



SOLICITUD DE AMPLIACIÓN DE PLAZO CONCESIONAL DE INSTALACIONES DE VMG DEL PUERTO DE SAGUNTO

Diciembre de 2025

CONTENIDO

1	Antecedentes.....	3
2	Objeto de la solicitud	5
3	Marco jurídico aplicable.....	5
4	Justificación legal del cumplimiento de los requisitos del artículo 82.2.c) modificado.....	7
4.1	Introducción	7
4.2	Descripción de las actuaciones previstas y su relación con aspectos relevantes del cumplimiento del artículo 82.2.c).....	8
4.3	Valor inicial de la inversión en la concesión original.....	12
4.4	Valor de la inversión propuesta por REFIT & REPAIR VALENCIA, S.L.....	12
4.4.1	Compromiso inicial de inversión (Foso travelift).....	12
4.4.2	Compromiso de inversión ampliada (Foso shiplift)	13
4.4.3	Actualización de la inversión objeto de la solicitud de ampliación de concesión a 75 años	14
4.5	Resumen de la justificación del cumplimiento legal.....	14
5	Justificación técnica del cumplimiento de requisitos del art. 82.2c) del TRLPEMM por inversión en OBRA CIVIL (sin instalaciones).....	15
5.1	Introducción	15
5.2	Infraestructura Portuaria Básica.....	15
5.3	Descripción de la inversión en OBRA CIVIL inicialmente prevista: FOSO TRAVELIFT ...	16
5.4	Alcance y descripción de las nuevas inversiones previstas en OBRA CIVIL	17
5.5	Comparativa entre inversión inicial y la inversión nueva propuesta en obra civil.....	23
6	Justificación del cumplimiento de requisitos del art. 82.2c) del TRLPEMM por inversión en INSTALACIONES.....	23
6.1	Introducción	23
6.2	Alcance y descripción de las nuevas inversiones previstas en INSTALACIONES	24
7	Plan económico-financiero y necesidad de ampliación del plazo.....	25
8	Conclusiones	26

ANEXOS

Anexo 1.- Dictamen de Auditoría Ambiental



Anexo 2.- Informe de Validación AENOR nº 2023/1335/DNSH/01

Anexo 3.- Propuesta de Financiación del Proyecto Primario PP38 “R&RVALENCIASOSTEE”

Anexo 4.- Estudio económico financiero

1 Antecedentes

- 1) El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia, en sesión celebrada el 7 de octubre de 2005, acordó autorizar a VULKAN SHIPYARD, S.L., posteriormente transmitida a IBAIZABAL MANAGEMENT SERVICES, S.L., actualmente REFIT & REPAIR VALENCIA, S.L., la ocupación en régimen de concesión administrativa, en la zona de Relleno situada detrás de la Dársena Pesquera del Puerto de Sagunto (**ref. CS007**) para la instalación de un **Astillero – Varadero y Escuela de Oficios Náuticos** para la construcción, reparación y venta de embarcaciones, así como para la formación de profesionales del sector náutico en un ámbito de operación enfocado a yates hasta 45 m. de eslora.
 - La Concesión se otorgó por un **plazo de TREINTA (30) años**, con una **ocupación de una superficie en tierra de 36.993 m2** y una **ocupación de una superficie de agua de aproximadamente 11.576 m2**
- 2) La ocupación de la lámina de agua fue ampliada en 3.571 m2 tras autorización del Consejo de Administración de la APV en sesión celebrada el 16 de noviembre de 2006.
- 3) Posteriormente el Consejo de Administración de la APV en sesión celebrada el 6 de mayo de 2022 acordó aprobar, entre otros, lo siguiente, tras la solicitud de REFIT & REPAIR VALENCIA, S.L. de un compromiso de inversión consistente en el Proyecto para instalación de un nuevo Travelift de 700 T. de capacidad de izado orientado a Megayates de **esloras hasta 65 m**, obra civil de nuevo foso y pavimentación de la explanada Norte en el Puerto de Sagunto:
 - Minoración de la ocupación de la **lámina de agua en 4.582 m2**, sobre lo anteriormente concedido
 - Autorizar la modificación sustancial de la concesión consistente en la **ampliación de superficie en aproximadamente 30.689 m2 de tierra y lámina de agua**
 - Modificar sustancialmente la concesión mediante la **ampliación del plazo en QUINCE (15) años**.
- 4) Con fecha 10 de noviembre de 2022, el Consejo de Administración de esa APV acordó, entre otros, autorizar la modificación **no sustancial** de la concesión administrativa por **modificación** del “Proyecto Constructivo de Obra Civil para Instalación de **nuevo Travelift** de 700T. y pavimentación de la Explanada Norte” que fue sustituido por “Proyecto Constructivo de Obra Civil para instalación de un **nuevo SHIPLIFT** y pavimentación de la explanada norte en el Puerto de Sagunto”, con una capacidad de izado de 6.000 T. y orientado a Gigayates de **esloras superiores a 100 m**.
- 5) Con fecha 13 de mayo de 2024 se levantó acta de evolución de la ocupación de los bienes de dominio público portuario relativos a la concesión CS007 según la cual las superficies de ocupación se componen de **64.988 m2 de tierra y 13.567 m2 de lámina de agua**.

- 6) Por último. El Consejo de Administración de la APV acordó en sesión del 12 de febrero de 2025, entre otros, autorizar una nueva modificación sustancial por **ampliación de superficie concesional de tierra en 11.812 m²** que se incorporan a los existentes.

A resultas de los antecedentes expuestos, se concluye que REFIT & REPAIR VALENCIA, S.L. tiene en la actualidad una concesión en el puerto de Sagunto con las siguientes características:

- **Naturaleza:** Dársena y lámina de agua destinadas a la actividad de astillero-varadero y escuela.
- **Objeto:** Instalación de un astillero-varadero y escuela de oficios náuticos para la construcción, reparación y venta de embarcaciones, así como para la formación de profesionales en la construcción de embarcaciones.
- **Superficie:** 76.800 m² de tierra ocupada y 13.568 m² de lámina de agua.
- **Ubicación:** Zona de Relleno situada detrás de la Dársena Pesquera del puerto de Sagunto.
- **Plazo:** Cuarenta y cinco (45) años, con fecha de inicio de vigencia el 2 de marzo de 2006, incluyendo el plazo inicial de treinta (30) años y la prórroga del plazo concesional de quince (15) años otorgada con fecha de 6 de mayo de 2022.



Ampliación superficie REFIT extensión 1

Estas resoluciones constituyen la **referencia administrativa y técnica** de la concesión vigente, garantizando la trazabilidad jurídica y material del título desde su otorgamiento inicial hasta su configuración actual, y sirviendo de base documental para la presente **solicitud de ampliación del plazo concesional en 30 años adicionales, hasta 2081**, al amparo de la modificación del **artículo 82.2.c** del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

El 23 de julio de 2024, el pleno del Congreso de los Diputados aprobó una modificación del artículo 82 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que introduce importantes cambios en el sistema de prórrogas de concesiones portuarias, a través de la Ley 2/2024, de 1 de agosto, de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil.

Esta Ley fue publicada el 2 de agosto de 2024 y entró en vigor a los 20 días después de su publicación en el Boletín Oficial del Estado, por lo tanto, el 22 de agosto de 2024.

2 Objeto de la solicitud

La presente memoria tiene por objeto **justificar la ampliación del plazo concesional hasta el año 2081**, de acuerdo con el régimen establecido en la modificación del **artículo 82.2.c del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM)**, por concurrir las condiciones previstas para la ampliación del plazo concesional de hasta **setenta y cinco (75) años** en total, mediante la ejecución de **nuevas inversiones relevantes y de interés portuario**.

Esta ampliación permitirá:

- Garantizar la amortización de las nuevas inversiones proyectadas.
- Mantener la competitividad de la instalación dentro del sistema portuario estatal.
- Alinear la explotación con los objetivos de sostenibilidad y eficiencia energética fijados por Puertos del Estado.

