

Información personal o institucional

¿En calidad de qué o en representación de quién participa en esta consulta pública?

Prestador de servicios

Nombre completo (del particular o de la institución representada)

ANESCO

¿Desea publicar el nombre junto a su respuesta o mantenerlo confidencial (en cuyo caso se publicará como respuesta anónima)?

Público

E-mail de contacto (se mantendrá confidencial)

Confidencial

Selección de temas

Elija una o varias opciones sobre las cuestiones que desea responder

4. Cuestionario común – Servicio portuario de **MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS**

Cuestionario

4. Cuestionario común – Servicio portuario de MANIPULACIÓN DE MERCANCÍA

1) ¿Considera que el diseño de la regulación del servicio (especialmente los pliegos de prescripciones particulares, art.113 TRLPEMM) es suficientemente participativo y tiene debidamente en cuenta las circunstancias del mercado del servicio correspondiente? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

La participación prevista en la norma no cumple con el objetivo de atender las solicitudes o razonamientos de las partes interesadas. Esto se pone de manifiesto a la hora de valorar la existencia o no de competencia en la prestación del servicio; cuestión muy relevante en la imposición de estructuras tarifarias y tarifas máximas de manera injustificada. Razones de esta conclusión:

- Los S.P. de manipulación de mercancía se asientan sobre el principio de libre concurrencia y libertad de acceso al mercado, sujeto únicamente a licencia (arts. 109 del TRLPEMM). Se configura como un título habilitante para poder desarrollar actividades en el dominio público y tiene naturaleza reglada. Se excluye la discrecionalidad de la Administración para decidir qué servicios pueden prestarse y, salvo previsión expresa en el TRLPEMM, sus condiciones, pues es una decisión impuesta por el legislador al liberalizar la actividad, así como una expresión de las libertades fundamentales del mercado interior de la Unión Europea.
- En teoría, la ocupación del dominio público y la prestación del servicio responden a una realidad, principios y normativa diferenciados. En la práctica, acaban aprobándose vía título concesional determinados aspectos cuya regulación debiera contenerse exclusivamente en el título de la licencia -y por circunstancias justificadas. Un ejemplo serían las tarifas máximas y el establecimiento de una estructura tarifaria, las cuales no dejan de ser requisitos propios de la prestación del servicio -y no de la ocupación del dominio público-. Los artículos 110.e) y

125.2.b) del TRLPEMM ya establecieron un modelo de precios regulados frente a otros sistemas más intervencionistas propios de los servicios públicos.

Si el legislador optó por este régimen de libertad tarifaria, carecería de consistencia que este principio decayese vía Pliego de Bases del concurso por una decisión discrecional de cada Autoridad Portuaria. Máxime si tenemos en cuenta que el artículo 125.d) del TRLPEMM ya prevé los mecanismos necesarios para evitar un abuso de una eventual posición de dominio.

- La incorporación vía Pliego de Condiciones de tarifas máximas y/o estructuras tarifarias es una medida de sectores en los que la Administración mantiene una potestad tarifaria, vía concesión de servicio público. Los servicios portuarios constituyen una actividad liberalizada, sujeta a control de la Administración para evitar distorsión de la competencia.

En relación con el carácter participativo, la estructura tarifaria no es siempre el mejor instrumento para proteger a los usuarios del puerto e impone gran rigidez en los operadores portuarios con pérdida de competitividad.

En consecuencia, no resultaría consistente limitar el derecho de los operadores privados a la libre determinación de los precios salvo que el número de prestadores del servicio sea insuficiente para garantizar la competencia, y el lugar para hacerlo no debería ser el título concesional.

A la hora de realizar esa valoración, la Autoridad Portuaria deberá verificar la insuficiencia de competencia por tipo de tráfico y mercancía. En otras palabras, en el caso del S.P. de manipulación de mercancías no deben ser objeto de un mismo análisis los tráficos de pasaje, cruceros, contenedores, graneles sólidos o líquidos.

a. ¿Cómo valoraría en general el procedimiento administrativo para obtener licencias (Simplicidad; Acceso a información; Transparencia del proceso; Celeridad; Flexibilidad)?.

