



INFORME DE VALORACIÓN TÉCNICA DE LAS OFERTAS ADMITIDAS EN EL “CONCURSO PÚBLICO PARA EL OTORGAMIENTO DE UNA CONCESIÓN ADMINISTRATIVA CON DESTINO A LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE UNA TERMINAL CON INSTALACIONES DE ATRAQUE, ALMACENAMIENTO Y DISTRIBUCIÓN DE GRANELES LÍQUIDOS ENERGÉTICOS Y OTROS COMPATIBLES, EN EL PUERTO EXTERIOR DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE HUELVA”

Huelva, 17 de febrero de 2021

Con fecha 21 de diciembre de 2020 el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Huelva aprobó los Pliegos reguladores del concurso público para el otorgamiento de una concesión administrativa con destino la construcción y explotación de unas instalaciones de atraque, almacenamiento y distribución de graneles líquidos energéticos y otros compatibles en el Puerto Exterior de la zona de servicio del Puerto de Huelva.

Dicho concurso fue publicado en el BOE número 340, del jueves 30 de diciembre de 2020, estableciéndose como fecha límite para la presentación de propuestas, el 2 de febrero de 2021, de conformidad con lo establecido en el art. 86.4 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Superada la fase inicial de admisión de solicitudes con la apertura del sobre número 1, relativo a la documentación administrativa y a los efectos de tramitar el oportuno expediente, se requiere la constitución de la correspondiente Comisión Técnica.

Dicha Comisión Técnica está constituida por:

- D. César Vera González, Jefe del Departamento de Dominio Público Portuario.
- D. Alejandro Quiles Lavandera, Responsable del Departamento de Dominio Público Portuario.

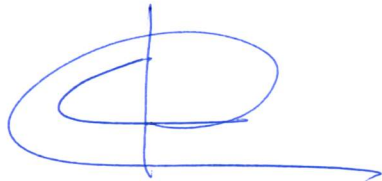
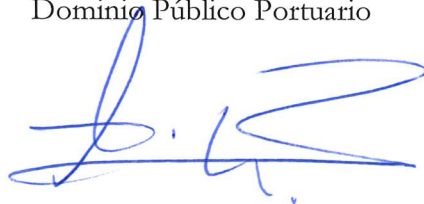
Expuesto lo anterior, las personas arriba reseñadas, se reúnen al objeto de proceder a la calificación de la documentación técnica presentada para el concurso (sobre nº 3).

Del certificado expedido por el Registro de la Autoridad Portuaria, así como de la posterior acta de apertura del sobre número 1, se constata la presentación una oferta por parte de la mercantil denominada Joint Venture CLH-CEPSA.



Una vez estudiada la oferta presentada, según los criterios de valoración establecidos en la cláusula 10ª del Pliego regulador del concurso, la Comisión Técnica ha acordado otorgar a la oferta presentada, la valoración técnica que figura en el siguiente cuadro, conforme a la motivación contenida en el informe de valoración técnica de la oferta presentada que sigue a continuación:

Licitadores	Valoración técnica
Joint Venture CLH-CEPSA	79 puntos

<p>Jefe del Departamento de Dominio Público Portuario</p>  <p>Fdo.: D. César Vera González</p>	<p>Responsable del Departamento de Dominio Público Portuario</p>  <p>Fdo.: D. Alejandro Quiles Lavandera</p>
--	---



## INFORME DE VALORACIÓN TÉCNICA DE LAS OFERTAS PRESENTADAS

La cláusula 8ª del pliego de condiciones regulador del concurso determina la documentación que debe contener el sobre número 3º, concretada en:

- 1) Proyecto básico para la construcción de unas instalaciones que habiliten al desarrollo de la actividad que proponga el licitador. Dicho proyecto deberá ser suscrito por técnico competente y deberá contener, al menos, los siguientes aspectos:
  - Memoria descriptiva del proyecto y anejos, con detalle técnico sobre el proceso de carga y descarga por tipología de productos que se proponga en el Plan de Negocio del licitador.

Se valorará muy positivamente aquellas soluciones técnicas en prolongación del muelle Sur por delante de otras soluciones técnicas que se proyecten mediante pantalán con línea de atraque adelantada a la alineación del muelle Sur -Ver anexo 5, relativo a los planos que hace referencia a las posibles soluciones técnicas de la terminal marítima-.
  - Estudios de compatibilidad náutica, maniobra y buque pasante, en función de la tipología de buques que está previsto que atraquen en la terminal, tanto en las operaciones de embarque como de desembarque al objeto de garantizar la viabilidad y el correcto diseño de las infraestructuras a incluir en el proyecto, según el plano adjunto al presente pliego y su compatibilidad con los restantes pantalanes y muelles existentes o previstos
  - Análisis y determinación de las distancias de seguridad entre las nuevas instalaciones a construir y los restantes instalaciones, pantalanes y muelles existentes o previstos, según el plano adjunto al presente pliego, en función de la tipología de mercancías que vayan a moverse por la terminal.
  - Planos: de ubicación, detalle, planta, alzados y perspectivas de las instalaciones a construir, con detalles constructivos de todas las instalaciones
  - Plano/s de delimitación del ámbito de la concesión en el que se incluya la medición de la superficie de terreno y la lámina de agua a ocupar.
  - Cronograma detallado, con fecha para la ejecución de los trabajos de construcción. (fechas de inicio y finalización de las obras). Se valorará positivamente las propuestas con menor plazo de ejecución de obras.



El licitador se deberá comprometer a un plazo máximo de ejecución de las obras, y un plazo máximo para el comienzo de la explotación de la terminal, incluyendo un plazo de pruebas y puesta en marcha de la terminal.

En el caso de que el proyecto se ejecute por fases, el nivel de inversión comprometido debe ser ejecutado y puesto en explotación antes de que trascurra una tercera parte del plazo concesional (sin incluir una eventual prórroga)

Se valorará positivamente que la instalación prevea su interconexión con otros usuarios del Puerto de Huelva o con un sistema de distribución por tubería de carácter nacional. Dicha interconexión deberá quedar explicitada y justificada en el proyecto de explotación y en el proyecto técnico.

- El resumen final del presupuesto del proyecto básico constará como mínimo de los siguientes epígrafes:

A) Presupuesto Ejecución Material (P.E.M.) incluirá la relación de unidades, cuadros de precios y mediciones	P.E.M.
B) Gastos generales y Beneficio Industrial	19% del P.E.M.
C) Control de Cantidad y calidad	5% del P.E.M.€
D) Presupuesto de inversión	A + B + C
E) I.V.A.	21% D
F) Presupuesto de Ejecución por Contrata	D + E

2) Aprovechamiento del espacio de Dominio Público Portuario a ocupar:

El licitador deberá presentar un documento justificativo del aprovechamiento del dominio público portuario a ocupar que como mínimo deberá contener los siguientes aspectos:

- Inversión (Presupuesto de ejecución por Contrata)/Tn. Desglose en base a la inversión a realizar y los tráficos medidos en toneladas/año, tomando como referencia el 5º año de explotación de las instalaciones.
- M2 de ocupación/Tn. Desglose en base a los m2 de dominio público portuario a ocupar y los tráficos medidos en toneladas/año, tomando como referencia el 5º año de explotación de las instalaciones
- Justificación y motivación de los nuevos tráficos para el Puerto de Huelva asociados a la instalación: El licitador deberá acreditar los nuevos tráficos que se generarán con motivo de la construcción de las instalaciones.



- Rentabilidad del proyecto para la Autoridad Portuaria de Huelva.
  - Incremento de la actividad en el Puerto (directa, indirecta e Inducida) y número de trabajadores previstos en la instalación.
  - Incremento del tráfico intermodal (carretera, tren, tubería)
  - Diversificación de productos: Compatibilidad con otros usos, capacidad de la instalación de atender a otros tipos de mercancías.
  - Justificación del plazo concesional en función de la inversión prevista inicialmente.
- 3) Estudio Económico-Financiero que justifique la viabilidad de la actividad solicitada:

El licitador deberá presentar su plan financiero, sustentado por un modelo financiero en formato MSEXcel, que deberá justificar la Memoria Económico-Financiera del licitador y deberá acreditar la estrategia de financiación para las inversiones requeridas por el concesionario y que igualmente deberá cumplir al menos con los siguientes requisitos:

- Los flujos de efectivo se expresarán en miles de euros.
- Todos los precios y gastos deben indexarse con la tasa de inflación anual (se asume que es del 2% p.a.);
- El modelo financiero debe estar de acuerdo con el Plan de Negocio del licitador;
- El modelo financiero debe referirse al plazo de la concesión (sin prórrogas);
- El modelo financiero debe incluir como mínimo el balance, la cuenta de pérdidas y ganancias y el estado de flujos de efectivo de acuerdo con los principios contables generalmente aceptados de acuerdo con el plazo de la concesión (sin prórrogas);
- Los resultados del modelo financiero deben demostrar la viabilidad del Plan de Negocio y deben incluir una descripción general de los índices financieros relevantes.

