

UNA HOJA DE RUTA PARA PRORROGAR LAS CONCESIONES PORTUARIAS



OCEAN
INFRASTRUCTURES
MANAGEMENT

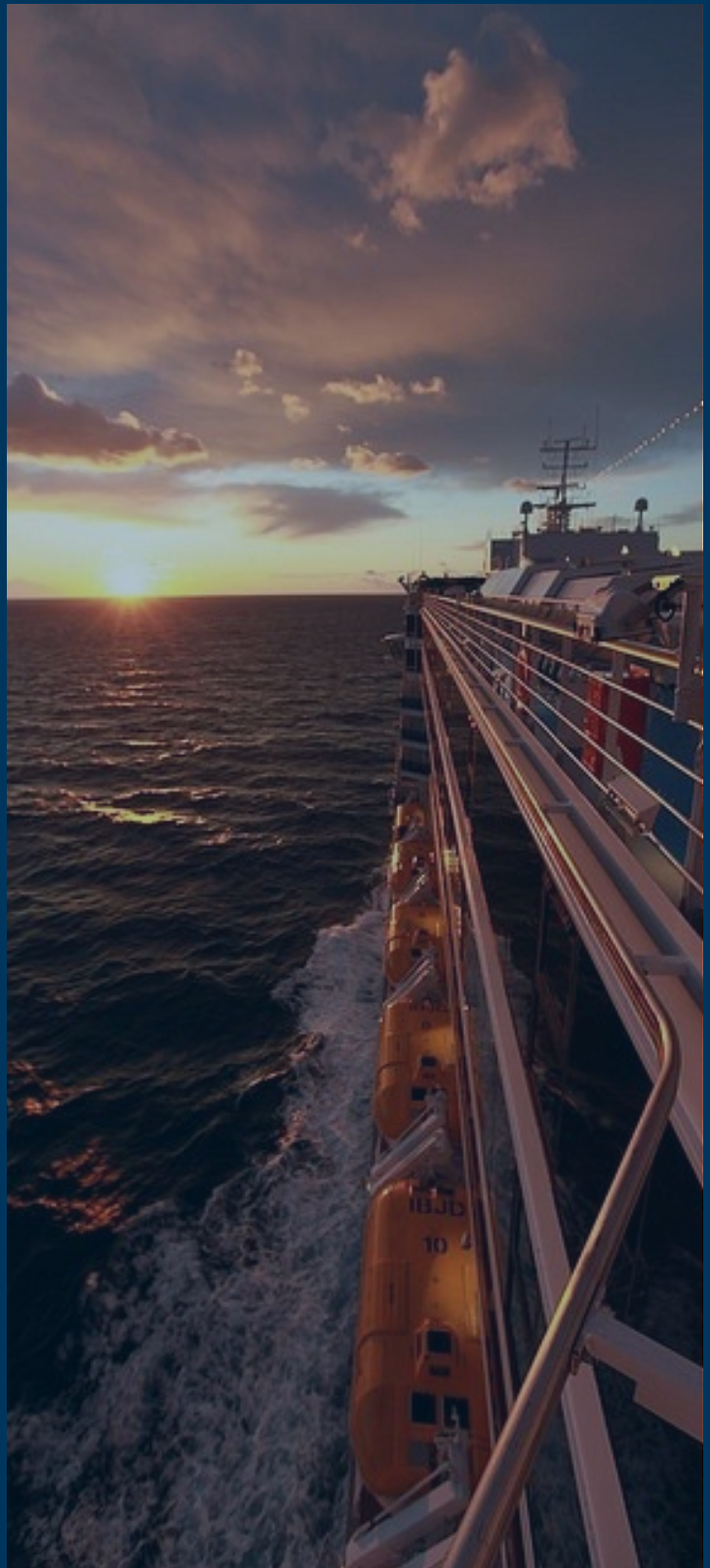


■ Introducción

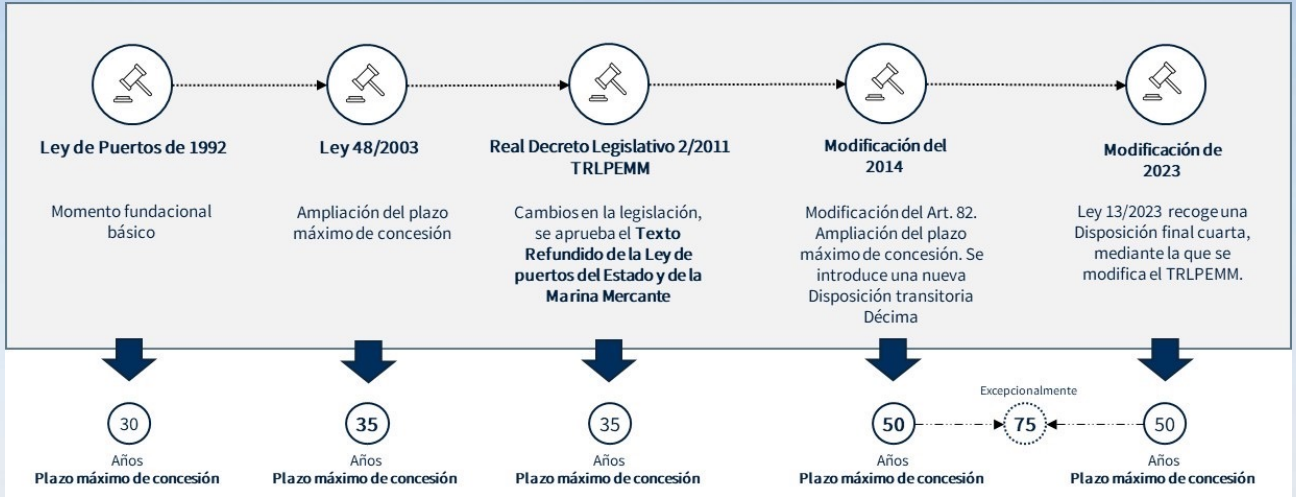
La legislación de las concesiones ha sido objeto de distintas modificaciones en los últimos años. Cambios que han generado confusión en muchos sectores, como el portuario, pero que, al mismo tiempo, suponen una oportunidad clara para la red de puertos nacionales y su desarrollo a largo plazo. En mayo de 2023, se dio un nuevo golpe de timón a la normativa al abrirse **la posibilidad de extender la duración de aquellos contratos otorgados con anterioridad al año 1992**, fecha en la que se prohibieron los plazos concesionales por periodos superiores a los 30 años. Este plazo temporal fue posteriormente ampliado a los 35 años, con lo cual, se impuso la finalización de todas estas concesiones en diciembre de 2027.

Años después de la promulgación de la Ley de 1992, se amplió la duración máxima de las concesiones y se permitió su extensión hasta un período de 50 años, e incluso, de manera excepcional, hasta 75 años. No obstante, las concesiones que habían sido otorgadas antes de 1992 conservaron su límite temporal, que seguía fijado en el 2027.

Ahora, la Ley 13/2023 permite a los contratos firmados con anterioridad a 1992 acceder a las mismas prórrogas que cualquier concesión, es decir, 50 o incluso 75 años. **Esta última modificación ha venido a corregir una desigualdad histórica**, ya que posibilita prorrogar la vigencia de las concesiones más antiguas. En definitiva, este logro significa que, tras décadas de reivindicaciones por parte de diferentes actores del sector portuario, se ha conseguido resolver un escenario de ambigüedad jurídica que propiciaba situaciones de inequidad.



■ Evolución de la legislación en España



A continuación, realizamos un breve repaso por todas las regulaciones que se han promulgado en este ámbito en España:

- **Ley de puertos de 1992.** Para entender bien la complejidad que ha ido arrastrando la aplicación práctica de la ley, debemos remontarnos a 1992. En este año, se promulgó **la prohibición de otorgar concesiones portuarias sin límites de tiempo y se acotó el plazo máximo a 30 años.** Esto tuvo como resultado principal que numerosas concesiones que antes contaban con plazos indefinidos se vieran obligadas a aceptar restricciones en lo referente a su duración.
- **Reforma de 2003.** La legislación fue ganando complejidad debido a la aprobación de diversas reformas. En el año 2003, se autorizó **una modificación del plazo máximo de las concesiones hasta los 35 años.** De esta forma, para las concesiones otorgadas antes de 1992, el final del plazo concesional se fijó en diciembre de 2027. Todos estos cambios se recogieron más adelante en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, promulgado en 2011.
- **Más modificaciones en 2014.** Tres años después, en 2014, entró en vigor **una ley que amplió el límite máximo de las concesiones de 35 a 50 años.** Además, se introdujo una nueva disposición que regulaba el procedimiento para solicitar y obtener una extensión del plazo original para las concesiones otorgadas antes del 5 de julio de 2014. Con este cambio, **la Abogacía del Estado interpretó que las concesiones que se habían dado antes del año 1992 no podían acogerse a ningún tipo de prórroga.** La polémica estaba servida, ya que desde el sector se concluyó que la ley beneficiaba o perjudicaba a los actores solo en función de cuál fuera la fecha de otorgamiento.
- **Situación actual:** Ahora se abre un escenario de mayor claridad para el sistema portuario, gracias a la modificación que se aprobó el pasado mayo. Con la entrada en vigor de la Ley 13/2023 **se corrige la interpretación literal de la normativa.** Esto significa que las concesiones otorgadas antes de 1992 cuentan ya con la opción de pedir prórrogas de sus concesiones por un período de hasta 50 años e incluso, en algunos casos, de hasta 75 años.

2. Un impulso para las inversiones portuarias

Desde OCP consideramos que la modificación legal respecto a la prórroga de las concesiones será **un importante motor para mejorar la competitividad del sector portuario del país**. La concesión de contratos de mayor duración garantizará la estabilidad de los negocios, así como la seguridad jurídica para las empresas concesionarias que ya operan en los puertos españoles, pero también para las compañías que tengan previsto entrar en el sector portuario.

Pero, sobre todo, **supondrá avances en la inversión, especialmente en obras e instalaciones a largo plazo en los puertos**. En base a nuestra experiencia previa -OIM participó en más de 30 procesos de ampliación del plazo de concesiones vinculados a la normativa de 2014- creemos que la reciente modificación legal supondrá un empuje para la eficiencia y un mayor desarrollo de la red de puertos españoles.

De hecho, actualmente, **existen 190 concesiones otorgadas antes de 1992 que podrían solicitar prórrogas**. Según nuestras estimaciones y como resultado de una aproximación inicial, esto se traduciría **en una inversión de más de 1.000 millones de euros** por parte de los operadores privados en aras de extender los plazos de sus concesiones.



3. Requisitos y restricciones legales

La admisión de las diferentes prórrogas está sujeta, no obstante, al cumplimiento estricto de los requisitos que se desprenden de la norma. Estas condiciones pueden ser aplicadas tanto a las concesiones otorgadas después de la entrada en vigor de la Ley 27/1992, como a las tramitadas con anterioridad a esta fecha.

Los términos de los que dependen los otorgamientos tienen como objetivos generales **asegurar la inversión sostenible en las infraestructuras portuarias, promover la competitividad y mejorar la actividad económica** en la red portuaria española. Creemos que la aplicación rigurosa de estos requisitos es clave para garantizar que las prórrogas se otorguen de manera justa, y en beneficio tanto de la comunidad como del sector marítimo y portuario en su totalidad.

A renglón seguido, analizamos detenidamente **las tres opciones disponibles para requerir prórrogas**, cada una de ellas vinculada a requisitos particulares.

3. 1. Prórrogas de hasta el 50% del plazo inicial (límite de 50 años)

De acuerdo al artículo 82.2.b, los concesionarios tienen la opción de solicitar prórrogas que **no excedan el 50% del plazo inicial de la concesión, con un límite de 50 años. Este máximo temporal será la suma del plazo inicial y de cualquier prórroga que se haya concedido.** Hay que tener en cuenta que sólo se puede pedir esta ampliación siempre y cuando se haya cumplido al menos un tercio del plazo total original.

Uno de los requisitos fundamentales para obtener esta prórroga reside en **el compromiso de inversión del concesionario, que debe representar al menos el 20% de la cuantía de la inversión inicial aportada para el comienzo de la actividad y al inicio del plazo concesional original.** También se exige que esta partida esté dirigida a mejorar tanto la productividad como la eficiencia energética, y que suponga la introducción de nuevas tecnologías o procesos que aumenten su competitividad.