3 Marco jurídico aplicable

El artículo 82 del TRLPEMM regula los plazos máximos y el régimen de prórrogas de las concesiones demaniales portuarias.

Tras la reforma introducida por la **Ley 2/2024**, el apartado 2.c) del artículo 82 queda redactado **literalmente** en los siguientes términos (BOE, 2 de agosto de 2024):

«c) Excepcionalmente, la Autoridad Portuaria, previo informe vinculante de Puertos del Estado, podrá autorizar prórrogas no previstas en el título concesional que,

unidas a las anteriormente otorgadas y al plazo inicial, superen en total el plazo de 50 años o que, no superando este plazo, la suma de las prórrogas ya otorgadas supere una vez y media el plazo inicial, en aquellas concesiones que sean de interés estratégico o relevante para el puerto o para el desarrollo económico de su zona de influencia, o supongan el mantenimiento en el puerto de la competencia en el mercado de los servicios portuarios, cuando el concesionario se comprometa a llevar a cabo:

– una nueva inversión adicional que suponga una mejora de la eficacia global y de la competitividad de la actividad desarrollada, en los términos señalados en la letra b) anterior, y/o

– una contribución económica, que no tendrá naturaleza tributaria. Esta contribución económica estará destinada a la financiación de alguno de los siguientes supuestos, para mejorar la posición competitiva de los puertos en su área de influencia y la intermodalidad en el transporte de mercancías:

- Construcción o mejora de infraestructura portuaria básica, consistente en obras de abrigo, dragados, obras de atraque y explanadas. Construcción o mejora de infraestructuras e instalaciones básicas para el suministro de combustibles alternativos o de electricidad a los buques durante su estancia en el puerto.*
- Infraestructuras de conexión terrestre entre las redes generales de transporte de uso común y las vigentes zonas de servicio de los puertos o los puertos secos en cuya titularidad participe un organismo público portuario.*
- Adaptación de las infraestructuras en la red general ferroviaria de uso común para operar trenes de al menos 750 m de longitud.*
- Mejora de las redes generales de transporte de uso común, a los efectos de potenciar la competitividad del transporte intermodal y el transporte ferroviario de mercancías.*

Este artículo es aplicable a **todas las concesiones vigentes**, con independencia de su fecha de otorgamiento, de acuerdo con la **Disposición Transitoria Undécima** introducida por la misma Ley.

La solicitud se fundamenta en el supuesto excepcional recogido en el **artículo 82.2.c)**, sobre el presupuesto de partida de tratarse de **una concesión de “de interés estratégico o relevante para el puerto o para el desarrollo económico de su zona de influencia, o supongan el mantenimiento en el puerto de la competencia en el mercado de los servicios portuarios”**.

Y de justificarse dicha prórroga sobre el supuesto previsto en la norma en orden a la ejecución por parte del concesionario de ***“una nueva inversión adicional que suponga una mejora de la eficacia global y de la competitividad de la actividad desarrollada, en los términos señalados en la letra b) anterior”***.

En este sentido, la letra b) del artículo 82.2 refiere que las señaladas inversiones adicionales, además de suponer una mejora de la eficacia global y de la competitividad de la actividad desarrollada, deberán vincularse con inversiones ***“de interés para mejorar la productividad, la eficiencia energética o la calidad ambiental de las operaciones portuarias, o suponga la introducción de nuevas tecnologías o procesos que incrementen su competitividad”***.

Adicionalmente, este apartado 2.c) del artículo 82 de la Ley de Puertos del Estado establece la exigencia que **la nueva inversión adicional deberá ser superior al 50% del valor actualizado de la inversión inicialmente prevista**, sin incluir las inversiones comprometidas en reposición.

Por tanto, el presente informe se encuadra en dicho **supuesto excepcional**, que permite superar el límite general de 50 años cuando concurren razones de **interés portuario y contribución económica**, justificándose el cumplimiento de todos los requisitos materiales y económicos previstos en la norma.

4 Justificación legal del cumplimiento de los requisitos del artículo 82.2.c) modificado

4.1 Introducción

El presente capítulo justifica de manera integral el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 82.2.c) **del TRLPEMM**, necesarios para autorizar la ampliación excepcional del plazo concesional.

Para ello, se analiza tanto la inversión inicial que motivó la prórroga vigente como las nuevas inversiones comprometidas por REFIT & REPAIR VALENCIA, S.L., demostrando que estas últimas superan ampliamente el umbral legal exigido —más del 50 % del valor actualizado de la inversión inicial— y que constituyen nuevas inversiones adicionales que suponen una mejora de la eficacia global y de la competitividad de la actividad desarrollada, sobre la base de tratarse de inversiones de interés para mejorar la productividad, la eficiencia energética o la calidad ambiental de las operaciones portuarias, o suponga la introducción de nuevas tecnologías o procesos que incrementen su competitividad.

En este apartado se detalla, en primer lugar, el valor actualizado de las inversiones de obra civil ejecutadas en la fase inicial de concesión.

Posteriormente, identifica y cuantifica las nuevas actuaciones previstas, centradas en la modernización tecnológica, sostenibilidad ambiental, ampliación de capacidad operativa y transformación industrial de la concesión mediante la implantación del sistema Shiplift y la ampliación de muelles, explanadas y dragados asociados.

Asimismo, se expone la relevancia portuaria, económica y estratégica de la inversión, acreditada mediante informes de sostenibilidad (DNSH) emitidos por AENOR y la validación del proyecto por parte de la comisión de Evaluación del PERTE Naval, el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo; así como, la Unión Europea.

Finalmente, se analizan uno a uno los criterios legales del artículo 82.2.c), demostrando el cumplimiento del carácter excepcional de la prórroga, el interés estratégico de las actuaciones, la suficiencia de la inversión comprometida, el ajuste al límite máximo de 75 años y su encuadre como inversiones adicionales que cumplen los requerimientos fijados en la norma.

Se han dividido, para un mejor entendimiento en los siguientes subapartados:

4.2 Descripción de las actuaciones previstas y su relación con aspectos relevantes del cumplimiento del artículo 82.2.c

La empresa REFIT & REPAIR VALENCIA, S.L. se compromete a ejecutar una nueva inversión cuyas principales actuaciones previstas son:

- Modernización tecnológica de las instalaciones portuarias, con implantación de un sistema Shiplift de última generación.
- Digitalización y automatización de los procesos de reparación, varada y movimiento de embarcaciones.
- Eficiencia energética, mediante integración de energías renovables (solar y eólica) y reducción de consumos de origen fósil.
- Gestión sostenible del agua, con sistemas de recogida, tratamiento y reutilización del 100 % de las aguas industriales y pluviales.
- Mejora ambiental y paisajística de las instalaciones portuarias, integrando criterios de economía circular y gestión avanzada de residuos.
- Ampliación y refuerzo estructural de explanadas, áreas de atraque y zonas operativas.

Las actuaciones proyectadas tienen como finalidad la modernización y transformación tecnológica de la concesión, redundando en una mejora de la eficacia y de la competitividad desarrollada y reforzando su papel como centro de reparación naval, innovación industrial y formación técnica en el Puerto de Sagunto.

Estas inversiones aportan impacto económico directo, mediante la creación de empleo estable y cualificado, la atracción de actividad industrial auxiliar y la consolidación de un polo de innovación portuaria en el litoral mediterráneo.

Al mismo tiempo, integran un modelo de sostenibilidad ambiental y eficiencia energética, con sistemas de depuración cerrada, pavimentos drenantes, gestión digital de residuos y uso de energía renovable.