La estructura del modelo financiero debe incluir una visión general de los supuestos en los que se basan los cálculos y deberá al menos especificar lo siguiente:

- Las inversiones (CAPEX) de acuerdo con la propuesta presentada



- Estimación detallada de Ingresos y Gastos previstos (costes laborables, costes de mantenimiento y conservación, costes de seguros, gastos generales, y otros costes (a describir), Balance, Cuenta de Resultados y Estado de Flujos de Efectivo detallado por anualidades. Dentro de los ingresos, definición de estructura tarifaria justificada y definición de tarifas máximas.

**Nota: Las tasas de ocupación y actividad devengadas por la ocupación del dominio público de la ocupación, deberán incluirse como gastos en los Estados Financieros, sin incluir la mejora a la cuantía mínima de la tasa de actividad.**

**Nota: en ningún caso se debe deducir de la documentación aportada en el sobre núm. 3, la oferta económica propuesta por la licitadora en el sobre núm. 2.**

Financiación:

- Apalancamiento financiero (ratio deuda / capital) para las inversiones;
- Importe del capital social aportado y tasa interna de retorno;
- Importe de la deuda y condiciones de los préstamos en su caso (tipo de interés, período de amortización, compromisos relevantes);
- Condiciones de préstamo de accionistas (si fuera aplicable);
- Distribución de dividendos.
- Detalle de la forma de financiación de la inversión a realizar. Las personas licitadoras informarán sobre la forma de financiación de la inversión. Para el caso de que se recurra a entidades crediticias, se deberá informar sobre los términos y condiciones, así como el grado de compromiso adquirido por los licitadores con las entidades financieras.

Cálculo de la rentabilidad del Proyecto con los indicadores VAN (Valor Actual Neto) y TIR (Tasa Interna de Rentabilidad).

- 4) Plan de Negocio y Tarifas Máximas por la prestación de servicios a terceros:



- a. Plan de Explotación que detalle la actividad a desarrollar en el título administrativo, así como los servicios a prestar a terceros. Gestión de los atraques previstos como terminal abierta al uso general.
- b. Plan comercial y modelo de negocio que detalle la estrategia del licitador, en la que se justifique y explique detalladamente las acciones que pretende desarrollar para conseguir el tráfico marítimo en la Terminal, así como la cuantificación motivada de las previsiones consideradas en su plan financiero y propuesta económica.

Se incluirá una explicación del modelo de negocio, valorando la experiencia previa en la gestión de los productos que se proponen.

Este plan debe definir claramente la visión y misión para la Terminal, tomando en consideración que ha de ser una terminal abierta al uso general, capaz de ofrecer un servicio eficiente y competitivo para atender a los buques graneleros según la demanda prevista. Junto a esta visión y misión se deben incluir los objetivos y la estrategia del licitador para lograr los mismos.

Igualmente el licitador deberá incluir en este apartado lo siguiente:

Indicar y justificar adecuadamente la capacidad anual de la terminal (toneladas/año), incluyendo todos los cálculos y la documentación complementaria que permitan acreditar los niveles de capacidad de la Terminal propuestos por el licitador. Asimismo se deberá incluir la tipología de buques que están previsto atracar en la terminal, tanto en las operaciones de embarque como de desembarque.

El papel de la nueva Terminal en relación con otras terminales operadas por el licitador en otros puertos.

La estrategia de captación de graneles líquidos energéticos y de ampliación de mercados que se propone seguir, incluyendo un desglose detallado de:

- i. Naturaleza y tipología de los productos.
  - ii. Dado el carácter de terminal abierta al uso general de los licitadores, deberán presentar una propuesta de gestión de embarque y desembarques de mercancías de manera eficiente.
- c. La formulación de la estrategia del licitador ha de centrarse en justificar al máximo las previsiones de tráfico de embarque y desembarque de graneles líquidos



energéticos a que se compromete para todo el periodo de la concesión, a cuyos efectos deberá describir:

- i. Los mercados del hinterland y del foreland a desarrollar.
- ii. Los ámbitos geográficos y los segmentos de carga de mayor potencial para la nueva Terminal, diferenciando por tipología de productos.
- iii. Si se trata de nuevas líneas, se valorará positivamente que se aporten los compromisos adquiridos con navieras, operadores o brokers.
- iv. Justificar las previsiones de tráfico que espera el licitador para todo el periodo de la concesión, a cuyos efectos deberá describir los mercados específicos a captar, acuerdos comerciales con los diferentes agentes involucrados en la cadena de suministro, logística y comercial.
- v. Justificar su estrategia intermodal y de reparto modal del transporte terrestre de mercancías (carretera y ferrocarril).
- vi. En base a lo anteriormente expuesto, el licitador presentará el volumen de tráfico mínimo comprometido de graneles líquidos, para todo el período de duración de la concesión.

d. Condiciones de acceso a terceros y tarifas máximas:

Cada licitador deberá efectuar una propuesta en la que se detallen las condiciones de accesos a terceros a la terminal, así como las tarifas máximas a aplicar a los usuarios por los servicios a prestar y las normas de aplicación de esas tarifas.

Igualmente deberá justificar de forma detallada la estructura tarifaria que se propone.

5) Plan de conservación, mantenimiento de las infraestructuras a construir:

- Cronograma detallado con fecha para la ejecución de los trabajos de mantenimiento y conservación de las instalaciones.
- Valoración económica detallada de cada actuación.

6) Actuaciones y Sistemas de Gestión Medioambiental a implantar. Medidas de responsabilidad social corporativa.





Por su parte, la cláusula 10ª del pliego de condiciones regulador del concurso, relativo a los criterios objetivos de valoración determina el siguiente régimen de valoración:

### Valoración de la calidad técnica

ASPECTOS VALORADOS	PUNTUACIÓN MÁXIMA
<b>Proyecto básico para la construcción de unas instalaciones que habiliten al desarrollo de la actividad prevista en el presente pliego</b>	<b>25 Puntos</b>
Coherencia, nivel de detalle	
Viabilidad técnica del proyecto: valoración de los riesgos técnicos, jurídicos y económicos del proyecto. (Se valorará positivamente la mitigación de riesgos)	
Plazos de ejecución (mayor puntuación a los plazos de inicio y fin menores). En cualquier caso el nivel de inversión comprometido debe ser ejecutado antes de que trascurra una tercera parte del plazo concesional (sin incluir una eventual prórroga)	
Solución técnica de la terminal marítima (mayor puntuación a la solución técnica que proponga una prolongación del muelle Sur)	
Inversión a realizar (mayor puntuación a mayor inversión)	
<b>Aprovechamiento del Dominio Público Portuario</b>	<b>25 Puntos</b>
Coherencia y detalle de este epígrafe con el resto de la documentación a presentar en la licitación.	
Inversión/Tn (a mayor inversión por tonelada a partir del 5º año, mayor puntuación)	
M2 de ocupación/Tn (a menor ocupación de superficie por tonelada a partir del 5º año, mejor aprovechamiento y por lo tanto mayor puntuación)	
Justificación y motivación de los nuevos tráficos para el Puerto de Huelva asociados a la instalación: El licitador deberá acreditar los nuevos tráficos que se generarán con motivo de la construcción de las instalaciones	
Rentabilidad del proyecto para la Autoridad Portuaria de Huelva y definición del coste de oportunidad	
Incremento de la actividad en el Puerto (directa, indirecta e Inducida). Incremento del tráfico intermodal (carretera, tren, tubería), número de trabajadores	
Diversificación de productos: Compatibilidad con otros usos, capacidad de la instalación de atender a otros tipos de mercancías	
Justificación del plazo concesional en función de la inversión prevista inicialmente	<b>15 Puntos</b>
<b>Estudio Económico-Financiero que justifique la viabilidad de la concesión</b>	
Coherencia y detalle del Estudio Económico-Financiero, correlación de Estados Financieros-Proyecto básico de construcción, Proyecto empresarial y rentabilidad del proyecto	<b>25 Puntos</b>
<b>Plan de Negocio y Tarifas Máximas por la prestación de servicios a terceros</b>	
Coherencia y nivel de detalle del plan de negocio y de la estructura tarifaria	
Plan de Explotación que detalle la actividad a desarrollar en la concesión, así como los servicios a prestar. Gestión de atraques previstos como terminal abierta al uso general.	
Plan comercial y modelo de negocio. Volumen y tipología de productos, desglosado en Embarque/desembarque. Capacidad de la terminal (toneladas año). Estrategia de captación de graneles líquidos energéticos. Propuesta de gestión de embarque y desembarque de mercancías. Previsiones de tráfico	
Condiciones de acceso a terceros. Propuesta de tarifas por los servicios a prestar a terceros (Mayor puntuación a la tarifa más baja)	
<b>Plan de conservación, mantenimiento de las infraestructuras a construir</b>	<b>5 Puntos</b>
Cronograma detallado de actuaciones para la ejecución de los trabajos	



Valoración económica detallada de todas las actuaciones	
<b>Actuaciones y Sistemas de Gestión Medioambiental a implantar. Medidas de responsabilidad social corporativa</b>	
Coherencia y nivel de detalle de cada una de las actuaciones	<b>5 Puntos</b>
Actuaciones de carácter medioambiental a implantar	
Coherencia y nivel de detalle de las medidas de responsabilidad social corporativa en relación con la actividad a desarrollar	
<b>Total máximo</b>	<b>100 Puntos</b>

Estos serán los parámetros de referencia a la hora de analizar las ofertas presentadas por los respectivos licitadores.