- **Simplicidad:** 6
- **Acceso a información:** 4
- **Transparencia del proceso:** 5
- **Celeridad:** 4
- **Flexibilidad:** 4

a. Acompañe su valoración de un comentario e indique el (los) puerto(s) de interés general al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

La inmensa mayoría de las Autoridades Portuarias no disponen de un Pliego de Bases aprobado para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, lo que impide que los eventuales prestadores de este servicio portuario puedan conocer ex ante los requisitos que necesitarán cumplir para obtener la licencia.

Lo anterior, unido al hecho de que cada día la complejidad de los Pliegos de Prescripciones de la licencia va en aumento en lo que al cumplimiento de requisitos se refiere, conduce inexorablemente a que el procedimiento administrativo de obtención de la licencia carezca de la transparencia y simplicidad deseables.

De igual modo, como ya se ha mencionado, a pesar de que la ocupación del dominio público y la prestación del servicio responden a una realidad, principios y normativa diferenciados, en ocasiones se aprueban vía título concesional determinados aspectos que por su propia naturaleza deberían ir asociados a la licencia y recogerse en el título correspondiente a ésta (e.g. elementos humanos y materiales requeridos).

b. ¿Considera que sería deseable que en algún caso se limitara explícitamente el número de prestadores, de manera que se otorgaran las licencias por concurso? ¿por qué razón? (art.

111 TRLPEMM)? Indique la(s) Autoridad(es) Portuaria(s) a los que se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

La limitación del número de prestadores debiera aplicarse restrictivamente y con sujeción a los términos y supuestos previstos en el artículo 111 TRLPEMM. El citado precepto contempla ya un amplio elenco de supuestos que habilitan a las Autoridades Portuarias a limitar el número de prestadores (i.e. disponibilidad de espacios, razones de capacidad de las instalaciones, de seguridad, de normas medioambientales o por otras razones objetivas relacionadas con las condiciones de competencia).

Algunos de estos motivos son susceptibles de apreciación más objetiva; otros, en cambio, son más difusos (e.g. limitación de la sostenibilidad económica de los prestadores de servicios existentes que, de otra forma, pudieran ver comprometida su viabilidad).

Debería suprimirse la facultad reconocida a las Autoridades Portuarias en el actual artículo 125 para establecer una estructura tarifaria cuando meramente el número de prestadores del servicio esté limitado, al no estar alineada con el Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos (el "Reglamento 2017/352").

c. ¿Cómo valora los requisitos exigidos para la obtención de licencia, tanto los requisitos de solvencia económico-financiera (incluidas garantías y avales) como los de solvencia técnico-profesional (capacitación, experiencia...)?

- Solvencia económico-financiera: 5
- Solvencia técnico-profesional: 5

Acompañe su valoración de un comentario e indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

Al tratarse de una casuística específica por cada empresa no se realiza una valoración como asociación sectorial

a. ¿Cómo valora las exigencias de medios humanos impuestas? (valoración de 1 a 10 , siendo 1 la peor puntuación y 10 la mejor puntuación).

3

Acompañe su valoración de un comentario sobre la(s) exigencias concretas e indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

Al ser unos medios impuestos para cada empresa concesionaria de forma individual y concreta en los pliegos de prescripciones, hay una casuística muy variada y no es posible realizar una valoración como asociación sectorial.

No obstante, la actividad lleva el camino de desarrollarse mediante dos vías:

- a) Automatización de procesos en las Terminales tradicionales
- b) Mayor automatización en las ya semiautomatizadas.

Estos caminos, que en principio impactarán en el número de trabajadores, a la larga dará una mayor competitividad y mayor volumen.

b. ¿Cómo valora las exigencias en términos de medios materiales impuestas? (valoración de 1 a 10 , siendo 1 la peor puntuación en cuanto a su adecuación y 10 la mejor puntuación)

3

Acompañe su valoración de un comentario e indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

Mismos comentarios que en el punto anterior

4)  C mo valora las obligaciones de servicio público (art. 110 TRLPEMM) impuestas al prestador del servicio (cobertura universal y continuidad/regularidad del servicio, sometimiento a la potestad tarifaria, cooperación con la Autoridad Portuaria en materia de seguridad, salvamento, etc. y colaboración en la formación práctica)? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

El actual artículo 110.e) del TRLPEMM configura la estructura tarifaria como una obligación de servicio público (  OSP  ). Esta configuración no se encuentra alineada con el Reglamento 2017/352.