El cumplimiento del principio de **no causar perjuicio significativo al medio ambiente (DNSH)**, exigido por el Reglamento (UE) 2020/852, ha sido evaluado y certificado por **AENOR Internacional S.A.U.** mediante:

- **Dictamen de Auditoría Ambiental (28/09/2023)**, que acredita el cumplimiento de los seis objetivos ambientales de la Taxonomía Europea. *(Adjunto como Anexo 1)*
- **Informe de Validación AENOR nº 2023/1335/DNSH/01 (27/09/2023)**, que confirma la conformidad total del proyecto con la normativa europea en materia de sostenibilidad. *(Adjunto como Anexo 2)*

Estas actuaciones están alineadas con la Estrategia de Sostenibilidad de Puertos del Estado 2030 y con la Agenda Verde del sistema portuario español, constituyendo una inversión relevante, sostenible y de interés portuario que justifica la ampliación del plazo concesional, como ha sido dictaminado por AENOR.

En cuanto al **interés estratégico o relevancia para el puerto o su zona de influencia**, REFIT & REPAIR VALENCIA, S.L. desarrolla una actividad industrial y formativa estratégica para el Puerto de Sagunto, al generar empleo cualificado, promover la diversificación productiva y mantener competencia efectiva en el mercado de servicios portuarios, generándose con todo ello un polo industrial y logístico sin parangón en todo el litoral mediterráneo en relación al objeto que conforma el destino concesional, situando al Puerto de Sagunto en una máxima referencia estatal en el sector de astilleros-varaderos para la construcción, reparación y venta de embarcaciones náutico-deportivas, y escuela de oficios náuticos para la construcción de embarcaciones.

Su impacto positivo se extiende al tejido económico local, contribuyendo a la competitividad portuaria y regional. Se trata de posicionar a Sagunto como uno de los destinos más relevantes de la reparación y del refit en el ámbito internacional, generando un ecosistema náutico innovador, integrador con el territorio y sostenible, que contribuya al impulso económico y social del ámbito geográfico no solo del propio Sagunto, sino de todo el entorno.

REFIT & REPAIR VALENCIA, S.L. pretende la creación de un gran hub náutico en la zona Valencia-Sagunto que potencie el importante número de empresas ya existentes en el área y que sirva de polo de atracción para que importantes empresas ya consolidadas en otros entornos de reparación de yates vengan a prestar sus servicios en las instalaciones de Sagunto.

De esta manera, se prevé la implantación progresiva de empresas con gran experiencia y presencia en el sector que acompañarán la llegada de los barcos de grandes esloras que requieren gran número de profesionales altamente cualificados. Estas empresas mueven un número ingente de trabajadores que se irán integrando en la zona junto con sus familias con una importante y directa repercusión económica y social. Este tipo de barcos requieren, además, la presencia de técnicos de las grandes fábricas de componentes y equipos que se desplazarán de manera puntual a Sagunto y requerirán servicios de alojamiento, manutención, medios de transporte público así como de consumo de todo tipo de bienes y servicios.

Todo lo anterior sin menoscabo de las empresas de la zona con las que se está ya colaborando en la actualidad y que, cada vez en mayor número, adaptan su experiencia a las altas exigencias que requiere el sector náutico de grandes esloras y prestan sus servicios o venden sus productos en el astillero.

Se tiene una primera estimación de acceso diario a nuestras instalaciones entorno a las 700 personas entre la plantilla propia de REFIT & REPAIR VALENCIA, S.L. y la de trabajadores de empresas auxiliares lo que, unido a una creación de empleo directo e indirecto en torno a 5 personas por cada empleo directo, supone un auge muy significativo de empleo en la zona.

Mención aparte merece la presencia de tripulaciones de los barcos cuyo número varía en función de la eslora, estimando unas medias entre 5 a 7 tripulantes para barcos hasta 50 m., de 8 a 10 para barcos hasta 65 m. y de hasta 20 personas en barcos con esloras por encima de 70 m. La presencia de estas tripulaciones, con importante poder adquisitivo, durante los trabajos de reparación y refit obligará al astillero a contar con un área de apoyo a los tripulantes que se encargará de ofrecer a éstos todo tipo de servicios de ocio y entretenimiento en la zona y alrededores.

Nuestros cálculos estiman unos niveles de ocupación media de yates durante los primeros 5 años de actividad desde la puesta en marcha del nuevo sistema SHIPLIFT que se prevé que suba del 80% en el año 6 y llegue al 100% de ocupación en el año 8, combinando las grandes esloras con los yates de esloras entorno a los 30 m. a los que se está dando servicio en la actualidad con el travelift existente. La ocupación máxima prevista es de 25 barcos con esloras variables de manera simultánea y la expectativa en un escenario que se considera pesimista es de un movimiento de 200 barcos al año a pleno rendimiento.

Cabe mencionar la política de colaboración que REFIT & REPAIR VALENCIA, S.L. mantiene con las escuelas de formación profesional del ayuntamiento de Sagunto y con Centros de formación específica náutica en la Comunidad de Valencia, que viene desarrollándose desde el inicio de la actividad hace ya 5 años y cuyo fruto se ha plasmando en la creación de puestos de trabajo cualificado de carácter indefinido en el propio astillero. Asimismo, diversas empresas auxiliares con las que se está negociando para su implantación en nuestras instalaciones de Sagunto han mostrado interés en los centros de formación existentes y en las colaboraciones que el astillero mantiene con tales centros para, en su caso, establecer también sus propios acuerdos.

Existirá un número muy importante de movimiento de mercancías y equipos hacia y desde los barcos, para los que hay que contar con medios de transporte y distribución ya establecidos en el entorno industrial de la zona pero que requerirán de más medios de transporte adicionales.

Asimismo, se prevé la creación de un Depósito Aduanero dentro de nuestras instalaciones necesario para la custodia de equipos de los yates durante los trabajos de reparación/refit.

No se contempla contribución económica complementaria, al considerarse que la inversión material comprometida cumple por sí sola con la mejora de competitividad y sostenibilidad previstas en la norma, por lo que se justifica la **ausencia de contribución económica alternativa**.

Por último, y de conformidad con lo previsto en el artículo 82.2.c del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), la presente solicitud se acoge al supuesto de **inversiones adicionales que**, en relación a la concesión, **suponen mejorar la productividad, la eficiencia energética o la calidad ambiental de las operaciones portuarias, y la introducción de nuevas tecnologías o procesos que incrementen su competitividad**.

Las inversiones propuestas por REFIT & REPAIR VALENCIA, S.L. se integran plenamente en estas categorías, al incluir actuaciones estructurales sobre el dominio público portuario que modifican y mejoran la configuración física, operativa y funcional del Puerto de Sagunto, que comprenden la ampliación, refuerzo y modernización de explanadas portuarias, zonas de atraque y estructuras fijas asociadas al sistema shiplift, con el objetivo de incrementar la capacidad operativa, la seguridad y la eficiencia logística del puerto, optimizando el uso industrial de la zona concesional, así como medidas en orden a la eficiencia energética y la introducción de nuevas tecnologías o procesos que incrementen su competitividad.

El cumplimiento de estos presupuestos se acredita, de manera relevante y entre otras consideraciones, con la **Propuesta de Financiación del Proyecto Primario PP38 "R&RVALENCIASOSTEE"**, aprobada por la **Secretaría General de Industria y de la Pyme (Ministerio de Industria, Comercio y Turismo)** en fecha 30 de agosto de 2023, dentro del marco del **PERTE Naval**, que reconoce como financiable en obra civil 9.753.774 € de los 26.891.804 € reconocidos como financiables, del total de inversión estimada de 40M€ (*Adjunto como Anexo 3*).

Dichas actuaciones constituyen inversiones adicionales que suponen mejorar la productividad, la eficiencia energética o la calidad ambiental de las operaciones portuarias que se desarrollan en la concesión, así como la introducción de nuevas tecnologías o procesos que incrementan su competitividad, todo ello en los términos del artículo 82.2.c, implicando obras estructurales que amplían la capacidad, funcionalidad y competitividad del Puerto de Sagunto, reforzando la prestación de servicios industriales estratégicos.

Asimismo, la financiación parcial mediante fondos europeos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (**Next Generation EU**) implica que **el proyecto ha sido evaluado y validado**

conforme a los principios de sostenibilidad, innovación y eficiencia energética exigidos por la normativa europea, coincidentes con los criterios materiales del artículo 82.2.c del TRLPEMM.