### **Análisis de la documentación presentada por Joint Venture CLH-CEPSA**

La documentación presentada, en cuanto a estructura, se ajusta a lo requerido en la cláusula 8ª del pliego de condiciones regulador de la ocupación al contener los documentos exigidos para el análisis de la oferta presentada:

1. Proyecto básico para la construcción de unas instalaciones que habiliten al desarrollo de la actividad que proponga el licitador.
2. Aprovechamiento del espacio de Dominio Público Portuario a ocupar.
3. Estudio Económico-Financiero que justifique la viabilidad de la actividad solicitada.
4. Plan de Negocio y Tarifas Máximas por la prestación de servicios a terceros.
5. Plan de conservación, mantenimiento de las infraestructuras a construir.
6. Actuaciones y Sistemas de Gestión Medioambiental a implantar. Medidas de responsabilidad social corporativa.

#### **1) Proyecto básico para la construcción de unas instalaciones**

En este apartado, la documentación técnica presentada por Joint Venture CLH-CEPSA prevé la construcción y operación de un nuevo atraque, un área de servicio (denominada en el proyecto estación intermedia) y nuevas líneas para el trasiego de productos, hasta las plantas actualmente existentes de CLH y CEPSA.

La configuración resultante comprende un frente de atraque apto para recibir buques de hasta 80.000 TPM (110.000 TPM en fase II si se incrementa el dragado hasta el necesario para el barco de diseño mayor), el cual se retranquea hacia la costa respecto la actual alineación de atraques, de forma que se garantiza que en cualquier caso la distancia entre estribor al borde del canal de navegación sea mayor a la actualmente existente.



El pantalán está compuesto de una plataforma de operaciones equipada con tres brazos de carga y descarga, y ocho duques de alba de amarre y atraque.

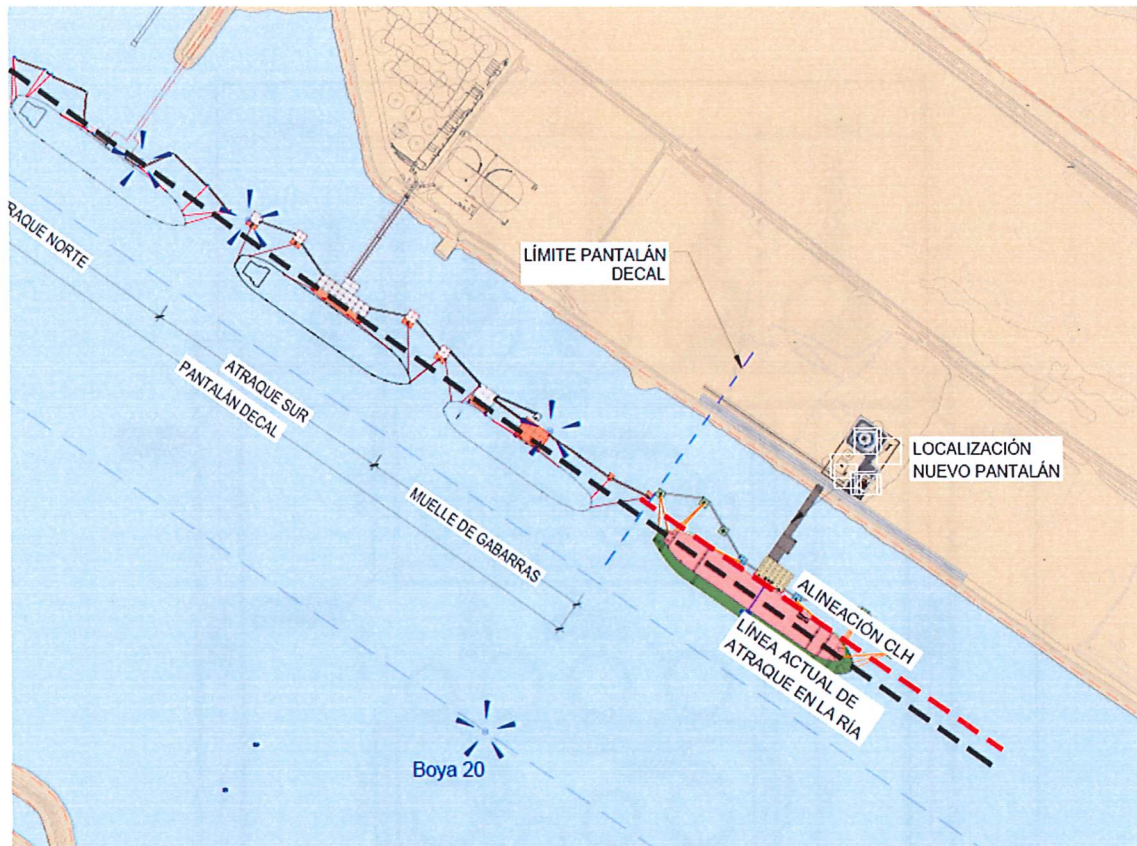


Imagen de ubicación de la terminal proyectada

La estación intermedia está formada por un edificio con funciones de oficina y cuartos técnicos de electricidad e instrumentación y control, una Unidad de Recuperación de Vapores (URV) completa, un tanque separador de 40 m<sup>3</sup> y un tanque de lavazas de 1.500 m<sup>3</sup> del que parten dos líneas con sus respectivos grupos de bombeo para conducción de producto de deslastre y slop.

El trazado de las tuberías de producto discurrirá desde la plataforma de atraque hasta las instalaciones en tierra de ambas compañías, pasando por la estación intermedia. El tramo exterior a dicha estación intermedia consistirá en un rack de 4 tuberías de producto (2 x 22" y 2 x 20") con una longitud aproximada de 2.500 m de recorrido aéreo (hasta las instalaciones de la Refinería la Rábida y CLH), de los cuales aproximadamente la mitad del trazado

transcurrirá en montaje sobre un rack existente y el resto sobre una nueva estructura de soporte. Dichas tuberías coexistirán con otras de menor envergadura en diversas partes del trazado.

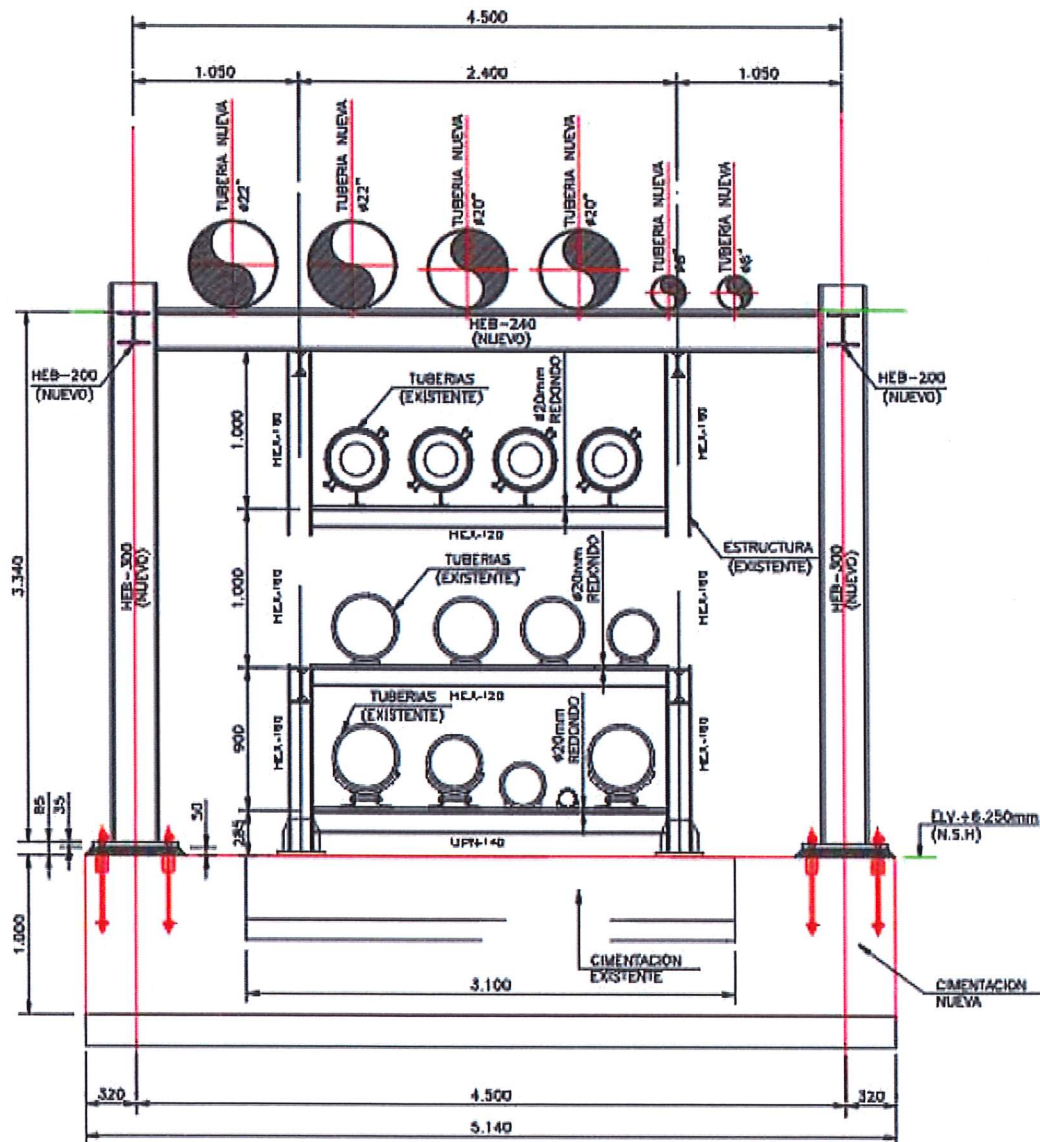


Imagen de la configuración del rack de tuberías sobre rack existente a lo largo del trazado exterior a la instalación intermedia