El citado reglamento ha regulado los requisitos que deben cumplir las OSP. A pesar de que el capítulo II no resulta de aplicación a los servicios de manipulación de mercancías, el resto de los preceptos y el espíritu de la norma nos llevan a concluir que la imposición de tarifas máximas tiene un carácter excepcional y que debe perseguir la consecución de determinados objetivos.

El TRLPEMM permite a las Autoridades Portuarias intervenir para fijar el precio de un servicio portuario solo cuando existen fallos en el normal funcionamiento del mercado en libre competencia. En definitiva, se configura como una potestad de la Administración para corregir posibles fallos de mercado, no como una obligación de naturaleza   ablatoria   a fin de garantizar la prestación de un servicio portuario en unas condiciones que un operador privado no asumiría, no lo haría en la misma medida o en las mismas condiciones, si considerase exclusivamente su propio interés comercial a la luz de las dinámicas del mercado (art. 2.14 del Reglamento 2017/352).

Todo lo anterior aconsejaría la supresión del artículo 110.e) del TRLPEMM.

a.  Qu  opinión le merece la estructura tarifaria aplicada (los conceptos en función de los cuales se determina la tarifa cobrada)?  Existir an alternativas más idóneas o interesantes? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

Entendemos necesaria la adaptación de la normativa reguladora de la estructura tarifaria y las tarifas máximas por la prestación de servicios portuarios, en especial tras la entrada en vigor del Reglamento 2017/352.

Así, el TRLPEMM carece de una regulación sistematizada de los requisitos y los supuestos en los que las Autoridades Portuarias estarían facultadas para establecer tal limitación a la libre determinación de precios. Por el contrario, se regula a través de un conjunto de preceptos aislados que permiten la fijación de una estructura tarifaria tanto en el título concesional como en la licencia para la prestación del servicio portuario.

Este carácter fragmentario ha llevado, en la práctica, a que las estructuras tarifarias se mantengan en un número significativo de puertos pese a su   te rica   excepcionalidad. Adicionalmente, un análisis comparativo demuestra que no existe un criterio uniforme en el sistema portuario español sobre los requisitos para su aprobación, determinación, revisión y actualización.

Ante esta situación, entendemos conveniente:

a) La supresión de la estructura tarifaria y de las tarifas máximas de los pliegos de condiciones, salvo en aquellas concesiones que tengan por objeto instalaciones de atraque, dársenas e instalaciones náutico-deportivas o lonjas pesqueras (arts. 81.5, 86.1.c y 86.1.d del TRLPEMM). Si el régimen de prestación de servicios portuarios se asienta sobre los principios de libre concurrencia y libertad tarifaria —asumiendo el prestador el riesgo de explotación—, no resulta consistente que se limite la libertad en la fijación de precios de esta actividad

liberalizada a través del título concesional, cuya finalidad debiera ser regular la ocupación del dominio público portuario. Máxime cuando el TRLPEMM ya prevé su control ex post mediante el control de transparencia de las tarifas por la prestación de servicios portuarios y ex ante en situaciones de insuficiencia de competencia a través de la correspondiente estructura tarifaria. Se trata, pues de una medida propia de sectores en los que la Administración mantiene una potestad tarifaria, vía concesión de servicio público, más que de actividades ya liberalizadas.

b) La incorporación de un artículo único que regle la estructura tarifaria y las tarifas máximas alineado con el Reglamento 2017/352 y el procedimiento para limitar el número de prestadores. En última instancia, esta limitación de prestadores y las tarifas máximas constituyen restricciones excepcionales a la libertad de empresa, que solo procederían cuando el número de prestadores del servicio sea insuficiente para garantizar la competencia pues, de otra forma, se convierten en medidas que, en sí mismas, distorsionan la competencia en el mercado

b. ¿Conoce los criterios de fijación, actualización y revisión de dicha estructura por parte de la Autoridad Portuaria?

NO

¿Y los consideraría transparentes ?

NO

c. ¿Considera necesaria o deseable la existencia de tarifas máximas ?

NO

¿Por qué? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

Únicamente cuando exista una situación de insuficiencia de competencia debidamente acreditada, algo que, de conformidad con, entre otros, el artículo 111 TRLPEMM, debe acreditar a la Autoridad Portuaria correspondiente. Sin embargo, a fecha de hoy, esa motivación es en numerosas ocasiones inexistente.