Por tanto, la validación estatal y europea de estas inversiones constituye prueba objetiva y verificable de que el proyecto cumple los requisitos de relevancia, interés portuario y sostenibilidad ambiental exigidos para la ampliación del plazo concesional.

Una vez descritas las actuaciones previstas, en los siguiente apartado se hace una descripción de la inversión inicial de la concesión original y la inversión propuesta por REFIT & REPAIR VALENCIA, S.L.

4.3 Valor inicial de la inversión en la concesión original

Tal y como consta en el expediente concesional, el valor original de la inversión otorgada a VULKAN SHIPYARD, S.L., y posteriormente transmitida a IBAIZABAL MANAGEMENT SERVICES, S.L., actualmente REFIT & REPAIR VALENCIA, S.L., fue de **11.328.031,83 euros** (15/06/2007).

El montante de la inversión inicial otorgada se desglosa entre los siguientes conceptos:

- Obra civil: Se ejecutó un muelle de 240 m de longitud y 5 m de calado, con capacidad de amarre de 10 tn. Para el desarrollo de las actividades de reparación se ejecutaron dos fosos para la operativa de dos travelifts de 300 T y de 75 T y una explanada de varada que presenta una superficie de 37.000 m².
- Instalaciones
- Nave y edificio

Actualizando el valor actual, conforme a lo indicado en el Art. 82.2.c) de la TRLPEMM, arroja una cifra de: **16.221.741,58 +IVA**

Esta cifra se justifica utilizando la variación del índice entre junio de 2007 y octubre de 2025 es de un factor $\approx 1,432$.

Es decir, el coste actualizado de reposición de la obra estaría en el entorno de 16,2 millones de euros.

4.4 Valor de la inversión propuesta por REFIT & REPAIR VALENCIA, S.L.

4.4.1 Compromiso inicial de inversión (Foso travelift)

Tras la solicitud de REFIT & REPAIR VALENCIA, S.L. de un compromiso de inversión consistente en el Proyecto para instalación de un nuevo Travelift de 700 T de capacidad de izado orientado a Megayates de esloras hasta 65 m, obra civil de nuevo foso y pavimentación de la explanada Norte en el Puerto de Sagunto, el **6 de mayo de 2022** la APV acordó aprobar un nuevo valor de inversión.

El valor de dicha inversión, **que fue justificante de la ampliación de concesión hasta 2051**, sin incluir reposiciones ni gastos de explotación, ascendía a **9.365.969,11 €**.

Este compromiso de inversión inicial comprendía los siguientes conceptos:

- Obra civil para adecuación terrenos (Demoliciones/Dragado/Pavimentación) y Construcción foso para travelift de esloras hasta 65 m.
- Instalaciones y Redes de Servicio y Equipamientos.
- Grúa-Travelift capacidad de izado 850 tn: Adquisición, montaje y puesta en marcha.
- Grúa-Travelift capacidad de izado 45 tn: Adquisición, montaje y puesta en marcha.
- Adquisición de 2 vehículos Pick-up.

Siendo el desglose económico de los mismos dividido entre:

- **Obra civil:** 5.972.899,11 €
- **Resto de instalaciones y equipos:** 3.393.070,00 €

4.4.2 Compromiso de inversión ampliada (Foso shiplift)

Posteriormente, el valor de la inversión reconocida por la APV el 6 de mayo de 2022, que justificó la ampliación del plazo concesional hasta 2051, fue **incrementado voluntariamente** por REFIT & REPAIR VALENCIA, S.L., conforme a resolución de la APV de **10 de noviembre de 2022**. Dicho incremento se produjo al sustituir el proyecto constructivo del travelift por un nuevo proyecto de shiplift, alcanzando un importe total de **30.122.969,11 €**.

Esta modificación supuso un aumento de la inversión comprometida en 20,7 millones de euros, a ejecutar en un plazo de cinco años, sin que ello implicara una nueva ampliación del plazo de concesión.

Este compromiso de inversión ampliada comprendía los siguientes conceptos:

- Construcción de foso varadero par shiplift y obra civil para adecuación de terrenos (demoliciones, dragado, pavimentación) para barcos de esloras de hasta 100 m.
- Instalaciones y Redes de Servicio y Equipamientos.
- Sistema de izado y desplazamiento de embarcaciones (adquisición, montaje y puesta en marcha) mediante shiplift para barcos de esloras de hasta 100 m.
- Grúa-Travelift capacidad de izado 45 tn: Adquisición, montaje y puesta en marcha.
- Adquisición de 2 vehículos Pick-up y camiones grúa

Siendo el desglose económico de los mismos dividido entre:

- **Obra civil:** 15.972.899,11 €
- **Resto de instalaciones y equipos:** 14.150.070,00 €

4.4.3 Actualización de la inversión objeto de la solicitud de ampliación de concesión a 75 años

Con el fin de maximizar su capacidad operativa, modernizar su infraestructura portuaria básica y consolidar un modelo industrial de alto rendimiento, sostenible y acorde con las previsiones estratégicas de futuro, REFIT & REPAIR VALENCIA, S.L. ha considerado necesario reforzar y ampliar la inversión inicialmente programada, mediante la ejecución de nuevas inversiones adicionales a las ya previamente comprometidas.

En el marco del cambio de tipología de la instalación previsto (de travelift a shiplift), y antes de acometer su ejecución, REFIT & REPAIR VALENCIA, S.L. ha constatado que la consecución de los niveles de funcionalidad y competitividad exigidos requiere una significativa dotación económica adicional. En consecuencia, se propone incrementar la inversión comprometida a fin de garantizar que la instalación resultante alcance los estándares técnicos y operativos propios de una infraestructura de carácter avanzado y de referencia en el sector.

El total de las **INVERSIONES PREVISTAS ACTUALIZADAS** asciende a **67.217.963,89 €**.

Este compromiso de inversión ampliada comprende los siguientes conceptos:

- Construcción de foso varadero y obra civil para adecuación de terrenos (demoliciones, pavimentación, dragado de foso, y dragado por medios marítimos de canal de acceso y dársena de muelle actual)
- Instalaciones y Redes de Servicio y Equipamientos (Media tensión, Baja tensión, CI, AP y otras)
- Sistema de izado y desplazamiento de embarcaciones (adquisición, montaje y puesta en marcha) mediante shiplift para barcos de esloras de hasta 100 m.
- Obra civil de pantalán de abrigo para aminorar la agitación durante el atraque
- Grúa-Travelift capacidad de izado 45 tn: Adquisición, montaje y puesta en marcha.
- Adquisición de 2 vehículos Pick-up y camiones grúa

Siendo el desglose económico de los mismos dividido entre:

- **Obra civil:** 28.053.217,51 €
- **Obra civil pantalán de abrigo:** 2.500.000,00 €
- **Resto de instalaciones y equipos:** 36.664.746,38 €

4.5 Resumen de la justificación del cumplimiento legal

La inversión original de la concesión, actualizada conforme al artículo 82.2.c), asciende a 16,2 M€. El compromiso aprobado en 2022 (9,37 M€) justificó la ampliación del plazo hasta 2051, mientras que la sustitución del travelift por el shiplift aprobada en 2025 elevó la inversión a 30,12 M€, sin implicar una adicional ampliación del plazo al tratarse de una modificación no sustancial.

Finalmente, la inversión actualmente propuesta alcanza 67,12 M€, lo que supone más de cuatro veces el valor actualizado de la inversión inicial (+415 %). No obstante, el exceso de inversión

adicional que podría servir de base para la tramitación de la prórroga excepcional contemplada en el artículo 82.2 c) del RDL 2/2011 sería por un importe de **37.094.994,78 €**, diferencia de 30.122.969,11 € y 67.217.963,89, €. Con ello, se supera holgadamente el requisito legal del artículo 82.2.c) —que exige una inversión adicional superior al 50 %— y, junto con la naturaleza de las actuaciones, su interés portuario y la adecuación al límite máximo de plazo, se concluye que se cumplen íntegramente los requisitos para la ampliación excepcional del plazo concesional.