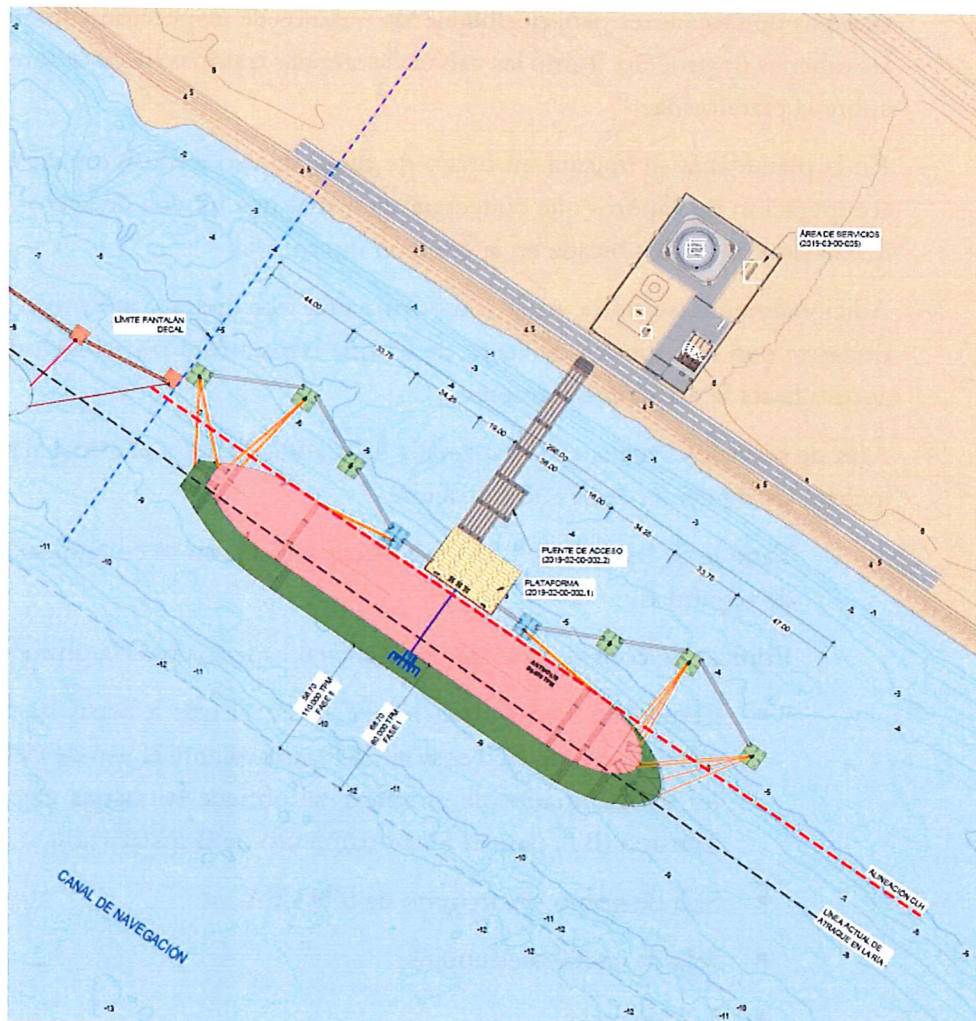
El conjunto de las obras a proyectar y construir está formado por las siguientes partes o grupos:



- Plataforma de operación
- Duques de alba de amarre y atraque
- Dragado
- Puente de acceso al frente de atraque
- Pasarelas de conexión entre duques de alba
- Equipamiento portuario
- Sistema de DCI cuya captación impulsión se ubica en el puente de acceso.
- Cubeto de recogida de purgas y vaciado situado en el pantalán.
- Líneas de producto desde el muelle hasta la planta de almacenamiento, incluyendo sistemas de válvulas para el bypass entre diferentes tuberías de producto así como trampas de rascadores para posibilitar los trabajos de inspección y limpieza en todas las tuberías de proceso. Tanto las válvulas como las trampas de rascadores se ubicarán sobre la plataforma.
- En la plataforma se ubicará un brazo de carga de uso exclusivo para el proceso de recuperación de vapores que conectará mediante una tubería de acero de 14" con la instalación de URV ubicada en la estación intermedia.
- Adicionalmente, se ubica en la plataforma una toma para conectar la manguera de deslastre con una tubería de acero de 8" que transcurrirá por el rack del puente de acceso hasta la estación intermedia.
- Área de servicios situada en la explanada de la zona de tierra próxima al pantalán, que incluye las siguientes zonas de actuación:
  - Tanque de lavazas de 1.500 m<sup>3</sup> de capacidad con su correspondiente cubeto de seguridad.
  - Edificio de control en el que se incluyen espacios para la ubicación de:
    - Centro de Transformación (CT) en el que a partir de la acometida eléctrica en Media Tensión (MT), y mediante el uso de Celdas de MT y un transformador de potencia, se obtiene la energía eléctrica en Baja Tensión (BT) para el funcionamiento de la instalación.
    - Sala de grupo electrógeno de 500 kVA.
    - Sala de cuadros eléctricos.
    - Sala de racks.



- Sala de control.
  - Sala de oficinas y usos varios.
  - Zona de vestuarios.
- Sistema de recuperación de vapores formada por la unidad URV, skid de seguridad y depósito de vaciado incluyendo sistemas de impulsión y valvulería asociada.
  - Viales interiores de la instalación, incluyendo una zona de parking con dos plazas disponibles para estacionamiento de vehículos.
  - Arqueta separadora de hidrocarburos para recogida de drenajes pluviales.
  - Paso aéreo de las tuberías de proceso desde el pantalán de descarga.





El presupuesto de ejecución material de las obras propuestas asciende a 34.643.948,67 € y un plazo estimado de ejecución de las obras y puesta en explotación de las instalaciones construidas de 18 meses desde la obtención de todas las licencias y permisos necesarios.

Con independencia de lo anterior, procede poner de manifiesto que durante el análisis de la documentación obrante en el sobre nº 3 “oferta técnica”, la Comisión Técnica requirió del Área de Infraestructuras de la APH que emitiera informe en relación con la documentación técnica presentada, habiendo emitido informe favorable el 16 de febrero de 2021, si bien haciendo referencia a algunas cuestiones técnicas que deberán ser resueltas por Joint Venture CLH-CEPSA a la presentación del correspondiente proyecto de ejecución de obras.

### **Detalle técnico de carga y descarga**

En la carga y descarga, los hidrocarburos son enviados mediante las bombas de los buques a las líneas que los conducirán en primer lugar a la estación intermedia ubicada en tierra en las proximidades del atraque para continuar su recorrido hasta las instalaciones interiores de CLH y CEPSA.

### **Tipología de productos y de buques**

La mercancía fundamental a manipular son hidrocarburos. El transporte se realizaría por medio de buques petroleros, cuya capacidad oscila entre los 6.000 TPM hasta 80.000 TPM. No obstante, la infraestructura portuaria, pantalán de atraque, está proyectado para ser compatible en una fase II para buques de hasta 110.000 TPM.

En tal sentido lo previsto es que aunque el pantalán de atraque se haya diseñado para buques de 110.000 TPM, el dragado que se realizará en la zona de atraque, tanto en planta como en cota, se corresponde a las condiciones de seguridad necesarias para buques de hasta 80.000 TPM, que es el tráfico esperado para una primera fase

El atraque proyectado se estima que dará una capacidad de tráfico cercana a los 4 Millones de m<sup>3</sup> al año. Las instalaciones propuestas se han diseñado para operar un solo buque en simultaneidad.

### **Estudios de compatibilidad náutica, maniobra, buque pasante y distancias de seguridad con otras instalaciones existentes**



Para este apartado el licitador ha presentado la siguiente documentación:

- Estudio de Compatibilidad Geométrica
- Estudio de Buque Amarrado
- Maniobras en tiempo real
- Estudio de Buque Pasante

De la documentación presentada se concluye que, la ubicación, distancias a otras terminales, así como la explotación y operación del pantalán proyectado es segura y cumple con todos los requerimientos establecidos en las distintas normativas y recomendaciones aplicables.

