

La modificación de la Ley de Puertos facilita la prórroga de concesiones anteriores a 1992



El Gobierno ha introducido cambios en la normativa referente a la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante para aclarar la posibilidad de prorrogar aquellas concesiones portuarias que se adjudicaron anteriormente a 1992, momento en el que quedó prohibida por primera vez la extensión de estas más allá de los 30 años. La aclaración de la situación jurídica de estas concesiones era una demanda que el sector había elevado a la Administración en el marco de varios cambios legislativos que venían dilatándose en la última legislatura, han informado fuentes jurídicas cercanas al proceso, y se vería finalmente plasmada en la disposición final cuarta de la ley 13/2023 de 24 de mayo, que entró en vigor el pasado 25 de mayo.

Según la asociación de empresas estibadoras Anesco, «la norma introduce una novedad para el sector empresarial de la estiba», en el sentido que aclara «de forma expresa» la posibilidad de esas concesiones de acogerse a un decreto ley de 2011, que recoge prórrogas de 50 y 75 años bajo supuestos específicos. «En última instancia, la Ley 13/2023 solo viene a aclarar el alcance de la disposición

transitoria segunda, pero puede suponer un impulso para prorrogar las concesiones anteriores a 1992” han señalado desde el bufete de abogados Uría, que ha asesorado a clientes en este campo legislativo.

La razón sería que la modificación acaba con una situación de ambigüedad jurídica desde que en 2014 otra modificación anterior introducida durante un trámite parlamentario generara «debate» acerca de si esas concesiones podían aplicarse el marco de 2011. Antes, el margen de 30 años había sido extendido a 35 en 1997, y desde 2011 la mayoría de autoridades portuarias aplicaban la doctrina sentada por el decreto ley. Sin embargo, según las fuentes consultadas, la modificación de 2014 «mantuvo para algunos sectores una posible interpretación literal» que excluía a las concesiones anteriores a 1992 de la doctrina de 2011.

Concretamente, el marco legal de 2011 prevé la posibilidad de extender las concesiones portuarias en los casos de realización de nuevas inversiones por parte de las empresas concesionarias en sus activos, o en caso de «contribución sin naturaleza tributaria» a la mejora y desarrollo de infraestructuras de movilidad terrestre y ferroviaria de los puertos para mejorar su «posición competitiva en su área de influencia y la intermodalidad en el transporte de mercancías».

LOS CASOS DE ENAGÁS Y AUTOTERMINAL EN EL PUERTO DE BARCELONA

La situación actual afectaba, por ejemplo, a entidades como el puerto de Barcelona, donde sus concesiones en las terminales de Enagás y Autoterminal son anteriores o de 1992. De hecho, el presidente de la autoridad portuaria, Lluís Salvadó, había manifestado en varias ocasiones su voluntad de hacer posible la prórroga de dos contratos que finalizan al término de la década actual. Según fuentes del recinto, con el cambio introducido, la concesión de la terminal energética «pasa de improrrogable a tener posibilidad de prórroga», mediante la vía de la inversión. «Enagás prevé realizar nuevas inversiones importantes a corto y medio plazo en el ámbito del hidrógeno», han afirmado las mismas fuentes, aunque también han matizado que ello no significa que «la prórroga se otorgue» automáticamente, sino que «en el caso que esté justificada la prórroga, pueda estudiarse su otorgamiento».

En cuanto a Autoterminal, la Autoridad Portuaria de Barcelona señala que «por su historial de prórrogas», la única posible que podría aplicarse en este caso se

corresponde con la vía de la aportación económica de la terminal a las infraestructuras de movilidad del puerto, la segunda contemplada por el decreto ley de 2011. En este sentido, desde la entidad portuaria se señala que «la presente modificación legislativa no puede conllevar cambio alguno para esta empresa», sin entrar en detalles sobre la posibilidad de ejercer esa segunda vía.