

Exp.: 99/2019

Ref.: CP/mjv

ASUNTO: MODIFICACIÓN NO SUSTANCIAL DE LA CONCESIÓN ADMINISTRATIVA OTORGADA A TERMINALES MARÍTIMAS DEL SURESTE, S.A., CON EL OBJETO DE MODIFICAR LOS TRÁFICOS MÍNIMOS SUPEDITADA A CONDICIÓN RESOLUTORIA.

El Consejo de Administración de esta Autoridad Portuaria, en sesión celebrada el 29 de diciembre de 2025, entre otros acuerdos que figuran en el acta que se aprobará en la próxima reunión del mismo adoptó, por unanimidad, el que se transcribe a continuación:

“ANTECEDENTES.

En la sesión celebrada el 19 de mayo de 2003, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Alicante acordó adjudicar el concurso público convocado para la ejecución de las obras comprendidas en el “Proyecto constructivo de la ampliación del Puerto de Alicante” y otorgar la concesión administrativa para la “Explotación, en régimen de gestión indirecta, de una terminal marítima en la zona sur de dicho puerto” a la única oferta presentada, la U.T.E. formada por OBRASCON HUARTE LAIN, S.A., MILLER ALICANTE, S.L., Y SOCIEDAD ANÓNIMA TRABAJOS Y OBRAS (SATO). Posteriormente, esta concesión fue transferida a la sociedad TERMINALES MARÍTIMAS DEL SURESTE, S.A. (en adelante TMS), constituida expresamente para la explotación de la concesión.

El concurso se convocó al amparo del artículo 67 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, que regulaba el régimen de prestación de servicios portuarios en gestión indirecta.

El plazo de la concesión se fijó inicialmente en 30 años. Sin embargo, tras la tramitación llevada a cabo en virtud de lo establecido en la disposición transitoria décima del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), el Consejo de Administración, en sesión celebrada el 30 de junio de 2015, acordó ampliar el plazo en 12 años más, con lo que el vencimiento se producirá el 30 de junio de 2047.

Con motivo de las obras ejecutadas al amparo de la ampliación de plazo, el ámbito de la concesión quedó distribuido en 313.329,56 m² de superficie en tierra, 37.867,26 m² de superficie en lámina de agua y 274 m² en subsuelo, tal como recoge el Acta de reconocimiento final de las obras firmada el 30 de junio de 2021.

En la sesión del Consejo de Administración de esta Autoridad Portuaria, celebrada el 16 de diciembre de 2024, el Presidente del Consejo informó sobre la situación actual de la concesión de TMS en relación con los tráficós mínimos y la tasa



ALICANTE PORT

Autoridad Portuaria de Alicante

de actividad, específicamente en el tráfico de contenedores. Tras ello, se concluyó que es necesario revisar los tráficos mínimos futuros y la tasa de actividad de la concesión otorgada a TMS, considerando la actual situación del puerto, que cuenta con dos terminales de contenedores en competencia donde se presta el servicio portuario de manipulación de mercancías.

EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS MÍNIMOS DE LA CONCESIÓN.

1. OFERTA INICIAL.

La UTE adjudicataria del concurso presentó una oferta económica que incluía las condiciones para la ejecución de los proyectos constructivos y su posterior explotación.

Entre la documentación presentada al concurso, en la “Proposición económica de la concesión”, la UTE adjudicataria aportó el compromiso de tráfico mínimo ofertado, desglosado por tipo de mercancía y año, a efectos del canon (actualmente tasa) mínimo anual por la prestación de servicios al público y el desarrollo de actividades comerciales o industriales por el concesionario, que determinaban la viabilidad y rentabilidad del proyecto.

En el momento del otorgamiento de la concesión, en mayo de 2003, la adjudicataria ofertó el tráfico mínimo anual a operar en los Muelles 21, 23 y 25 para granel sólido, mercancía general, contenedores y tráfico rodado, así como para pasajeros y vehículos en régimen de pasaje para cada uno de los treinta años de la concesión. Además, se incluyó el compromiso de tráfico mínimo anual correspondiente a 250 ml de Muelle 19, opcional en el concurso, para mercancía general, contenedores y tráfico rodado.

2. PRIMERA MODIFICACIÓN DE LOS TRÁFICOS MÍNIMOS.

Con fecha 26 de octubre de 2004, TMS solicitó la modificación de la concesión con el objeto de prolongar 116,5 ml el tramo de 250 ml de Muelle 19 ya otorgado en concesión. La solicitud se justificaba, por un lado, en el incremento de las previsiones del tráfico de cemento, operado hasta ese momento en el Muelle 14, y, por otro, en la solicitud de la sociedad Biodiesel Alicante, S.L., para la cesión de un espacio en la concesión con el fin de implantar una instalación especial de recepción y transformación de aceites vegetales para la elaboración de biocombustibles en dicho muelle.

