

DENOMINACIÓN
ACUERDO , del GOBIERNO DE ARAGÓN, de ejecución de la Sentencia nº 118/2023, de 30 de marzo de 2023, dictada por la Sección nº 1 de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Aragón, por la que se anulan parcialmente los 19 proyectos de establecimiento de servicios de transporte público permanente regular de viajeros de uso general por carretera aprobados por el Gobierno de Aragón el 19 de abril de 2021

Con fecha 28 de octubre de 2021 se presentó ante el Tribunal Superior de Justicia de Aragón (en adelante TSJA) escrito por parte de la ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE TRANSPORTES INTERURBANOS DE VIAJEROS DE AUTOBÚS DE ARAGÓN (en adelante AETIVA) interponiendo recurso contra las siguientes resoluciones (Recurso 782/2021):

- 1) El Acuerdo adoptado por el Gobierno de Aragón en su reunión celebrada el día 14 de julio de 2021 y notificado a esta parte en fecha 30 de julio de 2021, por la que se desestima el recurso de reposición formulado por AETIVA, en fecha 21 de junio de 2021, contra el Acuerdo del Gobierno de Aragón de 19 de abril de 2021, por el que se aprueban los 19 proyectos de establecimiento de servicios de transporte público permanente regular de viajeros de uso general por carretera.
- 2) El Acuerdo del Gobierno de Aragón de corrección de errores materiales advertidos en los proyectos de establecimiento de servicio de transporte público permanente regular de viajeros de uso general por carretera de Aragón, aprobados por Acuerdo de Gobierno de Aragón de 19 de abril de 2021. publicado en el Boletín Oficial de Aragón nº 212 de 14 de octubre de 2021.

Tramitado el procedimiento, el TSJA dictó la sentencia nº 118/2023, de 30 de marzo de 2023 (en adelante la Sentencia), que fue notificada a esta Administración el 4 de abril de 2023, por la que se acordó:

"... anular parcialmente los proyectos a fin de que se completen o modifiquen en los siguientes aspectos:

- 1) *Que se realice un cálculo de la financiación de las inversiones más acorde con los tipos reales vigentes y esperables en los próximos años a tenor de las previsiones económicas de los organismos internacionales y el Banco de España, y aplicando como mínimo de referencia la media del EURIBOR habida desde 1999, 1,772%, más el 1,5%, es decir, 3,272%.*
- 2) *La determinación de la normativa laboral aplicable a las subrogaciones, especialmente en Teruel, así como el régimen de opción o preferencia de las subrogaciones laborales en los nuevos contratos cuando haya posibilidad de optar por varias.*
- 3) *La especificación en todos y cada uno de los proyectos si la adscripción de los vehículos debe ser exclusiva o no y, si no lo es, la determinación del régimen o reglas que deben seguirse para el uso en otros servicios, con las correspondientes correcciones que tal especificación obligue a hacer en los proyectos, a fin de poder hacer un adecuado cálculo del coste y de la posibilidad de obtención de beneficios en cada línea."*

Con respecto del primer punto de la Sentencia, debe realizarse un nuevo cálculo de la financiación de las inversiones más acorde con los tipos reales vigentes y esperables en los próximos años, fijando la Sentencia como mínimo un tipo de interés anual del 3,272%. Debe tenerse en consideración que los tipos de interés fijados en el momento de aprobación de los proyectos, en abril de 2021, eran mucho menores que en el actual escenario, que es el que se toma como referencia en la Sentencia, dictada dos años después. Para realizar dicho nuevo cálculo, de forma que se corresponda con la realidad actual

como establece la Sentencia, es necesario también tomar en consideración la incidencia que tiene dicha circunstancia (escenario de tipos de interés más elevados) en el resto de parámetros que sirven de base para el cálculo de dichos costes financieros.