5 Justificación técnica del cumplimiento de requisitos del art. 82.2c) del TRLPEMM por inversión en OBRA CIVIL (sin instalaciones)

5.1 Introducción

En este apartado del informe se justifica que la inversión actualizada, correspondiente a la partida de **OBRA CIVIL**, se identifica lo que se consideran Infraestructura Portuaria Básica tales como: Obras de abrigo, dragados, obras de atraque y explanadas; y, a continuación, se describe el alcance de las nuevas inversiones previstas en obra civil.

5.2 Infraestructura Portuaria Básica

A efectos de delimitación técnica, se consideran **Infraestructuras Portuarias Básicas** aquellas que configuran el soporte físico del puerto y sus operaciones, tales como **obras de abrigo, dragados, obras de atraque y explanadas**.

De acuerdo con la **ROM 2.0-11 “Recomendaciones para el Proyecto y Ejecución de Obras de Atraque y Amarre”**, las obras de atraque destinadas a la **construcción y reparación de buques** se clasifican expresamente como de **uso industrial** (apartado 2.2) y se definen (apartado 2.3.4) como aquellas que requieren **máxima flexibilidad operativa** e incluyen **espacios y estructuras asociadas a la línea de atraque** para realizar trabajos **a flote o en seco**.

La propia ROM indica que la **configuración más adecuada para este tipo de instalaciones industriales suele ser el muelle**, integrando en su conjunto funcional los **fosos, plataformas o estructuras de elevación** necesarias para el desarrollo de las operaciones.

En consecuencia, el **foso del sistema Shiplift** proyectado por **REFIT & REPAIR VALENCIA, S.L.** se considera **parte integrante de la obra de atraque de uso industrial**, y, por tanto, **infraestructura portuaria básica**. Al igual que lo son el resto de las actuaciones proyectadas en relación a la mejora y ampliación del muelle existente, dragados, y explanadas.



SITUACIÓN SAGUNTO

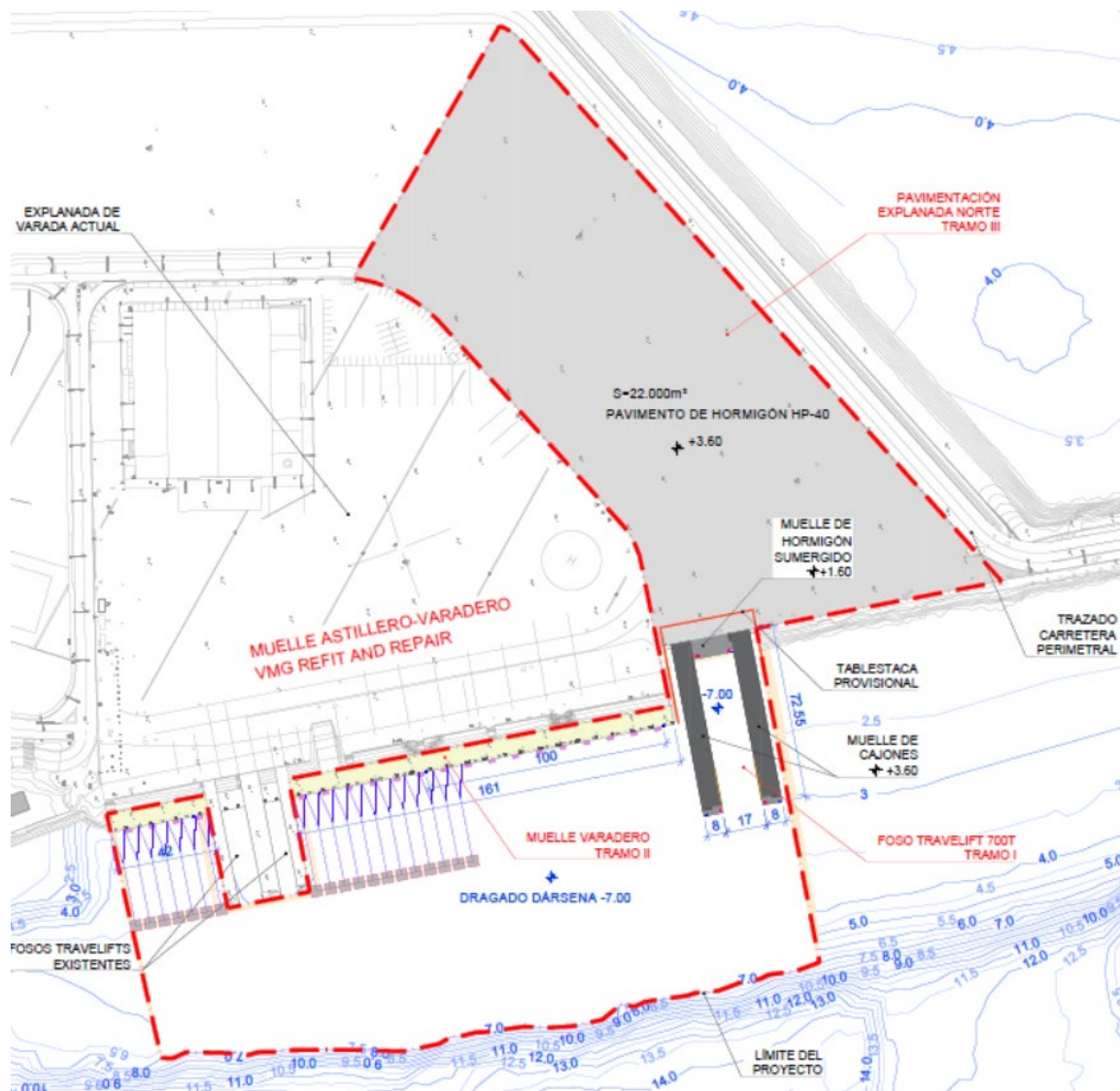


5.3 Descripción de la inversión en OBRA CIVIL inicialmente prevista: FOSO TRAVELIFT

La inversión inicialmente comprometida de OBRA CIVIL se valoró en **5.949.395,11 €** que se describe a continuación:

- En el muelle existente de VMG:
 - Incremento del calado del muelle existente desde los 5 m actuales hasta los 7 m.
 - Instalación de elementos de atraque(defensas), amarre (bolardos) y escalas
 - Sustitución parcial de los bolardos existentes por bolardos de mayor capacidad nominal.
 - Muro ménsula de contención.
 - Repavimentación con losas de hormigón.
- En la zona de nueva concesión:
 - Diseño de un nuevo foso de travelift de varada, formado con dos muelles de cajones de hormigón armado que conforman las estructuras de apoyo del travelift.
 - Un muelle de cierre de hormigón sumergido.
 - Pavimentación de la explanada de nueva concesión.

- Nuevas redes de servicios.