Por otro lado, con fecha 15 de noviembre de 2005, TMS propuso una modificación técnica del proyecto constructivo de la ampliación del puerto, que suponía mejoras respecto al proyecto original. Esta modificación consistía en sustituir el atraque discontinuo de dos duques de alba que conformaban el Muelle 25 por un muelle vertical de 127,2 metros de longitud, con el objeto de aumentar la explanada adosada al muelle y mejorar su accesibilidad.



ALICANTE PORT

Autoridad Portuaria de Alicante

En definitiva, la solicitud de ampliación de superficie de la concesión se fundamentaba en dos objetivos: posibilitar la captación de nuevos tráficos y mejorar la operatividad en el Muelle 25.

Tras el preceptivo trámite administrativo, el Consejo de Administración de esta Autoridad Portuaria, en reunión mantenida el 1 de marzo de 2006, adoptó el acuerdo de modificar la concesión con el objeto de ampliar su superficie en un 10% (30.769 m²) y modificar la oferta de tráficos mínimos a efectos del cálculo de la tasa por aprovechamiento especial del dominio público en el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios.

Estos nuevos compromisos supusieron los siguientes cambios en los tráficos mínimos:

- Se incrementó el tráfico de pasajeros previsto inicialmente, motivado por la mejora del atraque en el Muelle 25.
- Por el mismo motivo, se aumentó la parte proporcional del tráfico de vehículos en régimen de pasaje.
- Se incorporó el tráfico mínimo anual de granel líquido, no contemplado inicialmente, como consecuencia de la instalación de la planta de biodiesel prevista en el Muelle 19.
- El aumento de superficie de los Muelles 25 y 19 permitió ampliar el espacio disponible de la Terminal Multipropósito para el depósito de contenedores, por lo que se incrementó el tráfico mínimo anual de contenedores y tráfico rodado.

3. SEGUNDA MODIFICACIÓN DE LOS TRÁFICOS MÍNIMOS.

La entrada en vigor de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, supuso una nueva regulación del régimen económico del sistema portuario, introduciendo un cambio en la naturaleza jurídica de los ingresos procedentes de la utilización privativa y el aprovechamiento especial del dominio público portuario, pasando de ser considerados precios privados a atribuirles la condición de tasas.

Por otro lado, con la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, se modificaron las cuantías de las tasas portuarias y se suprimió la tasa por servicios generales.

Finalmente, la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003 de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, modificó las tasas portuarias a partir de su entrada en vigor, el 1 de enero de 2011.

Estas regulaciones sobre tasas portuarias, posteriores a la adjudicación del concurso, hicieron necesaria la adaptación de las condiciones de los pliegos de la concesión, con el fin de que pudieran ser aplicadas conforme a la legislación vigente en 2011.



ALICANTE PORT

Autoridad Portuaria de Alicante

De igual manera, los cambios habidos en la terminal marítima con relación a la oferta presentada en su momento hacían necesaria la revisión de los tráficóos mínimos, tanto por las instalaciones de los cesionarios de uso de la concesión, como por el traslado del tráfico de contenedores a las instalaciones de la concesión que TMS operaba en el Muelle 11 en virtud de autorización administrativa, como se explica a continuación.

El 2 de febrero de 2010, el Consejo de Administración de esta Autoridad Portuaria acordó aceptar la renuncia de TERMINAL DE CONTENEDORES DE ALICANTE, S.A. (TCA) a la concesión que ostentaba desde 1995 para la explotación, mediante gestión indirecta, de la terminal de contenedores en el Muelle 11 de este puerto.

En esa misma fecha, y con el fin de dar continuidad a la explotación, el Presidente de la Autoridad Portuaria autorizó a la sociedad PALACIO SERVICIOS PORTUARIOS, S.L., la ocupación de una superficie en el Muelle 11 destinada al depósito de contenedores y la utilización de la grúa pórtico para la manipulación de los mismos.

En octubre de 2010, la mercantil PALACIO SERVICIOS PORTUARIOS, S.L., solicitó la extinción por mutuo acuerdo de la autorización debido al acuerdo alcanzado con TMS para que ésta se hiciera cargo de la explotación, habiéndole cedido los acuerdos de tarifas que tenía suscritos para los tráficóos que la sociedad operaba en el Muelle 11 a través de sus representadas.