De esta forma, en el escenario de tipos de interés más elevados, y cuyo valor se sitúa muy próximo a las rentabilidades estimadas en los proyectos de explotación del capital necesario para acometer las inversiones en los activos necesarios para la prestación del servicio (esto son los vehículos) es necesario variar el porcentaje del capital total necesario a financiar de forma que, como incluso expuso la propia recurrente en el escrito de presentación del recurso que ha resuelto la Sentencia, *"la realidad es que el concesionario podrá financiar un porcentaje variable dependiendo de su solvencia. Normalmente financiará entre un 50 y un 70% de la inversión total"*, cuestión que se comparte más aún en el escenario actual de tipos de interés; puesto que lógicamente será más atractiva la financiación de la inversión mediante fondos propios y no mediante financiación externa, en la medida que, en cada caso, se encuentre cada empresa en relación a su solvencia financiera.

Analizados los datos de los balances de situación del último ejercicio disponibles de una muestra representativa de empresas del sector de transporte público de viajeros por carretera de diversos tamaños, se puede concluir del análisis patrimonial de dicha muestra que efectivamente existe una preferencia por la financiación propia frente a la ajena.

Con respecto al análisis de la solvencia financiera de las empresas, se puede concluir que la ratio entre el pasivo no corriente y el activo no corriente se sitúa, con carácter general, incluso por debajo del margen fijado por la demandante en el escrito de presentación de su recurso. Como consecuencia de todo ello se considera que el porcentaje inicialmente asumido en los proyectos, del 100%, resulta excesivo de forma que, en la situación actual y esperable en los próximos años, se considera adecuado adoptar un valor del porcentaje del capital total a financiar del 52,20%, valor dentro del rango expresado por la asociación demandante.

Con respecto al segundo punto de la Sentencia, relativo a que se incorporen en los proyectos la determinación de la normativa laboral aplicable a las subrogaciones, procede simplemente incorporar dichas determinaciones a los proyectos, en ejecución de la Sentencia. Debe tenerse en cuenta que esta cuestión se entiende actualmente ya superada al haber quedado recogida en los pliegos de licitación en los que se detallan dichos extremos, concretamente en los apartados 7.2.3. de los pliegos de cláusulas administrativas particulares y 2.3.1. de los pliegos de prescripciones técnicas particulares de dichos expedientes de licitación, y que han dado lugar a los correspondientes procedimientos de licitación que esta Administración y el Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza, respectivamente, se encuentran tramitando.

Con respecto al tercer punto de la Sentencia, relativo a que se incorporen las especificaciones, en todos y cada uno de los proyectos, relativas a la exclusividad o no de la adscripción de los vehículos, y, si no lo es, la determinación del régimen o reglas que deben seguirse para el uso en otros servicios. Esta cuestión se entiende también superada por los dos procedimientos de licitación que esta Administración y el Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza respectivamente se encuentran actualmente tramitando, en cuyos pliegos de licitación se detallan dichos extremos, concretamente en el apartado 2.2.3. de los pliegos de prescripciones técnicas particulares de dichos expedientes de licitación, por lo que procede simplemente incorporar dichas determinaciones a los proyectos en ejecución de la Sentencia. Por último, con respecto a las posibles correcciones que tal especificación obligue a hacer en los proyectos, debe indicarse que, puesto que los proyectos prevén la totalidad de los costes de las amortizaciones, financiación, seguros y fiscalidad asociados a los vehículos, independientemente del régimen de adscripción en exclusividad o no de los vehículos, no tiene incidencia alguna en la determinación de los costes y no procede corrección adicional alguna.

Por consiguiente, en ejecución del fallo de la Sentencia de referencia, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 103 y siguientes de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, a propuesta del Consejero del Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, y previa deliberación del Gobierno de Aragón, en su reunión del día 19 de abril de 2023, se adopta el siguiente





ACUERDO

Primero. – Ejecutar el fallo de la sentencia nº 118/2023, de 30 de marzo, dictada por la Sección nº 1 de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Aragón, modificando y completando los 19 proyectos de establecimiento de servicios de transporte público permanente regular de viajeros de uso general por carretera, en los siguientes términos:

1. Se modifican los 19 proyectos de establecimiento de servicios de transporte público permanente regular de viajeros de uso general por carretera, dando al apartado 7.1.1 ESTRUCTURA DE COSTES de los 19 proyectos con la siguiente redacción:

Donde dice:

"El gasto financiero se ha valorado sobre un capital a financiar equivalente al 100% de la inversión necesaria para la compra del material móvil y los equipos SAE, utilizando un periodo de financiación de 5 años y un tipo de interés del 1,717% anual."