5.4 Alcance y descripción de las nuevas inversiones previstas en OBRA CIVIL

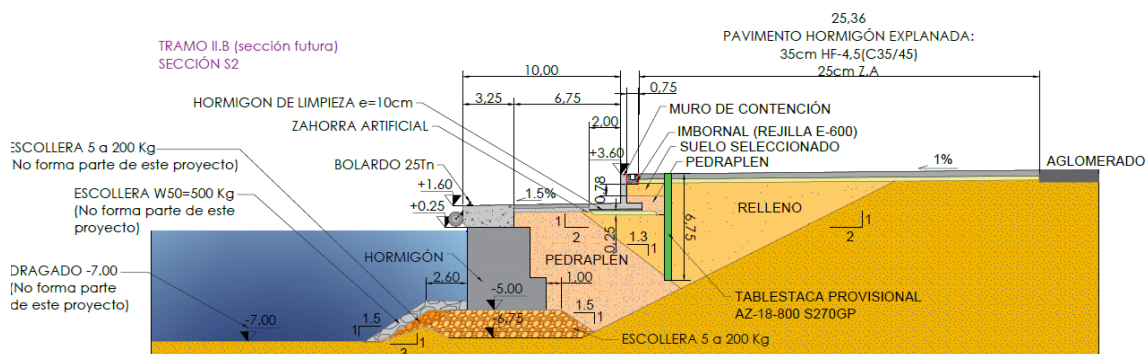
La inversión total prevista en obra civil asciende a **28,053,217.51 €**. Esta inversión se distribuye entre los siguientes capítulos:

- Ampliación y mejora del muelle existente, incluyendo prolongación de línea de atraque, refuerzo estructural y actualización de elementos de amarre y defensas.
- Construcción del nuevo foso para el sistema Shiplift, con sus estructuras, pilotajes, excavaciones y obras asociadas.
- Mejora y ampliación de explanadas portuarias, mediante precargas, nueva pavimentación y renovación completa de redes de servicios.

- Dragado del canal de acceso, dársena y foso, alcanzando los calados necesarios para operar grandes yates.

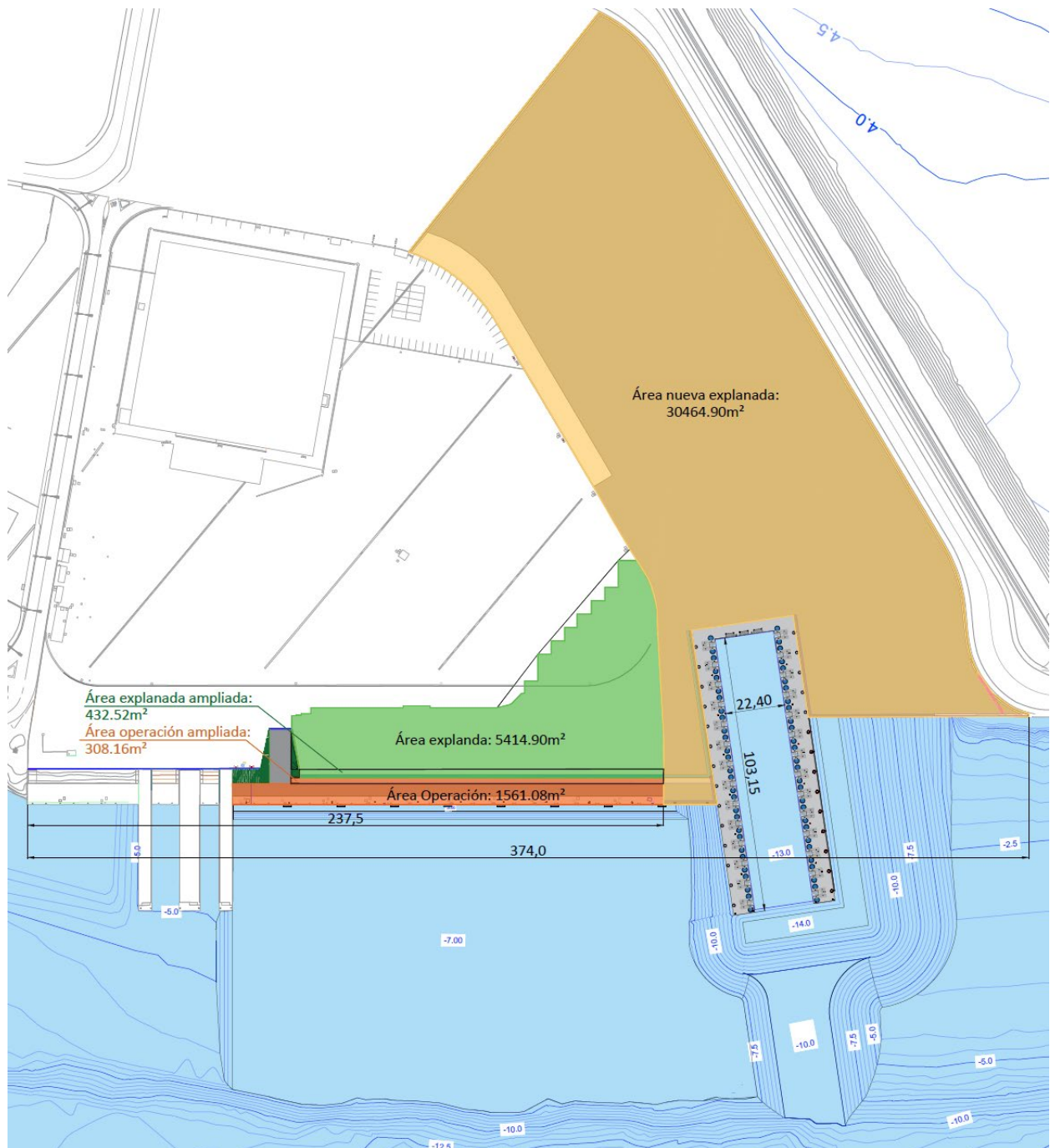
- **Mejora del muelle existente:**

Aumento del calado operativo, ampliación de la zona de maniobra mediante la construcción de un nuevo muro de operación, sustitución de los elementos de atraque y amarre, cosido estructural de la viga cantil, adecuación de instalaciones auxiliares y **rehabilitación integral de la explanada de almacenamiento**, con nuevo paquete de pavimento de losa de hormigón de mayor canto e infraestructuras de servicios.



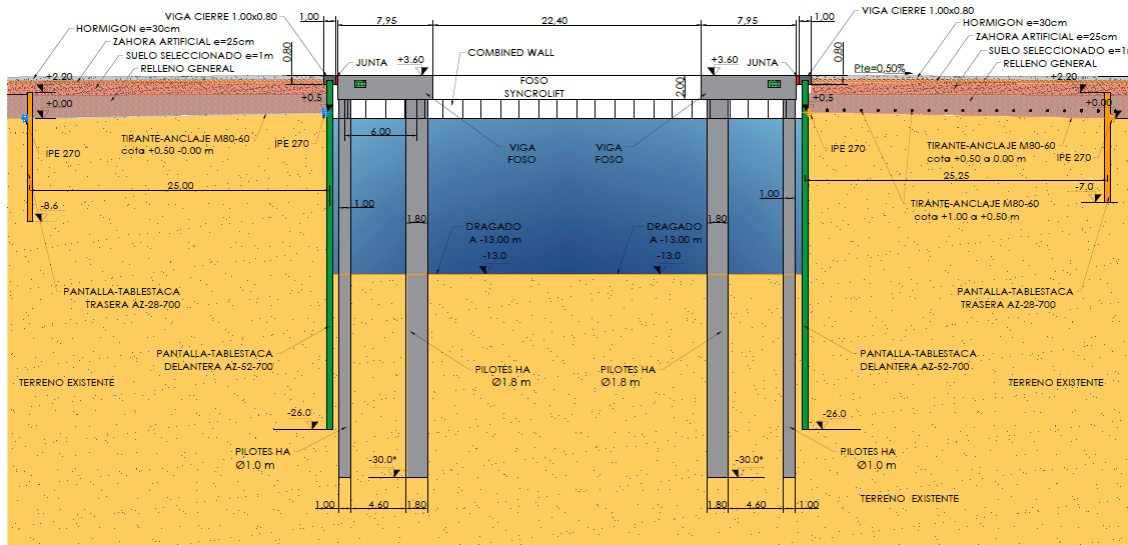
- **Ampliación del muelle y construcción de un nuevo foso para el sistema Shiplift:**

Se amplía la longitud de muelle de 237,5 m a en 374 m, incluyendo los fosos.



Ejecución de un nuevo foso para shiplift conectado al muelle de atraque y amarre, destinado a la elevación y botadura de buques de gran eslora, optimizando la seguridad y eficiencia de las operaciones portuarias para yates de gran tamaño.