Como consecuencia de lo anterior, la Presidencia de la Autoridad Portuaria resolvió, el 2 de noviembre de 2010, extinguir la autorización otorgada a PALACIO SERVICIOS PORTUARIOS, S.L., y autorizar a TERMINALES MARITÍMAS DEL SURESTE, S.A. (TMS) la ocupación de una superficie en el Muelle 11 para el depósito de contenedores y la utilización de la grúa pórtico para la manipulación de los mismos. Tras llegar a un acuerdo con esta Autoridad Portuaria para la adquisición de la maquinaria utilizada en el Muelle 11 (propiedad de la Autoridad Portuaria) con el fin de trasladarla al ámbito de la concesión, se aprobó la extinción de la autorización otorgada a TMS para la explotación de la terminal el 19 junio de 2013. A partir de esa fecha, el tráfico movido en el Muelle 11 pasó a operarse en la concesión de la terminal sur de TMS.

En definitiva, por los motivos anteriormente expuestos, es decir, debido a las regulaciones legislativas sobre tasas portuarias y al traslado del tráfico de contenedores del Muelle 11 a la concesión de TMS, se elevaron al Consejo de Administración las propuestas de modificación de la Cláusula 7ª, sobre la tarifas portuarias a percibir por el concesionario, y la modificación de la Condición 16ª, sobre las tasas (antiguos cánones) a abonar por el concesionario a la Autoridad Portuaria, que fueron aprobadas en sesión celebrada el 7 de abril de 2011.

Estos cambios conllevaron, entre otras cuestiones, la revisión de los tráficóos mínimos que se debían tener en cuenta al calcular la cuota íntegra de la tasa, de acuerdo con las modificaciones de la concesión que afectaban a las instalaciones previstas y, por tanto, a la estimación de los tráficóos portuarios. Los cambios en los tráficóos mínimos fueron los siguientes:



ALICANTE PORT

Autoridad Portuaria de Alicante

- Siguiendo la estrategia de la Autoridad Portuaria de especialización de muelles, el concesionario no podría operar mercancía general convencional, por lo que se eliminó el tráfico mínimo fijado para este tipo de operaciones.
- Se incrementó el tráfico mínimo de contenedores y tráfico rodado debido al traslado del tráfico de contenedores que TMS operaba en el Muelle 11, mediante autorización administrativa, a la terminal marítima otorgada en concesión.
- Se adecuaron a la baja los tráficos mínimos de granel sólido por instalación especial a la nueva previsión de puesta en funcionamiento de los distintos silos de cemento y de acuerdo con los compromisos de tráfico adquiridos en los contratos de cesión de uso de superficies. Inicialmente, la concesión previó la instalación de cinco empresas cementeras, aunque finalmente solo se autorizaron dos.
- Se eliminó el tráfico de granel líquido por instalación especial, dado que finalmente no fue posible la instalación de la planta de producción de biodiesel prevista en el Muelle 19.

4. TERCERA MODIFICACIÓN DE LOS TRÁFICOS MÍNIMOS.

El último cambio producido en los tráficos mínimos se realizó con motivo de la aprobación de la ampliación de plazo en doce años más, aprobada por acuerdo del Consejo de Administración en sesión celebrada el 30 de junio de 2015.

Esta modificación no ha supuesto variación cuantitativa de los mínimos comprometidos, sino que se mantienen los mismos valores aprobados en abril de 2011. Únicamente se añaden los tráficos mínimos para el periodo ampliado, de 2036 a 2047, con la misma proyección de crecimiento mantenida en los años anteriores para cada tráfico.

SOLICITUD DE TMS.

En un escrito presentado el 6 de febrero de 2025, D. Jesús Aznar Martínez, en nombre y representación de TMS, reitera su solicitud anterior del 2 de julio de 2024 para la suspensión y revisión de la cláusula de tráficos mínimos, con el fin de adecuarla a las condiciones actuales y reales del mercado.

Según se manifiesta en este escrito, actualmente no parece posible que TMS pueda asumir un compromiso de tráfico similar al fijado desde la última revisión de tráficos mínimos de la concesión. Por este motivo, TMS complementa el escrito anterior y solicita modificar los compromisos de tráficos mínimos. Además, solicita dejar en suspenso, hasta la resolución de la solicitud, el tráfico mínimo de contenedores desde la fecha de presentación de la primera solicitud, el 2 de julio de 2024.