Se sustituye por:

"El gasto financiero se ha valorado sobre un capital a financiar equivalente al 52,20% de la inversión necesaria para la compra del material móvil y los equipos SAE, utilizando un periodo de financiación de 5 años y un tipo de interés del 3,272% anual."

Igualmente se modifican los nuevos valores de los parámetros de cálculo para los costes de inversión en vehículos de las Tablas 17 (en los proyectos C01 a C15) y de las Tablas 12 (en los proyectos C16 a C19) relativos al porcentaje del capital a financiar y al tipo de interés anual en los términos anteriores.

2. Se completan los 19 proyectos añadiendo en el apartado 3.1. PERSONAL ADSCRITO AL SERVICIO añadiendo los siguientes párrafos al final de dicho apartado:

"En cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 73.2 h) y 75.4 de la LOTT, en relación con el artículo 130 de la LCSP, el concesionario deberá subrogarse como empleador en las relaciones laborales de los antiguos contratistas (esto es, las empresas concesionarias salientes).

En particular, los licitadores deberán tener en cuenta lo dispuesto en el Acuerdo Marco Estatal sobre materias del transporte de viajeros por carretera, mediante vehículos de tracción mecánica de más de nueve plazas incluido el conductor (publicado por Resolución de 13 de febrero de 2015, de la Dirección General de Empleo, en el Boletín Oficial del Estado de 26 de febrero de 2015), así como los convenios colectivos provinciales vigentes en cada momento en esta materia y así como los pactos o acuerdos empresariales que resulten de aplicación, cuando regulen condiciones laborales más beneficiosas que las previstas en los convenios de aplicación.

Además, sin perjuicio de lo indicado en el párrafo anterior, y de acuerdo con lo previsto en el Reglamento Comunitario (CE) 1370/2007, de 23 de octubre, que regula los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y deroga los Reglamentos (CEE) núm. 1191/69, de 26 de junio de 1969 y 1107/70, de 4 de junio de 1970, el contratista entrante asumirá la obligación de ofrecer al personal que efectivamente estuviera adscrito a la prestación de los concretos servicios afectados, y de acuerdo con la dedicación efectiva que se viniera prestando, la subrogación en los derechos laborales y la prestación de servicios adscritos al nuevo contrato celebrado, en las mismas condiciones que si se produjera un traspaso de conformidad con la Directiva 2001/23/CE sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de traspasos de empresas, de centros de actividad o de partes de empresas o de centros de actividad."

3. Se completan los 15 proyectos de los servicios de carácter no metropolitano (proyectos C01 a C15) añadiendo en el apartado 3.2. VEHÍCULOS el siguiente párrafo al final de dicho apartado:

"Los vehículos no estarán adscritos con carácter de exclusividad al contrato, por lo que podrán usarse en otros servicios, siempre y cuando el contratista lo haya comunicado previamente al Responsable del Contrato y ello no implique merma de la calidad en la prestación en el contrato al que están adscritos o potenciales problemas de disponibilidad en el mismo."

Se completan los 4 proyectos de los servicios de carácter metropolitano (proyectos C16 a C19) añadiendo en el apartado 3.2. VEHÍCULOS el siguiente párrafo al final de dicho apartado:

"Los vehículos estarán adscritos con carácter de exclusividad al contrato, por lo que no podrán usarse en otros servicios."

Segundo. – Se condiciona la eficacia del presente Acuerdo a la firmeza de la referida Sentencia.

ELÉVESE

Zaragoza, a

EL CONSEJERO DE VERTEBRACIÓN DEL TERRITORIO, MOVILIDAD
Y VIVIENDA

Fdo.: José Luis Soro Domingo