Con independencia de lo anterior, procede poner de manifiesto que durante el análisis de la documentación obrante en el sobre nº 3 “oferta técnica”, la Comisión Técnica requirió del Departamento de Explotación de la APH que emitiera informe en relación con la documentación técnica presentada, habiendo emitido informe favorable, si bien haciendo referencia a algunas cuestiones técnicas que deberán ser resueltas por Joint Venture CLH-CEPSA a la presentación del correspondiente proyecto de ejecución de obras.

En base a lo anterior, la puntuación que esta Comisión Técnica asigna a este apartado es la siguiente:

ASPECTOS VALORADOS	PUNTUACIÓN ASIGNADA	PUNTUACIÓN MÁXIMA
<b>Proyecto básico para la construcción de unas instalaciones que habiliten al desarrollo de la actividad prevista en el presente pliego</b>		
Coherencia, nivel de detalle	<b>4 Puntos</b>	<b>25 Puntos</b>
Viabilidad técnica del proyecto: valoración de los riesgos técnicos, jurídicos y económicos del proyecto. (Se valorará positivamente la mitigación de riesgos)	<b>3 Puntos</b>	
Plazos de ejecución (mayor puntuación a los plazos de inicio y fin menores). En cualquier caso el nivel de inversión comprometido debe ser ejecutado antes de que trascurra una tercera parte del plazo concesional (sin incluir una eventual prórroga)	<b>5 Puntos</b>	
Solución técnica de la terminal marítima (mayor puntuación a la solución técnica que proponga una prolongación del muelle Sur)	<b>2,5 Puntos</b>	
Inversión a realizar (mayor puntuación a mayor inversión)	<b>5 Puntos</b>	
<b>TOTAL PUNTUACIÓN</b>	<b>19,5 Puntos</b>	

## 2) Aprovechamiento del espacio de Dominio Público Portuario a ocupar





En este apartado, la documentación técnica presentada por Joint Venture CLH-CEPSA justifica el aprovechamiento del dominio público portuario a ocupar en base a los siguientes extremos:

### **Inversión (€/Tn)**

El proyecto contempla una inversión 17,09 €/Tn. El presupuesto de ejecución por contrata, como aparece recogido en el punto 3º del presente sobre asciende a 51.979.780,58 € con un desglose de 34.643.948,67€ de presupuesto de ejecución material, 6.582.350,25 € de gastos generales y beneficio industrial, 1.732.197,43 de control de cantidad y calidad y 9.021.284,23 € de IVA.

En base al plan de negocio propuesto por el licitador, la actividad prevista para el 5º año de explotación de las instalaciones asciende a 3.042.000 Tn/año.

### **M2 de ocupación/Tn**

La superficie total de dominio público a ocupar incluyendo la lámina de agua es de 23.690 m2. Con una actividad prevista para el 5º año de explotación de 3.042.000 Tn/año, el proyecto tiene una ocupación de dominio público de 0,00779 M2/Tn.

Excluyendo de la ocupación la lámina de agua, el proyecto tendría un ratio de ocupación del dominio público de 0,0036 M2/Tn.

El siguiente cuadro muestra el detalle de lo señalado anteriormente:

Concepto	M2	M2/Tn
Ocupación exclusiva	10.070	0,00331
Lámina de agua	12.750	0,00419
Ocupación vuelos y subsuelos	870	0,00029
Total ocupación	23.690	0,007

### **Justificación y motivación de los tráficos para el Puerto de Huelva asociados a la instalación.**



El tráfico de movimiento de productos comienza al principio del año 2024, se detalla la distribución del tráfico de productos energéticos considerados para el periodo de concesión (consideramos estabilizado el plan de actividad a partir 7º año).



Según indica el licitador una de las principales razones que justifican la necesidad de aumentar la actividad logística a través del Puerto de Huelva se debe al aumento de Biocombustibles en la formulación de los productos energéticos, fundamentalmente gasóleos y gasolinas desplazando por tanto la producción de éstos. Adicionalmente, el mercado nacional a futuros presenta una tendencia al alza de la gasolina y el queroseno, pero todo lo contrario para el gasoil. Debido al cambio de tendencia en el mercado nacional es necesario aumentar la exportación sin la necesidad de mermar la producción, y para ello es necesario la nueva instalación ya que las instalaciones Torre Arenillas y Reina Sofía muestran un alto índice de ocupación estando al límite de la saturación. Se presenta la distribución de buques e índice de ocupación de la nueva instalación

Esta nueva instalación asegura un tráfico de productos energéticos a lo largo del tiempo ya que tanto Cepsa como CLH son empresas consolidadas en el sector del Oil & Gas y llevan operando en el Puerto de Huelva largo tiempo, con un crecimiento constante y en expansión hacia nuevos mercados además del nacional, siendo su medio de transporte óptimo por buque.

### Rentabilidad del proyecto para la Autoridad Portuaria de Huelva



El licitado lleva a cabo una estimación de ingresos para la APH en función de las tasas portuaria a abonar por la ocupación del demanio público y el desarrollo de la actividad prevista estimando unos ingresos anuales de 3.775.902 € y cuyo detalle se muestra en la siguiente tabla:

<b>Tipo de Tasa</b>	<b>Promedio Anual</b>	
Tasa de Ocupación	48.919 €	1%
Tasa de Actividad	1.955.615 €	52%
Tasa del Buque con Inflación	149.993 €	4%
Tasa de Mercancía con Inflación	1.502.749 €	40%
Tasa de ayuda a la navegación con Inflación	52.235 €	1%
Tasa de Recepción de Desechos con Inflación	66.391 €	2%
<b>Total</b>	<b>3.775.902 €</b>	<b>100%</b>

### **Incremento de la actividad en el Puerto (directa, indirecta e inducida) y número de trabajadores previstos en la instalación.**

El tráfico de movimiento de productos comenzaría en el año 2024 siendo su verdadero impacto en los años sucesivos.

Para operar de forma segura y eficiente la propuesta plantea tener personal adscrito a la actividad del muelle dividido en personal con dedicación exclusiva y personal que compagina su actividad en los otros terminales con la prevista para dicho muelle:

- 5 operadores de Segunda a turno rotativo continuo con dedicación exclusiva.
- Operador primera, con una dedicación mínima del 33% del tiempo del turno rotativo continuo a actividades en el Muelle.
- Piloto (loading Master), con una dedicación mínima del 25% del tiempo del turno rotativo continuo a actividades en el Muelle Sur.



El siguiente personal de la empresa de servicios operativos marítimos incluirá en el alcance de su quehacer diario las actividades de Mantenimiento y gestión que demande el funcionamiento correcto del Muelle:

- Dirección
- Capitán
- Supervisor de Mantenimiento
- Coordinación de Mantenimiento
- Técnico de Seguridad
- Equipo de Consignaciones.

### **Incremento del tráfico intermodal (carretera, tren, tubería)**

Salvo el transporte por tubería previsto en el proyecto, no se estima incremento en tráfico intermodal como resultado del mismo.

### **Diversificación de productos**

CEPSA centra su actividad en la producción, transporte y suministro de hidrocarburos líquidos a granel, mientras que CLH enfoca su actividad a la prestación de los servicios de transporte y almacenamiento de dichos productos.

El proyecto, por tanto, ha sido diseñado para atender las necesidades de negocio de ambas empresas. Teniendo en cuenta que la terminal está conectada con los parques de almacenamiento de ambas entidades, cualquier producto líquido a granel que cumpla con las especificaciones marcadas como hidrocarburo y que sea susceptible de ser blendeado con Destilados Medios (Gasóleos, Querosenos) o con Destilados Ligeros (Gasolinas, componentes de gasolinas y Naftas) podría ser cargado/descargado, siempre que se asegure la compatibilidad con las líneas de productos del proyecto y no produzca contaminaciones en el parque de tanques. Bajo esta perspectiva, el acceso a este pantalán ampliará el abanico de productos que estas compañías podrán manejar.

### **Justificación del plazo concesional en función de la inversión prevista inicialmente**

La propuesta presentada justifica el plazo concesional en la importante inversión a realizar y a los efectos de amortizar las infraestructuras construidas.



En base a lo anterior, la puntuación que esta Comisión Técnica asigna a este apartado es la siguiente:

ASPECTOS VALORADOS	PUNTUACIÓN ASIGNADA	PUNTUACIÓN MÁXIMA
<b>Aprovechamiento del Dominio Público Portuario</b>		
Coherencia y detalle de este epígrafe con el resto de la documentación a presentar en la licitación.	<b>3 Puntos</b>	<b>25 Puntos</b>
Inversión/Tn (a mayor inversión por tonelada a partir del 5º año, mayor puntuación)	<b>3,5 Puntos</b>	
M2 de ocupación/Tn (a menor ocupación de superficie por tonelada a partir del 5º año, mejor aprovechamiento y por lo tanto mayor puntuación)	<b>3,5 Puntos</b>	
Justificación y motivación de los nuevos tráficos para el Puerto de Huelva asociados a la instalación: El licitador deberá acreditar los nuevos tráficos que se generarán con motivo de la construcción de las instalaciones	<b>3 Puntos</b>	
Rentabilidad del proyecto para la Autoridad Portuaria de Huelva y definición del coste de oportunidad	<b>3,5 Puntos</b>	
Incremento de la actividad en el Puerto (directa, indirecta e Inducida). Incremento del tráfico intermodal (carretera, tren, tubería), número de trabajadores	<b>3 Puntos</b>	
Diversificación de productos: Compatibilidad con otros usos, capacidad de la instalación de atender a otros tipos de mercancías	<b>0,5 Puntos</b>	
Justificación del plazo concesional en función de la inversión prevista inicialmente a realizar durante la vida del título administrativo	<b>0 Puntos</b>	
<b>TOTAL PUNTUACIÓN</b>	<b>20 Puntos</b>	

### 3) Estudio Económico-Financiero que justifique la viabilidad de la actividad solicitada

Para la valoración de esta apartado se requirió del Área Económico-financiera de la APH que emitiera informe en relación con la documentación presentada, habiendo emitido informe favorable el 17 de febrero de 2021, en los términos que a continuación se resumen.