Argumenta que, para el caso de los contenedores, la última revisión de los tráficos mínimos se produjo en 2015 con motivo de la ampliación de plazo de la



ALICANTE PORT

Autoridad Portuaria de Alicante

concesión, cuando JSV LOGISTIC todavía operaba en la terminal de TMS. La pérdida de tráfico de contenedores, producida desde que JSV LOGISTIC, a través de HUB PORTUARIO DE ALICANTE, trasladó la operativa a su terminal en el Muelle 11, hace que la exigencia de tráfico mínimo sea inasumible. Por otro lado, considerando que el tráfico de JSV LOGISTIC se mantiene en el puerto de Alicante, no se produce perjuicio para la Autoridad Portuaria. Por estos motivos, TMS propone un nuevo compromiso para este tráfico para los años 2024 y siguientes, hasta el vencimiento del plazo de la concesión en 2047.

Continúa argumentando que el tráfico de graneles por instalación especial, estimado inicialmente en la oferta al concurso, sufrió un importante desplome como consecuencia de la crisis económica de 2008, en la que los volúmenes de construcción cayeron en un 80%, con la consiguiente reducción de la producción de cemento en España. En concreto, en la terminal de TMS se previó inicialmente el traslado de las cinco cementeras que operaban en el Muelle 14, aunque finalmente solo se produjo el de dos de ellas. Incluso estos dos únicos operadores tampoco han alcanzado los tráficos comprometidos con la concesionaria. Por ello, TMS propone establecer un tráfico mínimo de graneles por instalación especial de 150.000 toneladas al año, durante todo el periodo concesional.

Respecto a la terminal de pasajeros TMS alega que no es posible aumentar este tráfico debido a que, en los últimos años, las autoridades argelinas limitaron las licencias de pasaje. Además, hay que tener en cuenta las restricciones impuestas por el COVID-19, las autorizaciones otorgadas por el puerto de Valencia y la crisis diplomática entre España y Argelia. Sin embargo, en su escrito hace referencia al auge del tráfico de pasajeros que se produjo entre 2013 y 2016, lo que llevó a la naviera argelina que operaba en la terminal de TMS a abrir una nueva línea desde el puerto de Valencia primero y desde Barcelona después. Estas decisiones tuvieron como consecuencia el aumento del tráfico de pasajeros a nivel nacional, pero la disminución en el puerto de Alicante hasta un 12%.

Finalmente, TMS manifiesta que el punto de inflexión de la evolución de este tráfico se ha producido en 2020 y 2021 cuando la terminal estuvo cerrada durante 17 meses con motivo de la crisis del COVID-19. Posteriormente el tráfico se ha recuperado lentamente y, a pesar de haber obtenido licencia una nueva naviera argelina, los tráficos no han crecido y se han limitado a repartirse entre las dos que operan actualmente. En conclusión, TMS considera que no es posible cumplir con una cifra de tráfico creciente, por lo que propone modificar los compromisos establecidos, fijándolos en 120.000 pasajeros anuales y 33.000 vehículos anuales.

Es importante mencionar, en relación con esta solicitud, que TMS ha estado incumpliendo tráficos mínimos, especialmente en los últimos años:

	2021	Tráf min 2021	Cierre real-min
GRANEL SÓLIDO (tn)	165.183	652.864	-487.681
TEUS+UTIS	173.465	155.003	18.462



ALICANTE PORT

Autoridad Portuaria de Alicante

PASAJEROS	23.243	36.006	-12.763
VEHÍCULOS	5.408	8.933	-3.525

	2022	Tráf min 2022	Cierre real-min
GRANEL SÓLIDO (tn)	240.189	659.393	-419.204
TEUS+UTIS	210.400	158.103	52.297
PASAJEROS	126.826	187.081	-60.255
VEHÍCULOS	31.880	46.411	-14.531

	2023	Tráf min 2023	Cierre real-min
GRANEL SÓLIDO (tn)	493.780	665.987	-172.207
TEUS+UTIS	160.226	161.265	-1.039
PASAJEROS	162.992	189.082	-26.090
VEHÍCULOS	41.432	46.904	-5.472

	2024	Tráf min 2024	Cierre real-min
GRANEL SÓLIDO (tn)	492.965	672.646	-179.681
TEUS+UTIS	100.098	164.490	-64.392
PASAJEROS	137.655	191.105	-53.450
VEHÍCULOS	46.343	47.402	-1.059

JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN DE LOS TRÁFICOS MÍNIMOS.