La falta de una regulación sistematizada en materia de estructura tarifaria y tarifas máximas ha conducido a que para su determinación, en la práctica, se recurra a una disparidad de criterios difícilmente justificable en función del puerto, la fecha de otorgamiento de la concesión y del servicio o las bases de la licencia

Como ya se ha dicho, la regla general debería ser que la determinación de las tarifas se confíe a la libre competencia entre los diferentes prestadores. Como excepción, la Autoridad Portuaria podría aprobar una estructura tarifaria y las tarifas máximas para la prestación de un servicio portuario, excepto en las terminales marítimas de pasajeros y mercancías dedicadas a uso particular, cuando el número de prestadores del servicio sea insuficiente para garantizar la competencia.

Es decir, la Autoridad Portuaria tiene la facultad, pero no la obligación, de aprobar una estructura tarifaria y esa facultad únicamente podrá ejercitarse cuando exista una situación de insuficiencia de competencia.

En nuestra opinión, para dotar al procedimiento de una mayor transparencia, el TRLPEMM debiera recoger expresamente los criterios a considerar para determinar los conceptos de la estructura tarifaria y las tarifas máximas por cada uno. Así, las tarifas máximas debieran:

i. Determinarse en función de la estructura de costes, el volumen global de la demanda y otras circunstancias relacionadas con las características del servicio, cuando proceda.

ii. Ser suficientes para permitir a los prestadores seguir estrategias diferenciadas para competir en el mercado del servicio portuario en cuestión y para no impedir la entrada de nuevos prestadores.

En el mismo sentido, debiera regularse: (i) un procedimiento de aprobación de las tarifas con todas las garantías para los diferentes usuarios del puerto, buscando asegurar su participación y el acceso a toda la información necesaria para verificar el cumplimiento de los requisitos exigidos; y (ii) un procedimiento de revisión de la estructura tarifaria que busque solucionar la situación actual en algunos puertos en los que el último estudio sobre la procedencia y los conceptos de la estructura se realizó con anterioridad a la entrada en vigor del TRLPEMM.

6) Respecto al sistema de otorgamiento de concesiones y autorizaciones para la ocupación del dominio público portuario (arts. 72-103 TRLPEMM), ¿considera que el sistema vigente genera incentivos adecuados para lograr un entorno competitivo en los servicios prestados en puertos? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

Entendemos que debiera procederse a la revisión del régimen aplicable a las tasas de ocupación y actividad para incentivar un uso eficiente y sostenible de las infraestructuras portuarias, así como adaptar los ingresos por el uso del dominio público a su coste y utilidad. Los datos económicos de la última década muestran que los ingresos de las Autoridades Portuarias están superando significativamente a los costes. La tendencia a futuro, en lugar de mitigarse, aumentaría.

En última instancia, responde al hecho de que la situación económica, operativa y comercial ha cambiado significativamente en los últimos veinte años. Nos encontramos ante un sistema de financiación diseñado hace más de dos décadas que no se adapta de forma adecuada a la realidad actual:

- i. Por un lado, el sistema de tasas está todavía diseñado para financiar la construcción de las infraestructuras portuarias en un entorno de menores ingresos.
- ii. Por otro, los principales puertos han ejecutado ya las grandes obras de ingeniería, lo que ha dado lugar a una reducción de la inversión pública y, a su vez, el uso más intensivo y eficiente del dominio público portuario ha permitido un incremento de la rentabilidad por metro cuadrado.

Como resultado, nuestro sistema portuario se encuentra, en general, saneado y obtiene un beneficio significativo y sostenido en el tiempo, gracias a la evolución en los últimos diez años de los tráficos, el endeudamiento, los ingresos y el nivel de inversiones.

En este contexto, entendemos que debiera producirse una reducción de la carga tributaria derivada de las tasas de actividad y ocupación mediante (i) la reducción del tipo de gravamen aplicable a la tasa de ocupación en un 1 % (ii) y la incorporación de un conjunto de bonificaciones que incentiven, en todo caso, un uso más intensivo y eficiente de las infraestructuras, la intermodalidad y un incremento de la calidad medioambiental.