De la documentación aportada para este apartado se observa que el estudio tiene un horizonte temporal de 40 años, partiendo del ejercicio 2021 e incluyendo tres años de ejecución de obras, contando con una inversión de 42.958.497 € (incluyendo licencias e ingeniería), donde la financiación será de un 40% por parte de los socios y un 60% restante con créditos a entidades financieras con carencia de tres años y un plazo de amortización de 18 años, aunque vuelve a aparecer un nuevo apalancamiento financiero a partir del año 19 de concesión.

En la memoria se incluye una estimación detallada de los ingresos y gastos previstos así como el establecimiento de un CAPEX de mantenimiento anual de las instalaciones desde el primer



año hasta el final del periodo de 40 años y se estima una tasa de inflación del 2%, tal y como se solicita en el pliego de bases del concurso.

En el detalle de las tasas portuarias incluidas en los estados financieros no se hace referencia, ni se deduce mejora de la cuantía mínima en la tasa de actividad.

Se incluyen los estados financieros y de los resultados se establece una distribución de los dividendos.

Los indicadores de inversión del proyecto son positivos, con un valor actualizado neto de 8.666.261 € y una tasa interna de retorno del 7,41%.

Una vez valorada la información económica presentada por la entidad licitadora se constata la viabilidad de la explotación de la terminal.

En base a lo anterior, la puntuación que esta Comisión Técnica asigna a este apartado es la siguiente:

ASPECTOS VALORADOS	PUNTUACIÓN ASIGNADA	PUNTUACIÓN MÁXIMA
<b>Estudio Económico-Financiero que justifique la viabilidad de la concesión</b>		
Coherencia y detalle del Estudio Económico-Financiero, correlación de Estados Financieros-Proyecto básico de construcción, Proyecto empresarial y rentabilidad del proyecto	<b>13 Puntos</b>	<b>15 Puntos</b>
<b>TOTAL PUNTUACIÓN</b>	<b>13 Puntos</b>	

#### 4) Plan de Negocio y Tarifas Máximas por la prestación de servicios a terceros:

En este apartado, la documentación presentada por Joint Venture CLH-CEPSA desarrolla su plan de negocio, indicando que la terminal se explotará con el fin de poder realizar nuevas operaciones de exportación e importación de combustibles líquidos mediante la carga y descarga de barcos, que hoy por hoy no se llevan a cabo por falta de capacidad en las terminales existentes que emplean.

La terminal para ambas compañías se convertirá en un punto fundamental de obtención de valor debido a las nuevas oportunidades de negocio que surgirán con las nuevas operaciones de entrada y salida de productos por el pantalán. De modo se puede emplear toda la



capacidad que ofrecería la nueva instalación de manera individual, durante todo el periodo de la concesión. El volumen de producto planteado así lo permite.

En todo caso, el uso de la terminal por un tercero en la medida en que la ocupación lo permita será asumiendo las tarifas aplicables y demoras que ello ocasione.

Cepsa y CLH explotan y operan en otras terminales marítimas en el territorio nacional e internacional con lo que están preparadas para operar y mantener la instalación cumpliendo todas las normativas de seguridad y medio ambiente.

Los mismos equipos de Cepsa y CLH responsables de las actividades de trading, logística de buques, elaboración de contratos de compra y venta, planificación de la producción, comercialización y otras tareas relacionadas con la producción y distribución de hidrocarburos en las terminales en la que operan, incluirán las operaciones esta nueva terminal dentro de sus áreas de trabajo. De este modo se aprovechará la experiencia y el conocimiento de las compañías acumulado desde los inicios de su actividad.

### **Plan comercial y modelo de negocio**

El modelo de negocio para el nuevo terminal está basado en el acceso al mercado internacional. La distribución de producciones y consumos de hidrocarburos, por familias, no es homogénea.

Existen sumideros de destilados ligeros en EEUU y Asia, así como excedentes de componentes de Gasolina en el norte de Europa. Algo semejante ocurre con el mercado de destilados medios. Hay un déficit en Europa de Gasoil de baja densidad mientras que existe una oportunidad en la formulación de Gasóleos más sencillos para el norte y oeste de África, donde se espera que el consumo se duplique en los próximos años.

Con estos datos, el tráfico en el terminal estaría fundamentado en los siguientes movimientos de productos:

La importación de componentes de Gasolina para la formulación final en la Refinería de Huelva de productos finales destinados a ser exportados a los mercados de EEUU, Sudamérica y África.



La importación de bases para Gasóleos de baja densidad para ser terminados en la Refinería de Huelva y destinados al mercado local y la exportación de producción propia, pero de características más apropiadas para los mercados Norte Africano y de África Occidental.

La composición de lotes de mayor tamaño a los actualmente posibles, que dan acceso competitivo a mercados más alejados como Asia, para diferentes componentes de Gasolinas, de forma a asegurar una mayor actividad de la refinería.

### **Capacidad anual de la terminal**

Las infraestructuras objeto de este proyecto no incluyen la construcción de capacidad de almacenamiento adicional a la que las actualmente tienen los socios que forman la Joint Venture.

La capacidad de almacenamiento de la terminal de CLH y la refinería de CEPSA permitirá desarrollar sus planes de actividad durante el periodo concesional gracias al acceso al pantalán. Actualmente este es el factor que limita la comercialización de sus activos.

Se estima que CLH podrá dedicar más de 250.000 m<sup>3</sup> de capacidad de su terminal para dar servicio al nuevo pantalán.

Cepsa, dispone de almacenamiento de productos intermedios y terminados en sus instalaciones de Refinería de La Rábida, que serán conectados con la nueva instalación portuaria, posibilitando el acceso a nuevos mercados.

Este aspecto debe considerarse de manera positiva ya que genera un importante tráfico en el puerto sin necesidad de consumir espacio para almacenamiento de producto, permitiendo de ese modo poder emplear esta zona del área sur del puerto a otros proyectos.

### **Tipología de barcos:**

- Barcos entre 40-50 KT de capacidad: Medium Range (MR)
- Barcos entre 20-30 KT de capacidad: Handy Tankers

Los tamaños de los lotes que se cargarán y descargarán en la nueva terminal y la velocidad a la que se enviarán serán los siguientes:





	Tamaños de lote (Tn)
GASOLINAS	20.000-30.000
JET	20.000
Gasoleo A	30.000-40.000

**Papel de la nueva Terminal en relación con otras terminales operadas por el licitador en otros puertos.**

El nuevo pantalán permitirá a CLH tener un acceso propio al mar lo que podría desembocar en la mejora en la optimización de los movimientos logísticos reduciendo las restricciones con las que actualmente opera sus infraestructuras, liberando capacidad en otras infraestructuras de atraque que actualmente utiliza (DECAL).

Por su parte, Cepsa cuenta en Huelva con otras dos terminales marítimas, Muelle Torrarenillas y Pantalán Reina Sofía. El muelle Torre Arenillas trasiega aproximadamente 4.370.000 Tn de producto anualmente, entre entradas y salidas de barcos. A su vez, por el Pantalán Reina Sofía se cargan y descargan unas 3.332.000 Tn al año.

El tráfico actual por ambas terminales no se verá afectado en gran medida por la explotación de la nueva concesión, ya que las operaciones a las que se dedicará serán nuevas operaciones que actualmente Cepsa no puede llevar a cabo por falta de espacio en las terminales existentes.

Además, Cepsa cuenta con un pantalán en Algeciras desde donde se realizan operaciones de carga y descarga de los productos empleados y derivados de la actividad de la refinería de Cepsa de San Roque y la planta petroquímica Cepsa Química Puente Mayorga (Cádiz).

Las operaciones de traspaso de diversos productos son habituales entre ambas instalaciones y la refinería La Rábida, haciendo uso de las terminales marítimas de Cepsa en las localidades de Huelva y Algeciras. Estos trasposos se mantendrán sin variación empleando las mismas terminales en Huelva que actualmente, pero pueden aumentarse en momentos donde el mercado sea favorable a ellas. Este aumento de los trasposos se podrá llevar a cabo gracias al



uso de la nueva terminal marítima, para los productos para los que se va a diseñar. Actualmente estas operaciones no se pueden llevar a cabo por falta de espacio en las terminales existentes.

El volumen y periodicidad de estas actividades no ha sido calculado puesto que son operaciones no planificables, pero vendrán a aumentar el volumen de ocupación de la nueva concesión marítima sobre el plan de actividad antes presentado.