El artículo 188 del TRLPEMM comienza su apartado a) señalando los criterios –que se configuran como conceptos jurídicos indeterminados a concretar en cada caso– para la fijación del tipo de gravamen, que deberá garantizar la adecuada explotación del dominio público. Estos criterios son los siguientes:

- 1.º *Las características y los condicionamientos específicos de cada actividad y su situación competitiva.*
- 2.º *El interés portuario de la actividad y de su influencia en la consolidación de tráficos existentes y captación de nuevos tráficos.*
- 3.º *El nivel de inversión privada.*
- 4.º *Las previsiones razonables de la información económico-financiera de la actividad.”*

A continuación, el mismo artículo dedica el pormenorizado apartado b) a establecer unos límites superior e inferior para la fijación del tipo de gravamen. En el caso del límite inferior, cuando se adopte como base imponible de la tasa de actividad el volumen de tráfico, esta no podrá ser inferior al valor resultante de aplicar el tipo de gravamen fijado al tráfico mínimo anual comprometido, en su caso, en el título habilitante de la ocupación del dominio público.



ALICANTE PORT

Autoridad Portuaria de Alicante

Por consiguiente, cuando se ha alterado alguno de los criterios relativos a la naturaleza de la actividad a desarrollar y su situación competitiva, su interés portuario, el nivel de inversión privada exigida o las previsiones de la información económico-financiera, se ha modulado la carga tributaria en el abanico comprendido entre los límites superior e inferior que regula el mencionado apartado b) del artículo 188 del TRLPEMM.

Así pues, en aplicación del artículo 88 del TRLPEMM, que establece la posibilidad de modificar las condiciones de la concesión a solicitud del interesado, se han modificado los tráficos mínimos hasta en tres ocasiones, como ya se ha puesto de manifiesto en los apartados anteriores de esta propuesta.

A la vista de lo anterior, procede a analizar la solicitud y propuesta de TMS para modificar los tráficos mínimos vigentes, en función del tipo de tráfico.

TRÁFICO MÍNIMO DE CONTENEDORES Y TRÁFICO RODADO.

Como ya se ha mencionado en el apartado correspondiente a la segunda modificación de los tráficos mínimos de esta propuesta, el Muelle 11 ya había sido dedicado a terminal marítima de manipulación de mercancías en contenedor. Inicialmente, se otorgó concesión administrativa a TERMINAL DE CONTENEDORES DE ALICANTE, S.A. (TCA) desde 1995 hasta 2010. Posteriormente, se concedió una autorización administrativa a favor de PALACIO SERVICIOS PORTUARIOS, S.L., y luego a TMS, hasta que finalmente el tráfico de contenedores pasó a operarse en su totalidad en la terminal sur de TMS. Todo ello conllevó un aumento significativo del tráfico mínimo comprometido de contenedores y tráfico rodado en la única terminal de contenedores que quedó en el puerto.

El Grupo JSV LOGISTIC es un grupo de empresas que ofrece líneas marítimas tanto a las Islas Canarias como a otros destinos internacionales, además de servicios de transporte marítimo intermodal. En el puerto de Alicante, es titular de dos concesiones en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) destinadas a la consolidación de mercancías en contenedor. Hasta el año 2023, JSV ha sido el principal cliente, junto con BOLUDA, en el tráfico de contenedores con las Islas Canarias en la terminal concesionada a TMS.

Con estos antecedentes, JSV LOGISTIC ha decidido retomar la operativa en una terminal multipropósito propia, dedicada a uso particular, en un espacio adecuado como es el Muelle 11 de este puerto. A mediados del año 2021, JSV LOGISTIC solicitó formalmente una concesión administrativa con este propósito y, tras el trámite preceptivo, el Consejo de Administración, en sesión celebrada el 11 de febrero de 2022, acordó otorgar concesión administrativa a la sociedad creada expresamente para dicha explotación, "HUB PORTUARIO DE ALICANTE, S.L.", en la que JSV LOGISTIC participa en un 80%.

Las condiciones de la concesión contemplan un plazo de 25 años, el abono de una tasa de ocupación anual de aproximadamente 400.0000 euros y una tasa de actividad fijada en función del número de contenedores movidos, gravada a razón de



ALICANTE PORT

Autoridad Portuaria de Alicante

6,42 euros por contenedor (sea cual sea su tamaño, a diferencia de TMS) y con un compromiso de tráfico mínimo anual de 30.000 contenedores.

Desde el otorgamiento de la concesión se han hecho entregas parciales de distintas superficies del Muelle 11 hasta completar el ámbito total, lo cual se ha formalizado el 2 de octubre de 2023 con la firma del acta correspondiente, procediendo al mismo tiempo al reconocimiento parcial de las instalaciones autorizadas con el fin de iniciar la actividad. Posteriormente, se firmó el acta de reconocimiento final de las obras el 11 de noviembre de 2024.