A su vez, tenemos algunas sugerencias de mejoras técnicas que exponemos a continuación:

- i. Una modificación de los criterios para determinar la base imponible de la tasa de ocupación, de forma que:
 - a) Se utilice el valor catastral como criterio para calcular el valor de los terrenos, obras e instalaciones portuarias.
 - b) No pueda repercutirse al concesionario el coste de depreciación de activos completamente amortizados.
 - c) La vida útil de los activos portuarios se determine por orden ministerial a fin de que puedan tenerse en cuenta las particularidades de las infraestructuras portuarias, incrementándose así la transparencia en su determinación.
- ii. La aclaración de que no procederá repercutir tasa de actividad cuando una concesión o autorización tenga como objeto exclusivo actividades que no generen una utilidad económica al concesionario o autorizado (e.g. parkings, oficinas de apoyo, montaje de maquinaria o tareas de construcción).

Creemos necesaria modificación de los límites mínimos en la tasa de actividad, ya que no tiene

sentido ponerlos cuando la actividad esta bonificada o tomar como referencia la tasa de ocupación. No obstante, si se sigue este criterio, habría que disminuir este límite mínimo.

a. ¿Qué obstáculos considera que pueden existir a la liberalización efectiva de este servicio, desde que se produjeran las diferentes modificaciones normativas a raíz de la Sentencia del Tribunal de Justicia de 11 de diciembre de 2014 (Asunto C-576/13)? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta (máx. 500 palabras)

La sentencia del TJUE declaró que el régimen legal en que se desenvolvía el S.P. de manipulación de mercancías contraviene el artículo 49 TFUE al imponer a las empresas la obligación de participar en el capital de una SAGEP, así como la de contratar con carácter prioritario a trabajadores puestos a disposición por las SAGEP y a un mínimo de tales trabajadores sobre una base permanente.

Para dar cumplimiento a dicha sentencia, el RD-ley 8/2017, el RD-ley 9/2019, y la Ley 4/2022, suprimieron las SAGEP y el sistema monopolístico de gestión y suministro del personal estibador, y crearon los CPE, regulando su régimen jurídico. Los CPE son empresas de propiedad conjunta de base mutualista cuyo propósito es la satisfacción de forma efectiva de la necesidad común de los socios de disponer de trabajadores portuarios.

El RD-ley 8/2017 estableció el principio de libertad de contratación de trabajadores portuarios para la prestación del S.P de manipulación de mercancías, piedra angular del sistema. En dicha norma se reitera el reconocimiento de las facultades de organización, dirección y control de la actividad laboral del empresario.

En el RD-ley 9/2019, el Legislador manifiesta el objetivo de conjugar los principios de libertad de contratación con los derechos de los trabajadores, de manera que se produzca un tránsito ordenado al nuevo marco en el que la aplicación de las libertades fundamentales de la UE y la competencia efectiva se lleve a efecto sin menoscabo de los derechos laborales básicos y sin merma del empleo del sector.

Por este motivo, el RD-ley 9/2019 otorga a los agentes sociales la posibilidad de establecer la subrogación obligatoria de parte del personal de las SAGEP para casos en los que las empresas deseen separarse de estas, sobre la base de unos sistemas de asignación de trabajadores a las empresas salientes transparentes, objetivos y equitativos.

Por su parte, la Ley 4/2022, que modifica la Ley 14/1994, por la que se regulan las ETT, culmina la adaptación del sistema, y abre la posibilidad de separación de los CPE de las empresas que no voten a favor de la modificación de los estatutos sociales o no suscriban el contrato marco de prestación de servicios que resultan necesarios tras la modificación introducida por dicha ley. Ese derecho de separación se entiende sin perjuicio de la aplicación de la obligación de las empresas de participar en la puesta en práctica de las medidas dirigidas a evitar o reducir los despidos colectivos y en las medidas sociales de acompañamiento, como las de recolocación que, conforme a lo previsto en el artículo 51 del ET, pudieran acordarse en el CPE, así como de los mecanismos e instrumentos de estabilidad en el empleo que resulten de aplicación.

En definitiva, el nuevo marco jurídico para la contratación de personal para la realización del servicio portuario de manipulación de mercancías se articula sobre el pleno respeto a la libertad de contratación de personal y establece las mecanismos de garantía de los derechos de los trabajadores en el tránsito al nuevo sistema.

b. ¿Considera que los requisitos de acceso a la profesión de estibador (certificado de profesionalidad según el art. 3 del Real Decreto-ley 8/2017 y su regulación específica del anexo VIII del Real Decreto 988/2013 y disposición final primera del Real Decreto 257/2019, de 12 de abril) están justificados y son proporcionados (requisitos de formación, titulación, prácticas, etc.)? ¿Qué mejoras recomendaría? Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

El desarrollo de las actividades de servicio portuario de carga, estiba, desestiba, descarga y trasbordo de mercancías requiere la aplicación práctica de conocimientos específicos y precisa,

en ocasiones, la utilización de maquinaria pesada y con cierta complejidad en su manipulación. Cualquier error en su operativa puede tener importantes consecuencias económicas y para la seguridad y salud del personal involucrado en esas tareas.