TRAMO II. OBRA CIVIL FOSO SHIPLIFT
SECCIÓN 32.2



- **Mejora y ampliación de explanadas portuarias para buques de hasta 100 m de eslora:**

Se proyecta la mejora y repavimentación de la actual explanada de VMG en 5414 m², incrementando el área de operación en 300 m² y 432,5 m² la zona de varada de embarcaciones, con mejora del pavimento para cargas pesadas y servicios generales.

Se proyecta la mejora y consolidación del terreno mediante precargas en una superficie de nueva explanada de 30465 m².

Esta nueva explanada será repavimentada y dispondrá de nuevas redes de instalaciones que darán servicio de varada a grandes yates.

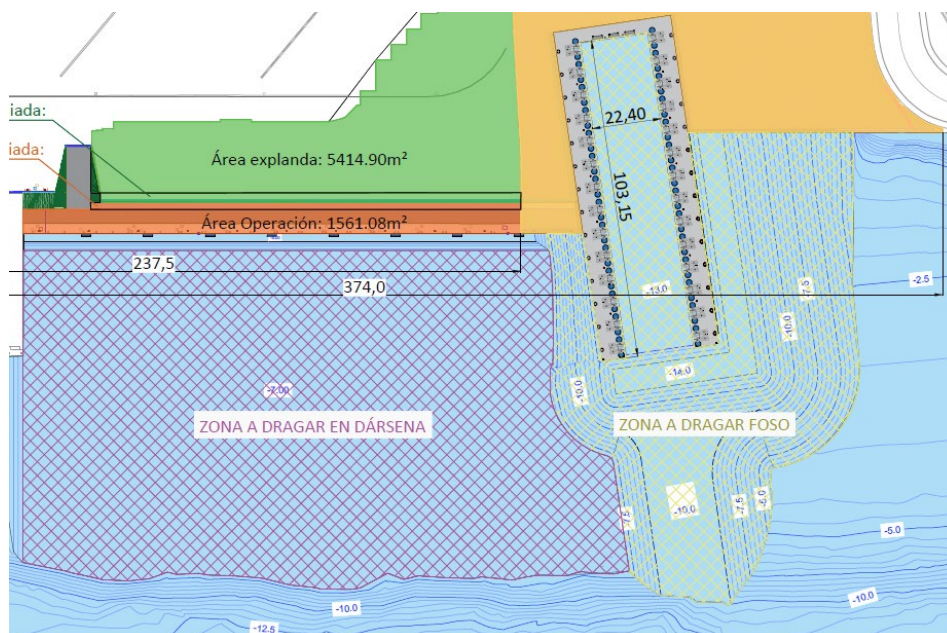
- **Dragado del foso y del canal de acceso:**

Será necesario el dragado de un canal de acceso al futuro foso shiplift desde el canal principal del puerto de Sagunto, con un calado de 10 m.

Por último, está proyectado el dragado del propio foso en el que se instala una plataforma “shiplift” con capacidad para la carga y descarga de grandes yates de hasta 100 m de eslora, para lo que se necesitará un calado de 13m.

- **Dragado de la dársena en el muelle existente:**

Se ejecutará un dragado para aumento de calado en el muelle existente de VMG, pasando de los 5 metros de calado actual a 7 m., garantizando la estabilidad del muelle para el atraque y amarre de buques de mayor tamaño.



La nueva inversión propuesta en obra civil como consecuencia de las actuaciones descritas anteriormente asciende a **28,053,217.51 €**, que desglosadas de acuerdo a los conceptos contemplados como Infraestructura Portuaria Básica, serían los siguientes:

Obras de atraque: 16.198.535.00 €+IVA

Se incluyen todos los trabajos de mejora de muelle actual, prolongación de línea de atraque y construcción de nuevo foso de shiplift, para lo cual será necesario la excavación y retirada del dique de abrigo existente, el tablestacado y combiwall de contención de tierras, el pilotaje de las vigas de foso y la ejecución de las propias vigas.

En la siguiente tabla se puede ver un desglose por capítulos de las partidas previstas:

OBRAS DE ATRAQUE	Importe (€)
Ejecución del foso	10,929,066.95 €
Excavaciones, demoliciones	3,558,186.36 €
Repotenciación del muelle existente	698,535.00 €
Obra civil de Instalaciones	504,039.42 €
Seguridad y Salud + Gestión de residuos	423,829.27 €
Equipamiento portuario del foso	84,878.00 €
TOTAL	16,198,535.00 €

Explanadas: 6,507,733.20 €+IVA

Se incluyen todos los trabajos de mejora de terrenos mediante tratamiento de precargas, pavimentación y obra civil de nuevas redes de servicios (incluido el desvío de los servicios propios de la APV, asumidos por VMG para facilitar la ejecución de los mismos a la APV).

En la siguiente tabla se puede ver un desglose por capítulos de las partidas previstas:

EXPLANADA	Importe (€)
Firmes y pavimentos	2,835,289.09 €
Obra civil instalaciones	1,453,525.25 €
Precarga	703,085.86 €
Muro perimetral	425,000.00 €
Rellenos	412,888.61 €
Movimiento de tierras	359,339.52 €
Demoliciones	99,607.46 €
Desvío de instalaciones APV	66,931.30 €
Seguridad y Salud + Gestión de residuos	152,066.11 €
TOTAL	6,507,733.20 €

Dragados: 5,346,949.31 € +IVA

En relación a los dragados, es conveniente destacar que los dragados por medios MARÍTIMOS (tanto el dragado del canal de acceso como el dragado de la dársena actual de VMG) son asumidos finalmente por VMG, adelantándose de este modo a la ejecución de los dragados inicialmente previsto ejecutar por parte de la Autoridad Portuaria de Valencia.

- Dragado por medios marítimos de dársena del muelle actual: 40,000 m³
- Dragado por medios marítimos de canal de acceso y parte del foso shiplift: 125,000 m³
- Dragado por medios terrestres del foso shiplift: 50,000 m³

El coste total del dragado se valora en dos conceptos, marítimo y terrestre:

Ejecutado por medios marítimos: 3,546,949.31 € +IVA

Ejecutado por medios terrestres: 1,800,000 € +IVA

Por lo que resulta una inversión total prevista en **OBRA CIVIL de 28,053,217.51 € + IVA.**

5.5 Comparativa entre inversión inicial y la inversión nueva propuesta en obra civil

La **inversión en obra civil inicialmente prevista en la concesión** —centrada en el foso de travelift— ascendía a **5,95 M€**.

Posteriormente, la **sustitución del proyecto de travelift por el sistema shiplift** supuso una ampliación significativa, elevando la inversión reconocida en obra civil hasta **15,97 M€**.

Con la actualización realizada en la **presente solicitud**, la inversión en **obra civil alcanza un total de 28,05 M€**, lo que representa casi cinco veces la inversión inicial prevista y un **incremento del 75%** respecto de la inversión ya reconocida en 2025 para la modificación del proyecto.

Adicionalmente, se amplía de nuevo la inversión en **otros 2.500.000,00 € adicionales** para trabajos de obra civil de construcción de un pantalán de abrigo que ayudará a mitigar los efectos de agitación durante el atraque de los barcos en el muelle del astillero.

Este crecimiento refleja una evolución progresiva y sustancial de las actuaciones, pasando de una intervención limitada al foso de travelift a una transformación integral de infraestructura portuaria básica: ampliación y refuerzo de muelles, construcción del foso shiplift, dragados del canal y dársena, y aumento y mejora de explanadas.

En consecuencia, se acredita que las inversiones adicionales comprometidas por la concesionaria cumplen de manera clara y evidenciada los requisitos del artículo 82.2.c) del TRLPEMM, al tratarse de inversiones adicionales que suponen una mejora de la eficacia global y de la competitividad de la actividad desarrollada en la concesión, mejorando la productividad, la eficiencia energética y la calidad ambiental de las operaciones portuarias, así como la introducción de nuevas tecnologías o procesos que incrementan su competitividad.