Desde que HUB PORTUARIO ha comenzado la explotación en su terminal del Muelle 11, la concesión de TMS ha tenido una pérdida considerable de tráfico de contenedores:

	TEUS 2022	Reparto (%)	TEUS 2023	Reparto (%)	TEUS 2024	Reparto (%)
TMS	210.355	100,0%	164.730	95,9%	102.723	56,8%
HUB PORT	0	0,0%	6.999	4,1%	78.085	43,2%
TOTAL	210.355	100,0%	171.729	100,0%	180.807	100,0%

Desde mediados de 2013, cuando se trasladó el tráfico de contenedores del Muelle 11 a la Terminal de TMS, esta empresa ha operado todos los contenedores del puerto. Este cambio llevó a la Autoridad Portuaria a incrementar significativamente el tráfico mínimo comprometido de contenedores. Sin embargo, en 2024, TMS ha pasado a operar el 56,8% del total, ya que JSV ha trasladado el 43,2% restante a la nueva terminal del Muelle 11 otorgada a HUB PORTUARIO.

Por consiguiente, los criterios relativos a viabilidad del servicio portuario de manipulación en la terminal, el fomento del tráfico portuario (de interés portuario) y su situación competitiva, que en su día motivaron el incremento del tráfico mínimo comprometido de contenedores, deben reconsiderarse. Esto se debe a que ahora existen dos terminales de contenedores en competencia, ya que el tráfico principal en ambas es con las Islas Canarias, lo que justifica revertir la modificación al alza del tráfico mínimo en la concesión de TMS.

Por todo lo anteriormente expuesto, se propone modificar el conjunto del tráfico mínimo de contenedores y tráfico rodado, revirtiendo las cuantías al número mínimo establecido cuando existían dos terminales en competencia. Este tráfico mínimo se expresará como la suma del número de contenedores y el número de Unidades de Transporte Intermodal (UTIs). Dado que anteriormente se reflejaban las unidades de contenedor normalizado equivalente a 20 pies (TEUs), para su transformación a unidades de contenedor, ya sea igual o menor de 20 pies o mayor de 20 pies, se ha utilizado la ratio correspondiente al último año 2024, que es de 1,88 TEU/contenedor. Se ha considerado el mismo crecimiento anual del 2,7% para su proyección a lo largo del plazo de la concesión.



ALICANTE PORT

Autoridad Portuaria de Alicante

No obstante, en el caso de que el tráfico de contenedores vuelva a concentrarse en una sola terminal, será necesario modificar nuevamente los tráficos mínimos al alza.

TRÁFICO MÍNIMO DE PASAJEROS Y VEHÍCULOS EN RÉGIMEN DE PASAJE.

TMS menciona en su solicitud que la negativa de las autoridades argelinas a otorgar licencias de pasaje entre Alicante y Argelia limita cualquier posibilidad de desarrollo de estos tráficos. Además, argumenta que, en los últimos años, este tráfico ha demostrado una alta volatilidad debido a las decisiones de la propia compañía nacional argelina, el otorgamiento irregular de autorizaciones por el puerto de Valencia, las restricciones impuestas por la pandemia del COVID-19 o la reciente crisis diplomática entre España y Argelia.

La evolución de los tráficos de los últimos años se refleja en el cuadro siguiente. Es representativa la disminución de la ratio pasajeros/vehículo, que pasa de 4,3 en 2021 a 3 en 2024.

	2021	2022	Incremento (%)	2023	Incremento (%)	2024	Incremento (%)
PASAJEROS	23.243	126.747	445,3%	162.952	28,6%	137.655	-15,5%
VEHÍCULOS	5.408	31.819	488,4%	41.432	30,2%	46.343	11,9%
PAX / VEH	4,3	4,0		3,9		3,0	

No obstante, desde finales de octubre de 2024, se ha implantado una segunda línea en la terminal de pasajeros de TMS, consignada por OCEANS PORTS AND SHIPPING, S.L (OPS), que se suma a la operada por ROMEU Y CÍA.

Además, se prevé la incorporación de dos nuevas líneas: una promovida por la consignataria LANTIMAR, S.L., que conectará Alicante con Orán y Argel; y otra operada por la empresa Madar Maritime Company, con sede en Argelia, que tiene previsto establecer una conexión con Mostaganem.