### **Estrategia de captación de graneles líquidos energéticos**

Se pretende que la terminal tenga un nivel de ocupación óptimo para reducir así las esperas innecesarias de los barcos. Con ese objeto se han realizado los cálculos que permiten llegar a los niveles de ocupación mostrados anteriormente en el apartado: Justificación y motivación de los nuevos tráficos para el Puerto de Huelva asociados a la instalación.

### **Justificación de las previsiones de Tráfico de embarque y desembarque**

Según se indica en la documentación presentada, el mercado mundial de hidrocarburos es un mercado líquido donde el acceso a cualquier destino deficitario viene fundamentalmente determinado por la situación competitiva del producto. No existe en este mercado una diferenciación del producto (y muy poca en el servicio) y por lo tanto es el efecto precio, el determinante.

Existe un fuerte déficit de destilados ligeros en determinadas zonas de EEUU (PADD-1), en Brasil se importan más de 3 millones de m<sup>3</sup> de Gasolina al año y otros países de Sudamérica son también fuertemente demandantes de producto terminado. Hoy son mercados donde Cepsa y CLH operan de forma activa, pero sus actuales limitaciones logísticas impiden su crecimiento.

Al mismo tiempo, el mercado africano es un mercado también altamente deficitario, donde Cepsa y CLH operan y tienen contratos activos de suministro. No obstante, existe un importante flujo desde el Norte de Europa con el que les cuesta competir, no por condiciones económicas (ya que están mejor situados al estar mucho más cerca) sino por impedimento logístico. Ejemplos: Marruecos y Nigeria. En África, se importan calidades de bajo octano de Gasolina que pueden ser formulados en instalaciones de Huelva mediante el aporte de determinados componentes importados del norte de Europa.



En todos los casos, el modal de transporte es marítimo a granel, con embarques cuyo tamaño oscilará entre 30.000 tm y 80.000 tm dependiendo del producto y del destino.

El cuadro siguiente detalla la expectativa máxima de movimientos según naturaleza del tráfico y familia de productos, incluyendo las operaciones previstas por Cepsa y CLH.

	<b>toneladas/año 2030</b>
<b>Importaciones de componentes de Gasolina</b>	<b>328,878</b>
<b>Exportaciones de Gasolinas de bajo Octano</b>	<b>328,878</b>
<b>Importaciones de Diesel de baja densidad</b>	<b>890,929</b>
<b>Exportaciones de Diesel a mercado Africano</b>	<b>1,062,442</b>
<b>Exportaciones de componentes a mercado Asiático</b>	<b>198,873</b>
<b>Otros movimientos Trading + Contangos</b>	<b>700,000</b>
	<hr/> <b>3,510,000</b>

### Condiciones de acceso a terceros y tarifas máximas

La tarifa máxima para el uso de la concesión propuesto se facturará en base a la siguiente fórmula:

$$\text{Fórmula Tarifa Máxima} = 50\% (\text{Pt} * \text{TU}) + 50\% (\text{Pp} * \text{Tn Cargadas/Descargadas})$$

$$\text{Tarifa Máxima} = 50\% (2.073 * \text{TU}) + 50\% (2,72 * \text{Tn Cargadas/Descargadas})$$

Donde,

Pt = Precio de uso por hora, expresado en €/hr., **2.073 €/h**

TU = Tiempo Uso del Pantalán, será el tiempo en hora y/o fracción, definido en la Hoja de Tiempos del buque, entre el 'Pilot on board' hasta 'Documents on Board'

Pp = Precio por producto cargado/descarga a través del Muelle Sur, expresado en €/Tn, **2,72 €/Tn**

Tn = Cantidad de Tn cargadas/Descargadas, definidas por el Bill of Lading en la carga, o el volumen recibido por la instalación de recepción, expresada en toneladas métricas.



Los precios se actualizarán anualmente con el IPC del año finalizado.

Cuando un buque posea tonelaje menor a 30.000 Tn, se facturará en base al tiempo transcurrido en el atraque (TU, definido en el punto anterior), por el precio de uso por hora (Pt).

De la documentación presentada por el licitador para este apartado se desprende la existencia de un plan de negocio justificado en base a la experiencia de las dos mercantiles en la explotación de terminales de graneles.

Con esta nueva terminal se pretende reducir los tiempos de espera de carga y descarga de buques, aumentando de esta manera el tráfico de buques que operan actualmente en el Puerto de Huelva, con embarques cuyo tamaño oscilará entre 30.000 tm y 80.000 tm dependiendo del producto y del destino.

Según se desprende de la documentación presentada, la expectativa máxima de tráfico anual de mercancía gira en torno a los 3,5 millones de toneladas anuales a partir del ejercicio 2030.

Además, al resultar una terminal abierta al público en general la oferta presenta una tarifa máxima suficientemente justificada, facilitando el acceso a esta terminal de terceros operadores que requieran el uso de este tipo de infraestructura portuaria.

En base a lo anterior, la puntuación que esta Comisión Técnica asigna a este apartado es la siguiente:

ASPECTOS VALORADOS	PUNTUACIÓN ASIGNADA	PUNTUACIÓN MÁXIMA
<b>Plan de Negocio y Tarifas Máximas por la prestación de servicios a terceros</b>		
Coherencia y nivel de detalle del plan de negocio y de la estructura tarifaria	5 Puntos	25 Puntos
Plan de Explotación que detalle la actividad a desarrollar en la concesión, así como los servicios a prestar. Gestión de atraques previstos como terminal abierta al uso general.	4 Puntos	
Plan comercial y modelo de negocio. Volumen y tipología de productos, desglosado en Embarque/desembarque. Capacidad de la terminal (toneladas año). Estrategia de captación de graneles líquidos energéticos. Propuesta de gestión de embarque y desembarque de mercancías. Previsiones de tráfico	5 Puntos	
Condiciones de acceso a terceros. Propuesta de tarifas por los servicios a prestar a terceros (Mayor puntuación a la tarifa más baja)	4 Puntos	
<b>TOTAL PUNTUACIÓN</b>	<b>18 Puntos</b>	



## 5) Plan de conservación y mantenimiento de las infraestructuras

El plan de mantenimiento está dividido en dos documentos:

- Manual de inspección y mantenimiento del muelle JV CLH-Cepsa. Contempla las infraestructuras. Elementos de hormigón, pasarelas acceso a los duques de alba y elementos propios para el atraque de buques (escudos, ganchos, etc..).
- Plan de Mantenimiento de Instalaciones e Infraestructuras: Incluye los equipos industriales y las instalaciones asociadas.

Estos documentos resultan bastante completos y detallan las actuaciones, importes y periodos de ejecución de los trabajos de mantenimiento y conservación de cada elemento relevante que compone la terminal a realizar.

Así mismo se especifica en la oferta que durante los primeros cinco años, el CAPEX de mantenimiento será anualmente equivalente al 0,5% del valor actualizado de la inversión del proyecto. A partir del sexto año se mantendrá en el 1,5% del valor actualizado de la inversión, y durante los últimos cinco años del periodo concesional, se reducirá al 0,30%.

La amortización de este CAPEX se realizará a lo largo de 20 años y para los casos en los que finalice la concesión antes de la amortización total de la inversión, tendrá lugar una amortización acelerada en el último año del periodo concesional por un importe equivalente al CAPEX pendiente de amortizar.

### Capex anual de mantenimiento de la terminal ( € )

2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
0	0	0	232.498	237.148	241.891	246.729	251.664	770.091	785.493
2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
801.202	817.226	833.571	850.242	867.247	884.592	902.284	920.330	938.736	957.511
2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050
976.661	996.194	1.016.118	1.036.441	1.057.170	1.078.313	1.099.879	1.121.877	1.144.314	1.167.201
2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060
1.190.545	1.214.355	1.238.643	1.263.415	1.288.684	262.891	268.149	273.512	278.983	284.562



En base a lo anterior, la puntuación que esta Comisión Técnica asigna a este apartado es la siguiente:

ASPECTOS VALORADOS	PUNTUACIÓN ASIGNADA	PUNTUACIÓN MÁXIMA
<b>Plan de conservación, mantenimiento de las infraestructuras a construir</b>		
Cronograma detallado de actuaciones para la ejecución de los trabajos	2,5 Puntos	5 Puntos
Valoración económica detallada de todas las actuaciones	2,5 Puntos	
<b>TOTAL PUNTUACIÓN</b>	<b>5 Puntos</b>	

#### 6) Actuaciones y Sistemas de Gestión Medioambiental a implantar. Medidas de responsabilidad social corporativa

CLH cuenta desde el año 2008 con un SISTEMA DE GESTION MEDIO AMBIENTAL -ISO 14001 que abarca toda su actividad y todos los centros, más de 60 instalaciones entre las cuales está incluida la Instalación de CLH Huelva, incluyendo también la operación de las terminales marítimas en aquellos puertos dónde somos concesionarios, y que establece los procedimientos y medios para la mejora continua en el comportamiento ambiental.

CEPSA Refinería La Rábida cuenta desde el año 1996 con un SISTEMA DE GESTION MEDIO AMBIENTAL (SIGMA) Certificado conforme a la UNE-EN-ISO 14001 que abarca toda su actividad, incluida la operación de los terminales marítimos, y que establece los procedimientos y medios para la mejora continua en el comportamiento ambiental.