6 Justificación del cumplimiento de requisitos del art. 82.2c) del TRLPEMM por inversión en INSTALACIONES

6.1 Introducción

La ejecución de la inversión viene motivada por el deseo y compromiso de convertir el astillero en uno de los más autosuficientes y respetuosos con el medio ambiente. Para ello se ha definido el diseño de un nuevo proceso para la puesta en seco de embarcaciones y transferencia de éstas a tierra. Adicionalmente, se ha determinado dotar a la instalación de sistemas de generación de energía para proporcionar al novedoso proceso del Shiplift no sólo de una capacidad energética inexistente hasta la fecha en la instalación, sino de un proceso limpio y respetuoso con el medio ambiente que, con el nuevo sistema de gestión y tratamiento de aguas pluviales y provenientes de la limpieza de barcos y residuos, convertirán a la planta en una referencia tecnológica y sostenible en el sector.

El cumplimiento de estos objetivos, entre otras consideraciones, han motivado la autorización y **Propuesta de Financiación del Proyecto Primario PP38 “R&RVALENCIASOSTEE”**, aprobada por la **Secretaría General de Industria y de la Pyme (Ministerio de Industria, Comercio y Turismo)** en fecha 30 de agosto de 2023, dentro del marco del **PERTE Naval**,

6.2 Alcance y descripción de las nuevas inversiones previstas en INSTALACIONES

Para la consecución de los objetivos se plantean varias líneas de actuación:

- Implementación de tecnología Shiplift para elevación de embarcaciones y puesta en seco para procesos de reparación, mantenimiento y mejora de las mismas, orientado hacia un mercado cada vez más exigente y cualificado, en el que pesa más el mantenimiento de las embarcaciones existentes que la construcción de nuevas unidades. Este sistema permite un avance tecnológico en materia de eficiencia energética con respecto a los otros sistemas de puesta en seco tales como travelift o diques, tanto secos como flotantes. El sistema está compuesto por una plataforma de acero semi-articulada movida por 28 cabrestantes de elevación por medio de un sistema de cables y poleas. Los cabrestantes funcionan de modo sincronizado para garantizar el movimiento de izado o bajada de la plataforma con grandes pesos encima de forma eficaz y segura.
- Utilización de un innovador sistema de transferencia de las embarcaciones desde la plataforma hasta los puestos de varada por medio de módulos de transporte autopropulsados (denominados SPMT) que facilita el movimiento de los barcos en cualquier dirección de forma segura y la optimización de espacios de ocupación, con la utilización de los medios adaptados al tamaño y peso de cada barco, redundando en una mejora sustancial de la eficiencia energética del proceso.
- Uso de cunas de acero adaptadas para la varada de la embarcación con un diseño livianos pero que maximice la flexibilidad con el objetivo de que puedan ser varados el mayor número de barcos, sin causar daños ni deformaciones en los cascos.
- Materialización de un sistema de generación de energía renovable compuesto por sistema de placas solares y, en posteriormente, generadores de energía eólica que permitan dotar al astillero de autosuficiencia y eficiencia energética, minimizando la dependencia de fuentes tradicionales de energía y apoyando la transición ecológica del sector naval mediante la disminución de emisiones contaminantes.
- Por debajo de las zonas de varada dispuestas por la explanada de estructura de hormigón para soportar los pesos de los grandes yates se ha dispuesto el entramado de redes con los sistemas necesarios para llevar a cabo la actividad, adaptados a las necesidades de estas grandes esloras, tales como: energía eléctrica (media tensión, baja tensión), contra incendios, agua potable, agua dulce reutilizada, red de telecomunicaciones, alumbrado, control y vigilancia, etc.

- Nuevo sistema de recogida de aguas grises y residuos procedentes de lavado de cascos y otras operaciones asociadas a través de un equipo putero que no solo recogerá y depurará estas aguas sino que permitirá su reutilización para el proceso de lavado de cascos de los barcos, minimizando el impacto medioambiental y aumentando la sostenibilidad el astillero. A su vez, se evita que este tipo de agentes tóxicos puedan ir a parar al mar y dañen el medioambiente mientras que su reutilización se traducirá en una gran eficiencia energética del proceso, reduciendo considerablemente el consumo de las cantidades de agua empeladas en los procesos.

Instalaciones, redes de servicio, equipamientos y otros: 36.664.746.38 €+IVA

En la siguiente tabla se puede ver un desglose por capítulos de las partidas previstas:

INSTALACIONES	Importe (€)
Ingeniería y tecnología SHIPLIFT	10,245,791.47 €
Plataforma metálica	5,415,478.63 €
Sistema transferencia SPMT y cunas	8.556,877.10 €
Equipamiento foso Shiplift	249,329.85 €
Instalación Media Tensión	2,100,062.25 €
Instalaciones Baja Tensión	5,584,466.12 €
Instalaciones contra incendios	328,555.10 €
Instalaciones Agua Potable	269,688.60 €
Instalación Alumbrado	310,105.91 €
Instalación telecomunicaciones	296,459.27 €
Planta Tratamiento Aguas lavado	1,054,505.08 €
Instalación depuradora aguas grises-negras	100,028.00 €
Desvío instalaciones existentes APV	43,724.25 €
Ingeniería constructiva y Dirección Obra	819,422.18 €
Vallado perimetral, CCTV y control accesos	481,666,67 €
Actuaciones dársena para atraques	317,585.91€
Travelift para embarcaciones auxiliares	287,000.00 €
Vehículos Pick-up y camiones grúas	204,000.00 €
TOTAL	36,664,746.38 €

7 Plan económico-financiero y necesidad de ampliación del plazo

Como *Anexo 4* se adjunta el **Estudio Económico-Financiero** elaborado para esta solicitud que presenta las hipótesis utilizadas para la realización del mismo, para un período de análisis de las proyecciones realizadas al período 2026-2081 según la inversión comprometida en las diferentes etapas del proyecto:

CONCEPTOS/DESGLOSE	INVERSION INICIAL			PLAN INVERSION ACTUAL
	Modelo Travelift 850tn	Incremento Shiplift + SPMT	Inversión Total	
Construcción Foso Varadero y Obra civil para adecuación de terrenos (Demoliciones/Dragado/Pavimentación)	5.972.899,11	10.000.000,00	15.972.899,11	28.053.217,51
Instalaciones y Redes de Servicio y Equipamientos	213.000,00	637.000,00	850.000,00	22.374.222,83
Sistema de Izado y desplazamiento de embarcaciones (Adquisición, montaje y puesta en marcha)	2.823.070,00	10.000.000,00	12.823.070,00	13.799.523,55
Obra Civil Pantalán Abrigo	0,00	0,00	0,00	2.500.000,00
Grúa Travelift 45tn (adquisición. Montaje y puesta en marcha)	287.000,00	0,00	287.000,00	287.000,00
Adquisición de vehículos Pick-Up y Camiones Gruas	70.000,00	120.000,00	190.000,00	204.000,00
TOTAL SUMAN	9.365.969,11	20.757.000,00	30.122.969,11	67.217.963,89

El desarrollo de Estudio Económico Financiero se describe en el Anexo 4.-

8 Conclusiones

En virtud de lo expuesto, se acredita que **REFIT & REPAIR VALENCIA S.L.**:

1. Está al corriente de todas las obligaciones económicas y administrativas con la Autoridad Portuaria.
2. Va a realizar una nueva inversión relevante, superior al 50 % del valor actualizado de la inversión inicial.
3. Aporta una mejora sustancial en la eficiencia, sostenibilidad y competitividad del puerto.

Por todo ello, **se justifica la solicitud de ampliación del plazo concesional hasta el año 2081**, conforme a lo dispuesto en el **artículo 82.2.c)** modificado del TRLPEMM, manteniendo el resto de las condiciones concesionales vigentes.

En Sagunto, a 17 de diciembre de 2025

Fdo. Joaquín de María Garrido Checa

Dr. Ingeniero de Caminos, C. y P

Colegiado del CICCIP nº 17454