado en la BASE Nº7.”

Además, en caso de optar por una prestación directa del servicio portuario, con la consiguiente tramitación como expediente único (concesionario y licenciatarario del servicio portuario), se deberá presentar la solicitud para la obtención de la licencia del servicio portuario al pasaje en régimen de crucero, cumpliendo con los requisitos del Pliego de Prescripciones Particulares.

- 11. En la Base Nº10 del “Pliego de Bases del Concurso Público...”, páginas 20 a 26, se diferencia en algunos casos la información que debe ser presentada por el “licitador”, entendiéndose como tal, cualquier persona jurídica que concurse, y también información a ser presentada por el “licitador seleccionado” o por el “adjudicatario”, con un rol posterior a la evaluación del concurso. Se ruega confirmar si se puede presentar toda la información referente a “licitador seleccionado” y “adjudicatario” ya en fase de oferta o, por el contrario, podría ser evaluada negativamente y deberíamos ceñirnos a presentar lo que se solicita para el “licitador” y tener preparada el resto de la documentación.**

En particular, en la BASE N.º 10 del Pliego de Bases del concurso, se pide para el concurso una declaración responsable, y se dice que luego tendrán que justificarlo (por ej., cuentas anuales o cumplimiento de obligaciones tributarias). Justificarlo en el concurso no sería problemático (sería información adicional), pero podrían limitarse a lo que se pide en esta fase de concurso y, posteriormente, en caso de resultar adjudicatarios, presentar la documentación exigida para poder formalizar la adjudicación.

- 12. En la Base Nº10 del “Pliego de Bases del Concurso Público...”, SOBRE Nº1, punto e), se hace referencia al supuesto en el que suscriban la oferta personas jurídicas que sean DOMINANTES de un grupo de sociedades y que, a efectos de acreditar la solvencia económica (no así en la técnica, del punto c)), se podrán tener en cuenta las sociedades dominadas. Sin embargo, no se establece el procedimiento a seguir cuando el licitador sea una empresa DOMINADA, parte de un grupo empresarial mayor y requiera recurrir a la empresa DOMINANTE (como sí se establece en el segundo párrafo de la página 21, referente a la solvencia técnica). A este efecto, se quisiera confirmar si, a efectos de acreditar la solvencia técnica y económica, se podrán tener en cuenta otras sociedades del grupo empresarial al que pertenece el licitador, siempre que se acredite una participación en el capital social de aquellas, como mínimo, del 51%.**

El Pliego de Bases permite explícitamente a una empresa dominante que se apoye en la solvencia de una dominada, si se presentan las condiciones para ello, tanto en cuanto a la solvencia técnica como en cuanto a la económica. Sin embargo, no se indica expresamente nada sobre la posibilidad de que sea la empresa dominada la que se presente con la solvencia de una dominante o con la de otra empresa del grupo empresarial.

En respuesta a la cuestión planteada, se considera igualmente válida la presentación de solvencia en el sentido inverso (es decir, que la dominada presente solvencia de la dominante), o el recurso a solvencia de otra sociedad del mismo grupo empresarial.

En todo caso, el licitador deberá demostrar que durante toda la duración de la ejecución del contrato dispondrá efectivamente de la solvencia y medios de la sociedad a la que recurra, y que esta no esté incurso en una prohibición de contratar, presentando compromiso por escrito de dicha sociedad.

- 13. En relación a los requisitos para acreditar la solvencia económica mediante medios ajenos, un posible licitador considera que se incluye una limitación a la libre competencia contraria a la norma aplicable, ya que en la base 10 del Pliego establece que solo se podrá acreditar la solvencia con medios ajenos que posea una filial de la licitadora en que se tenga un porcentaje del capital social de, al menos, el 51%. Así, se estaría incluyendo una doble limitación:**

- **Por un lado, se impide a una filial licitar con la solvencia de su matriz o de sociedades hermanas del grupo.**

- **Por otro lado, se establece una definición de grupo de empresas mucho más restrictivo que la definición prevista por el artículo 42 del Código de Comercio, en que se exige un control efectivo por parte de la sociedad dominante pero no un 51% (se puede obtener el control con un 50% o incluso menos a través de pactos entre socios o dependiente de los derechos políticos en caso de distintas series de acciones o participaciones sociales).**

Es por ello que se considera que la restricción que incluye el pliego para poder licitar con solvencia ajena puede reputarse contraria a derecho toda vez que supone una restricción a la libre competencia de carácter injustificado, pues aumenta las exigencias del Código de Comercio para la consideración de sociedad dependiente sin justificar la razón para tal limitación. En este sentido, alegan que aunque el TRLPMM no lo regule, se aplican a la licitación de concesiones los principios de la contratación pública, siendo así que la LCSP permite licitar con solvencia ajena, incluso ajena al grupo de empresas del licitador, por lo que la doble limitación que se señala no tendría encaje. En definitiva, si ya puede considerarse restrictivo a la libre competencia la exigencia de que la solvencia provenga de una filial (excluyendo que provea de la matriz, o de sociedades hermanas del mismo grupo), más aun si se endurecen los requisitos de dependencia más allá de los requisitos legales.

En relación a los requisitos para acreditar la solvencia económica mediante medios ajenos:

- De acuerdo con lo indicado en la respuesta a la cuestión 12, la indicación explícita de las condiciones en las que se acepta acreditar la solvencia económica por una sociedad dominante a través de la solvencia de la dominada, no impide la posibilidad de que se acredite solvencia en sentido inverso, o entre empresas del mismo grupo.
- La cláusula recogida en el Pliego, con respecto a la acreditación de solvencia de una empresa dominante por parte de una dominada siempre y cuando se demuestre una participación igual o superior al 75 % o, en el caso de que sea inferior, una participación de como mínimo el 51 % y que ostenta el control de dicha sociedad dominada, no se considera una condición restrictiva a la libre competencia. Además, la Autoridad Portuaria tiene la capacidad de incrementar las exigencias previstas en el Código de Comercio si el interés portuario así lo requiere, en este caso, para afianzar las garantías y salvaguardar los intereses portuarios en la explotación de la terminal de cruceros.

Cabe remarcar que las concesiones sobre el dominio público portuario se encuentran excluidas de la legislación de contratos del sector público (Art. 4.1.o del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público de 2011, ya derogado, y en el Art. 9.1 de la Ley de Contratos del Sector Público de 2017), siendo de aplicación la propia regulación contenida en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (Art. 81 y siguientes), aplicándose supletoriamente la legislación sobre costas (Art. 67.1 del TRLPEMM), así como la Ley 33/2003, de Patrimonio de las Administraciones Públicas (art. 84.3 de esta última norma), aunque sí es cierto que se

deben aplicar los principios de publicidad, imparcialidad, transparencia, concurrencia competitiva, etc.

En base a lo anterior, se concluye que la cláusula 10ª del Pliego es una facultad libérrima del órgano licitador, en este caso la Autoridad Portuaria, a la cual nada le impide poner un límite a este recurso, que es exigir, al menos, el 51% de participación sobre la dominada.