3. 2. Prórrogas de hasta el 50% del plazo inicial (límite de 75 años)

Esta segunda alternativa está recogida en el artículo 82.2.c.1, donde se establece que los concesionarios pueden requerir prórrogas que no excedan el 50% del plazo inicial de la concesión, aunque el **límite máximo permitido (plazo original más prórroga) es de 75 años en total**. Por ejemplo, una concesión con un plazo inicial de 50 años puede demandar una prórroga de 25 años. Al igual que en el caso anterior, esta solicitud sólo se puede ejecutar después de cumplir al menos un tercio del plazo original.

Además, está sujeta a la **aprobación de un informe favorable y vinculante de Puertos del Estado. También a que la concesión sea declarada como ‘estratégica’** por parte de la Autoridad Portuaria correspondiente.

Otra de las condiciones clave de esta opción reside en que se debe comprometer una nueva inversión **por valor del 50% de la inversión inicial**.

3. 3 Prórrogas independientes (límite de 75 años)

De acuerdo al artículo 82.2.c.2, el concesionario cuenta con la posibilidad de solicitar **prórrogas independientemente del plazo inicial, con un máximo de plazo total (plazo original más la prórroga) de 75 años**. Para ello, se requiere adquirir un compromiso económico por una cuantía mayor al 20% de la inversión inicial o superior a la diferencia de valor de la concesión con y sin prórroga.

Es importante destacar que **esta inversión debe ser nueva y debe destinarse a infraestructuras terrestres, ferroviarias o mejoras en las redes de transporte** de uso común. Es decir, que, en este caso, la inversión del concesionario no revierte directamente en su concesión.

La solicitud de esta prórroga también está **sujeta a la emisión de un informe favorable y vinculante** por parte de Puertos del Estado.



4. Vías de solicitud

De acuerdo a la experiencia de OIM, este tipo de iniciativas **ha de abordarse en dos fases**. Si la primera fase resulta satisfactoria y viable para el concesionario, se avanza a la segunda fase.

4.1. Primera Fase: Estudio de Viabilidad Previa

En esta fase inicial, se han de realizar las siguientes actividades, a modo de resumen:

- **Evaluación de las oportunidades legales para extender las concesiones**, incluyendo el análisis de diversos aspectos como fechas de inicio y plazos de concesión, inversiones iniciales, tarifas, cambios en las condiciones de la concesión, contratos y planes de ampliación.
- Preparación de un **Plan de Negocio preliminar** para evaluar la viabilidad financiera.
- Reuniones **con la Autoridad Portuaria y Puertos del Estado** para presentar el Plan de Negocio preliminar.
- Elaboración y redacción de **un informe resumen sobre las posibilidades de extender el plazo de la concesión** y recomendaciones.

4.2. Elaboración de la Memoria Económico-Financiera

Si tras la primera fase se determina que es adecuado solicitar una prórroga de la concesión, **se procede a ejecutar la segunda fase**, que incluye los siguientes puntos:

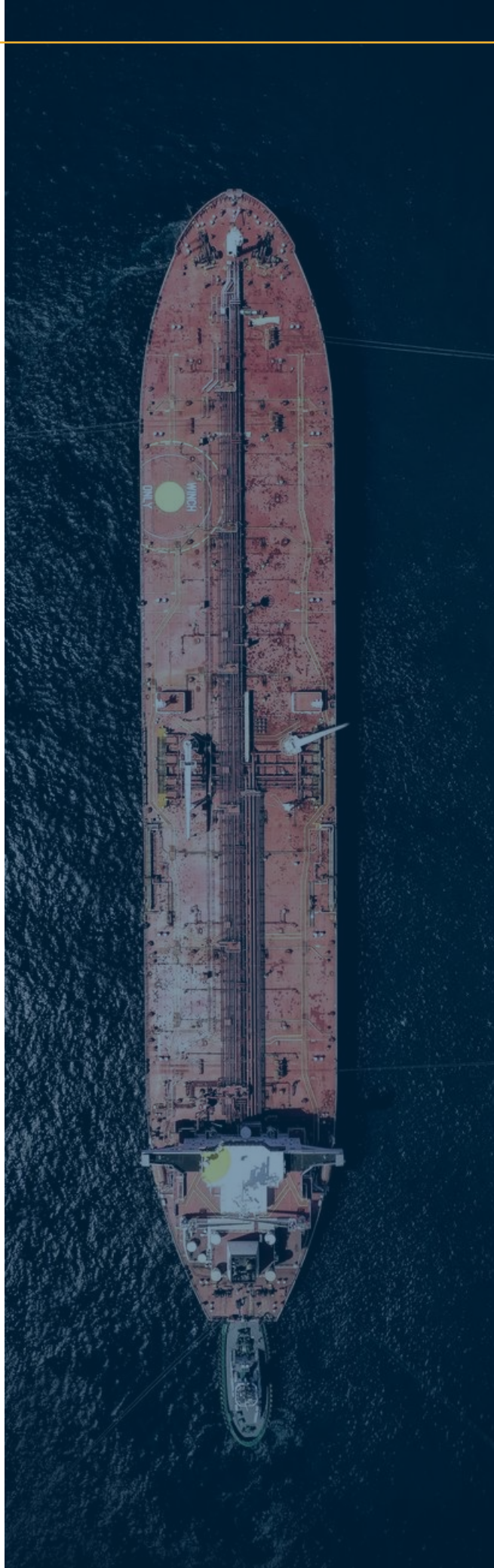
- Determinación de **las necesidades de inversión y evaluación de los costes** iniciales en base a proyectos específicos.
- Propuesta de una **nueva estructura tarifaria** si fuera necesario.
- Definición del **modelo de operación y cálculo** de los costes operativos.
- Preparación de **un Business Plan con proyecciones de ingresos**, gastos, balances y análisis financiero, entre otros puntos a incluir.
- Estudio de **Impacto socioeconómico para justificar la importancia de la concesión y el interés estratégico** de la misma para la ciudad y el puerto.

Además de las tareas en las dos fases, OIM se ofrece para coordinarse y representar al cliente ante la Autoridad Portuaria, Puertos del Estado y expertos independientes designados durante el proceso de solicitud de prórroga.

5. Casos de éxito

A continuación, se indican algunos de los principales proyectos de ampliaciones de plazo concesional para operadores portuarios realizados por OIM:

- Asesoramiento a **Grup Maritim TCB (actualmente APM Terminals)** durante 2015 y 2016 en los trámites para la solicitud de la ampliación de plazo de sus concesiones de ocupación del dominio público portuario para terminales de contenedores en los puertos de Valencia, Barcelona, Castellón, Gijón, La Palma y Tenerife.
- Asesoramiento a **Atlantic Copper** durante 2015 y 2016 en los trámites para la solicitud de la ampliación de plazo de su concesión de ocupación del dominio público portuario en el Puerto de Huelva.
- Asesoramiento a **Reganosa** durante los años 2015 y 2016 en los trámites para la solicitud de la ampliación de plazo de su concesión de ocupación del dominio público para la terminal de regasificación de GNL en el Puerto de Ferrol.
- Asesoramiento a **Gonvarri** durante 2015 y 2016 en los trámites para la solicitud de la ampliación de plazo de la concesión de ocupación del dominio público portuario en el Puerto de Tarragona.
- Asesoramiento a la marina de **Club de Mar Mallorca** de 2015 a 2019 en los trámites para la solicitud de prórroga de plazo de la concesión de ocupación del dominio público portuario en el Puerto de Palma.
- Prestación de servicios de advisory y representación a la marina de megayates de **One Ocean Port Vell** en Barcelona desde 2015 hasta la actualidad.
- Asistencia técnica a **Ership** desde 2015 hasta la actualidad en la tramitación de ampliaciones de plazo y prórrogas de sus concesiones administrativas en los puertos de Tarragona, Valencia y Cartagena.
- Asesoría técnica a **Enagás** desde el año 2020 hasta la actualidad para la subsanación del expediente de ampliación del plazo inicial de la concesión en el Puerto de Huelva.





1800 1801 1802 1803 1804 1805 1806 1807 1808 1809 1810 1811 1812 1813 1814 1815 1816 1817 1818 1819 1820 1821

1E00 1E01 1E02 1E03 1E04 1E05 1E06 1E07 1E08 1E09 1E10 1E11 1E12 1E13 1E14 1E15 1E16 1E17 1E18 1E19 1E20 1E21

Informe realizado por



José Raúl García

Director Técnico de OCP.

jrg@oceanim.es

OCEAN
CAPITAL
PARTNERS