Aunque TMS no prevé un crecimiento relevante de este tráfico, a pesar de la nueva competencia, los datos de cierre del mes de mayo reflejan un crecimiento significativo:

	Acum. may-24	Acum. may-25	Incremento (%)
PASAJEROS	46.248	50.039	8,20%
VEHÍCULOS	17.205	21.456	24,71%

No obstante, la mayor parte del tráfico se desarrolla en la época estival, durante la Operación Paso del Estrecho (OPE), por lo que todavía es pronto para valorar el impacto de la competencia operando con Argelia. Por consiguiente, se propone



ALICANTE PORT

Autoridad Portuaria de Alicante

considerar la propuesta de tráfico mínimo efectuada por TMS para el año 2025 de 120.000 pasajeros, ajustando el tráfico mínimo de vehículos en régimen de pasaje con la ratio del año 2024 (3 pasajeros/vehículo), lo que resulta en 40.000 vehículos (frente a los 33.000 vehículos propuestos por TMS). Una vez cerrado el año en curso, se procederá a revisar los tráficos mínimos para el año 2026 y siguientes.

TRÁFICO MÍNIMO DE GRANEL SÓLIDO.

Para este tráfico TMS propone un mínimo de 150.000 toneladas a lo largo de todo el periodo concesional, basándose en los datos de dos cesionarios que importan cemento por instalación especial (silos verticales): cementos COLACEM y MOLINS.

No obstante, también debe considerarse el embarque de cemento que realiza CEMEX en la terminal concesionada a TMS. Este tráfico, aunque se opera directamente desde camión a buque sin disponer de una instalación de almacenamiento previo sobre muelle, se considera un tráfico por instalación especial. Esta característica lo hace volátil, pudiendo operarse en otros muelles públicos del puerto, fuera de las instalaciones concesionadas a TMS, como ya ha sucedido en 2022 y en otras ocasiones puntuales durante los últimos años.

Cabe destacar que, en abril de 2011, dentro la segunda modificación de los tráficos mínimos previamente mencionada, ya se ajustaron a la baja los tráficos mínimos de granel sólido por instalación especial. Este ajuste, se realizó conforme a la nueva previsión de puesta en funcionamiento de los distintos silos de cemento y en línea con los compromisos de tráfico adquiridos en los contratos de cesión de uso de superficies. Inicialmente, la concesión previó la instalación de cinco empresas cementeras, aunque finalmente solo se autorizaron dos.

No obstante, los niveles de tráfico mínimo actuales de granel sólido son desproporcionados con relación a los niveles actuales de importación de cemento en España, tal como menciona TMS en su solicitud, a la que adjunta datos publicados por el Ministerio de Industria y Comercio. En 2023, la importación de cemento en España fue de 636.769 toneladas, cuando en 2003, momento de otorgamiento de la concesión, era de 2.661.026 toneladas. En ese mismo año 2023, el tráfico mínimo comprometido de granel sólido estaba fijado en 665.987 toneladas y la importación de cemento por los silos de la concesión de TMS alcanzó las 197.184 toneladas.

Los tráficos de los últimos años en la Terminal de TMS, son los que se reflejan en el siguiente cuadro:

	2021	2022	Incremento (%)	2023	Incremento (%)	2024	Incremento (%)
Export CEMEX	0	87.218	-	296.595	240,1%	308.986	4,2%
COLACEM	107.080	119.823	11,9%	152.296	27,1%	124.946	-18,0%
CIMSA	21.903	0		0		0	



ALICANTE PORT

Autoridad Portuaria de Alicante

MOLINS	36.200	47.623	31,6%	44.888	-5,7%	54.950	22,4%
TOTAL	165.183	254.664	54,2%	493.779	93,9%	488.882	-1,0%

Por otro lado, TMS se encuentra en proceso de comercialización de una parte del muelle 19, con el objetivo de atraer nuevos inversores interesados en instalaciones vinculadas al tráfico de granel sólido. Esta iniciativa podría influir en la revisión del tráfico mínimo exigido para este tipo de mercancías.

Por consiguiente, se propone considerar la propuesta de tráfico mínimo efectuada por TMS para el año 2025, establecida en 150.000 toneladas. Una vez finalizado el año en curso, se procederá a analizar los tráficos mínimos para 2026 y años siguientes, teniendo en cuenta las cesiones de uso vigentes y previstas, así como el criterio de aprovechamiento razonable del dominio público portuario concedido.

TRAMITACIÓN

La revisión de los tráficos mínimos comprometidos se debe tramitar como modificación, en este caso, no sustancial, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 88, apartado 2 del TRLPEMM. Por lo tanto, requerirá únicamente informe previo del Director de la Autoridad Portuaria, que será elevado por el Presidente al Consejo de Administración para la resolución que proceda.