Adicionalmente desde el año 1998 cuenta con una declaración Medioambiental certificada conforme al Reglamento comunitario EMAS, que refuerza la transparencia en la información ambiental.

Por último, desde el año 2012 mantiene el Convenio de Buenas Prácticas Ambientales en Puerto del Estado para la mejora del impacto ambiental de las instalaciones portuarias.

El proyecto se incorporará a las instalaciones de Cepsa Refinería La Rábida en el ámbito de la gestión ambiental, englobándose en las diferentes certificaciones y convenios mencionados, siéndole de aplicación todo los estándares ambientales y protocolos de funcionamiento en condiciones normales y de emergencia que actualmente existen para los terminales marítimos que actualmente se operan.



La entidad licitadora se compromete a implementar todas las medidas de respecto al medio ambiente en la operación y en la gestión de emergencias que ya tiene implementadas en el resto de los terminales marítimos.

Entre las medidas a implementar están:

- Cumplimiento de la normativa ambiental:
- Establecimiento de objetivos medioambientales
- Implantación de auditorías internas
- Implantación de auditorías externas
- Implantación de un sistema de no conformidades

### **Medidas de responsabilidad social corporativa**

CEPSA Y CLH, se comprometen a seguir velando por lo establecido en las políticas de ambas empresas en las cuales son líneas fundamentales en sus estrategias:

- CEPSA tiene como líneas fundamentales en su estrategia, avanzar en actuaciones en materia medioambiental, social y de buen gobierno, como garantía de sostenibilidad de la empresa. Cuenta con una larga trayectoria en la relación con las comunidades donde está presente en aspectos sociales, estableciendo lazos, teniendo en cuenta sus necesidades y expectativas, y considerando el buen gobierno como un aspecto crítico para lograr la confianza de los grupos de interés.

Anualmente CEPSA publica una memoria de responsabilidad corporativa en la que pueden consultarse el grado de desarrollo de los aspectos claves en la gestión de la responsabilidad social asumida por la empresa.

- La Política de RSC del Grupo CLH tiene como principales objetivos garantizar la protección medioambiental y la seguridad de sus actividades, promover la ética y la integridad, propiciar un entorno laboral satisfactorio y mantener un diálogo fluido con todos los grupos de interés, para conocer sus necesidades e intereses, y contribuir al bienestar y desarrollo de las comunidades en las que la compañía está presente.

Para alcanzar estos fines de una forma integrada y transversal, CLH cuenta con un Plan Director de RSE con medidas y acciones concretas, que se desarrolla en paralelo al Plan Estratégico y durante el mismo periodo de tiempo. Además, para realizar un



seguimiento de las iniciativas incluidas en este plan, existe un Comité de RSC, formado por representantes de las diferentes direcciones, lo que permite que toda la compañía participe en su desarrollo y cumplimiento.

En base a lo anterior, la puntuación que esta Comisión Técnica asigna a este apartado es la siguiente:

ASPECTOS VALORADOS	PUNTUACIÓN ASIGNADA	PUNTUACIÓN MÁXIMA
<b>Actuaciones y Sistemas de Gestión Medioambiental a implantar. Medidas de responsabilidad social corporativa</b>		<b>5 Puntos</b>
Coherencia y nivel de detalle de cada una de las actuaciones	<b>1 Punto</b>	
Actuaciones de carácter medioambiental a implantar	<b>2 Puntos</b>	
Coherencia y nivel de detalle de las medidas de responsabilidad social corporativa en relación con la actividad a desarrollar	<b>1 Punto</b>	
<b>TOTAL PUNTUACIÓN</b>	<b>4 Puntos</b>	

Una vez valorados todos los aspectos anteriormente expuestos, la puntuación técnica obtenida por la oferta presentada por la mercantil denominada Joint Venture CLH-CEPSA, es la que a continuación se detalla:

ASPECTOS VALORADOS	PUNTUACIÓN ASIGNADA	PUNTUACIÓN MÁXIMA
<b>Proyecto básico para la construcción de unas instalaciones que habiliten al desarrollo de la actividad prevista en el presente pliego</b>	<b>19,5 Puntos</b>	<b>25 Puntos</b>
Coherencia, nivel de detalle		
Viabilidad técnica del proyecto: valoración de los riesgos técnicos, jurídicos y económicos del proyecto. (Se valorará positivamente la mitigación de riesgos)		
Plazos de ejecución (mayor puntuación a los plazos de inicio y fin menores). En cualquier caso el nivel de inversión comprometido debe ser ejecutado antes de que trascurra una tercera parte del plazo concesional (sin incluir una eventual prórroga)		
Solución técnica de la terminal marítima (mayor puntuación a la solución técnica que proponga una prolongación del muelle Sur)		
Inversión a realizar (mayor puntuación a mayor inversión)		
<b>Aprovechamiento del Dominio Público Portuario</b>	<b>19,5 Puntos</b>	<b>25 Puntos</b>
Coherencia y detalle de este epígrafe con el resto de la documentación a presentar en la licitación.		
Inversión/Tn (a mayor inversión por tonelada a partir del 5º año, mayor puntuación)		
M2 de ocupación/Tn (a menor ocupación de superficie por tonelada a partir del 5º año, mejor aprovechamiento y por lo tanto mayor puntuación)		





Justificación y motivación de los nuevos tráficos para el Puerto de Huelva asociados a la instalación: El licitador deberá acreditar los nuevos tráficos que se generarán con motivo de la construcción de las instalaciones		
Rentabilidad del proyecto para la Autoridad Portuaria de Huelva y definición del coste de oportunidad		
Incremento de la actividad en el Puerto (directa, indirecta e Inducida). Incremento del tráfico intermodal (carretera, tren, tubería), número de trabajadores		
Diversificación de productos: Compatibilidad con otros usos, capacidad de la instalación de atender a otros tipos de mercancías		
Justificación del plazo concesional en función de la inversión no prevista inicialmente a realizar durante la vida del título administrativo		
<b>Estudio Económico-Financiero que justifique la viabilidad de la concesión</b>		
Coherencia y detalle del Estudio Económico-Financiero, correlación de Estados Financieros-Proyecto básico de construcción, Proyecto empresarial y rentabilidad del proyecto	13 Puntos	15 Puntos
<b>Plan de Negocio y Tarifas Máximas por la prestación de servicios a terceros</b>		
Coherencia y nivel de detalle del plan de negocio y de la estructura tarifaria		
Plan de Explotación que detalle la actividad a desarrollar en la concesión, así como los servicios a prestar. Gestión de atraques previstos como terminal abierta al uso general.		
Plan comercial y modelo de negocio. Volumen y tipología de productos, desglosado en Embarque/desembarque. Capacidad de la terminal (toneladas año). Estrategia de captación de graneles líquidos energéticos. Propuesta de gestión de embarque y desembarque de mercancías. Previsiones de tráfico	18 Puntos	25 Puntos
Condiciones de acceso a terceros. Propuesta de tarifas por los servicios a prestar a terceros (Mayor puntuación a la tarifa más baja)		
<b>Plan de conservación, mantenimiento de las infraestructuras a construir</b>		
Cronograma detallado de actuaciones para la ejecución de los trabajos	5 Puntos	5 Puntos
Valoración económica detallada de todas las actuaciones		
<b>Actuaciones y Sistemas de Gestión Medioambiental a implantar. Medidas de responsabilidad social corporativa</b>		
Coherencia y nivel de detalle de cada una de las actuaciones	4 Puntos	5 Puntos
Actuaciones de carácter medioambiental a implantar		
Coherencia y nivel de detalle de las medidas de responsabilidad social corporativa en relación con la actividad a desarrollar		
<b>Total</b>	<b>79 Puntos</b>	<b>100 Puntos</b>

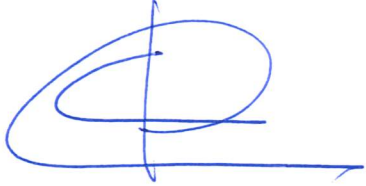
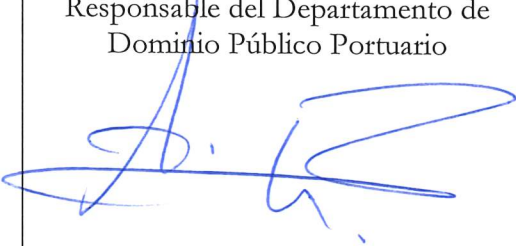
### Resumen de puntuación de la oferta



Del análisis de la oferta presentada por la mercantil, se desprende que la documentación aportada es muy completa con un alto nivel de calidad y detalle.

El contenido de la documentación en todos sus apartados encuentra correspondencia con las directrices del pliego regulador del concurso, aclarando aspectos y datos relevantes del proyecto, de ahí que la puntuación del proyecto empresarial sea casi del 80%.

Huelva a 17 de febrero de 2021

<p>Jefe del Departamento de Dominio Público Portuario</p>  <p>Fdo.: D. César Vera González</p>	<p>Responsable del Departamento de Dominio Público Portuario</p>  <p>Fdo.: D. Alejandro Quiles Lavandera</p>
--	---