Como consecuencia de ello, tanto la formación inicial como la formación profesional continuada del personal estibador revisten un carácter esencial para el desempeño de la profesión. En este sentido, la normativa y los requisitos de formación de acceso a la profesión son adecuados y suficientes a la vista de las características de las actividad a las que se han hecho referencia. No obstante, se considera conveniente la inclusión, entre los contenidos formativos obligatorios para la obtención del certificado de profesionalidad, de un módulo básico de prevención de riesgos laborales. Ello contribuiría de forma decidida a incrementar los ya de por sí altos niveles de seguridad y salud en el sector.

8) Otros comentarios o sugerencias respecto a la regulación y la situación competitiva de los servicios en puertos. Indique el (los) Puerto(s) de Interés General al que (a los que) se refiere su respuesta. (máx. 500 palabras)

Creemos que existen desajustes del TRLPEMM en materia de plazos, prórrogas y reversión. En concreto:

- i. Falta de previsión sobre cuándo debe iniciarse el cómputo del plazo concesional y de mecanismos que permitan a la Autoridad Portuaria suspenderlo ante situaciones extraordinarias de fuerza mayor o por causas atribuibles a la Administración pública .
- ii. Un sistema excesivamente estricto y restrictivo de prórrogas por influencia de la ley de costas de 1992.

Es cierto que la normativa portuaria se ha modificado, entre otras materias, para regular mecanismos que permitan extender los plazos concesionales, pero el TRLPEMM prevé todavía un régimen más limitativo que el aplicable al resto de las concesiones demaniales, sin que tenga una justificación evidente .

- iii. La inseguridad que genera un régimen de extinción del título concesional, en el que el concesionario desconoce hasta el último instante si las obras e instalaciones no desmontables revertirán al término del plazo concesional o, por el contrario, si deberá asumir los costes para su levantamiento y retirada.

Nuestras propuestas serían:

- i. Incorporación de una regulación sobre el cómputo del plazo concesional a fin de que: (i) con carácter general, se inicie aquel en la fecha de puesta a disposición efectiva de los terrenos al concesionario; y (ii) cuando el título concesional previese la realización de obras por el concesionario, se inicie en la fecha anterior entre la correspondiente a la terminación de las obras por el concesionario y la correspondiente al inicio de su actividad.
- ii. Introducción de un mecanismo para suspender el plazo concesional ante situaciones extraordinarias de fuerza mayor o por causas atribuibles a la Administración pública que impidan la explotación de la concesión.
- iii. La flexibilización del sistema de prórrogas. Pueden destacarse las siguientes propuestas:
 - a) La aclaración de la compatibilidad de la Prórroga Ordinaria (art. 82.2.b) del TRLPEMM) con el resto de prórrogas reconocidas en el TRLPEMM.
 - b) La reducción del 50 % al 30 % de la inversión mínima para obtener la Prórroga Extraordinaria por Inversión (art. 82.2.c) del TRLPEMM), que, recordemos, permite alcanzar los 75 años de duración de la concesión.
 - c) La supresión de la restricción al número de años de prórroga que puede obtenerse bajo la Prórroga Extraordinaria por Inversión, en la medida en que, actualmente, está limitado a la mitad de los inicialmente concedidos.
 - d) La de incorporar, como posible destino del compromiso económico bajo la Prórroga Extraordinaria por Contribución (art. 82.2.c2) del TRLPEMM), la realización de obras de dragado en la zona de servicio del puerto.
- iv. La modificación del régimen de extinción de la concesión. Conforme a la propuesta, las

obras e instalaciones no desmontables revertirán gratuitamente y libres de cargas a la Autoridad Portuaria. Solo excepcionalmente, cuando las características singulares de la concesión lo justifiquen, el Pliego de Condiciones podrá prever su levantamiento y retirada por el concesionario y a sus expensas.

Para facilitar la implementación de las sugerencias incluidas proponemos la regulación de una disposición transitoria que regule el régimen jurídico aplicable a las concesiones y licencias vigentes.