Con fecha 12 de junio de 2025 se ha solicitado informe a los Servicios Jurídicos de la Abogacía del Estado con el fin de que emitan un dictamen jurídico sobre la propuesta. Con fecha 16 de junio de 2025 la propuesta ha sido informada favorablemente.

Se han enviado los tráficos mínimos modificados a TERMINALES MARÍTIMAS DEL SURESTE, S.A. que, en escrito presentado el 14 de junio de 2025, ha prestado su conformidad a los cambios propuestos en las condiciones particulares fijadas, matizando que los tráficos mínimos al pasaje, a los vehículos en régimen de pasaje y al tráfico de granel sólido para el periodo 2026-2047 queden fijados en un momento posterior y sin que TMS renuncie a su petición de modificación.

Tras la oportuna deliberación, el Consejo de Administración, por unanimidad de los presentes, acuerda:

Modificar los tráficos mínimos comprometidos a efectos de aplicación del límite inferior de la tasa de actividad que establece el artículo 188.b.2º.1 del TRLPEMM, quedando como se reflejan en el Anexo I que se acompaña a esta propuesta, con las siguientes Condiciones Particulares:

1. Los tráficos mínimos correspondientes al pasaje y sus vehículos, así como al tráfico de granel sólido, se modifican para el año 2025. Una vez finalizado el



ALICANTE PORT

Autoridad Portuaria de Alicante

ejercicio 2025, se revisarán para el periodo 2026-2047.

Los tráficos mínimos correspondientes al tráfico de contenedores se modifican para el periodo 2025-2047 y se mantendrán vigentes mientras la actividad no vuelva a concentrarse en una única terminal. En tal caso, se restablecerán los tráficos mínimos previamente establecidos.

2. Terminales Marítimas del Sureste, S.A., se compromete a la retirada de todos los recursos administrativos, reclamaciones económico-administrativas y recursos contencioso-administrativos interpuestos contra la Autoridad Portuaria de Alicante en relación con la tasa de actividad vinculada a los tráficos mínimos. Esta retirada deberá efectuarse en un plazo máximo de treinta (30) días naturales, contados a partir del día siguiente al de la notificación de la presente Resolución.

El incumplimiento de la presente Condición Particular constituirá causa de extinción de la presente modificación. A efectos de su verificación, el Director de la Autoridad Portuaria emitirá un informe que acredite el cumplimiento de esta condición, en tiempo y forma.

En Alicante, documento firmado electrónicamente. El Presidente: Luis Rodríguez González. El Secretario: Eduardo Muñiz Mazorra



ALICANTE PORT

Autoridad Portuaria de Alicante

Año	ANEXO 1 - Tráfico mínimo anual TOTAL en la concesión							
	Granel líquido	Granel sólido por instalación especial	Mercancía general convencional	En contenedor o por rodadura	Vehículo en régimen de carga	Pasajero	Vehículo en régimen de pasaje	
	Ton.	Ton.	Ton.	Contenedor y UTI	nº vehículos	nº pasajeros	nº vehículos	
2025	0	150.000	0	49.576	0	120.000	40.000	
2026	0	686.167	0	49.709	0	195.218	48.416	
2027	0	693.028	0	49.844	0	197.311	48.931	
2028	0	699.959	0	49.978	0	199.427	49.452	
2029	0	706.958	0	50.113	0	201.566	49.979	
2030	0	714.028	0	50.249	0	203.731	50.512	
2031	0	721.168	0	50.385	0	205.920	51.051	
2032	0	728.380	0	50.522	0	208.134	51.595	
2033	0	735.663	0	50.659	0	210.372	52.146	
2034	0	743.020	0	50.798	0	212.637	52.704	
2035	0	750.450	0	50.936	0	214.926	53.271	
PLAZO AMPLIADO	2036	0	757.955	0	51.074	0	217.240	53.845
	2037	0	765.534	0	51.212	0	219.578	54.424
	2038	0	773.190	0	51.350	0	221.942	55.010
	2039	0	780.922	0	51.488	0	224.331	55.602
	2040	0	788.731	0	51.627	0	226.746	56.201
	2041	0	796.618	0	51.767	0	229.187	56.806
	2042	0	804.584	0	51.907	0	231.655	57.417
	2043	0	812.630	0	52.047	0	234.148	58.036
	2044	0	820.756	0	52.187	0	236.669	58.660
	2045	0	828.964	0	52.328	0	239.217	59.292
	2046	0	837.254	0	52.469	0	241.792	59.930
	2047	0	845.626	0	52.611	0	244.395	60.575