



Preguntas y Respuestas

Por la presente se comunica a cuantos puedan estar interesados en el **Concurso público para la selección de una oferta y ulterior tramitación de expediente administrativo para el otorgamiento de una concesión administrativa con destino a la construcción y explotación de una terminal marítima, abierta al uso general, de contenedores y mercancía general convencional en el muelle Sur de la zona de servicio del Puerto de Huelva,** que se han resuelto las siguientes preguntas en relación con dicho concurso:

Pregunta	Respuesta
<p>De acuerdo con el Pliego de Bases – Anexo IV Definiciones. Nivel de servicio. Parámetros técnicos mínimos de la terminal - se requiere para licitar: <i>“Al menos el 40% de los equipos para los movimientos verticales de las operaciones de patio deberán ser eléctricos o funcionar con combustibles alternativos no derivados del petróleo”.</i></p> <p>A este respecto entendemos que con un planteamiento de maquinaria híbrida (eléctricas/diésel) para los movimientos verticales de las operaciones de patio se cumpliría esta condición, planteando la propulsión diésel al inicio de la actividad de la concesión y cambiando al modo eléctrico en el momento en el que la madurez del uso eléctrico sea más alta, aportando seguridad y fiabilidad a las operaciones. ¿Es correcto este planteamiento?</p>	<p>Dada la evolución existente en la actualidad en cuanto a la implantación de maquinaria 100% eléctrica, se acepta el planteamiento de usar maquinaria híbrida (eléctricas/diésel) para los movimientos verticales de las operaciones de patio durante los primeros años de inicio de la actividad, debiendo cambiarlas a modo 100% eléctrico en el momento en el que la madurez del uso eléctrico sea la adecuada. Dicho cambio a 100% eléctrico deberá haberse llevado a cabo, como muy tarde, antes del transcurso del 40% del plazo inicial de la concesión, fecha en la que la totalidad de las inversiones previstas inicialmente en la concesión deben estar realizadas. No obstante, lo anterior, los licitadores en su propuesta deberán concretar la fecha aproximada de cambio al modo 100% eléctrico.</p>
<p>De acuerdo con el Pliego de Bases – 13ª Forma y lugar de presentación de ofertas – SOBRE Nº2- se requiere en la licitación: <i>“En cualquier caso el nivel de inversión comprometido debe ser ejecutado antes de que transcurra el 40% del plazo concesional (sin incluir prórroga).”</i></p> <p>Con esto, entendemos que el 100% de la inversión debe estar ejecutada en el 40% del plazo, y por ello si se realiza una inversión por fases, se entiende que el 100% de las fases deben estar ejecutadas antes del 40% del plazo. ¿Es correcto este planteamiento?</p>	<p>Correcto. No obstante, se valorará positivamente a aquellas propuestas que anticipen en su programación la ejecución total de las inversiones comprometidas.</p>



<p>En el Pliego de Condiciones Particulares que regirá la concesión – 18º Tasas y otros conceptos – Tasa de ocupación – se traslada que se abonará 1,1902 €/m2/año por la superficie de terreno ocupado en régimen de no exclusividad.</p> <p>Con esto entendemos que, además de las superficies ocupadas de vuelo y subsuelo, se calculará la tasa de ocupación de la maquinaria de muelle con esta cuantía según los m2 de huella que ésta genere. ¿Es correcto este planteamiento?</p>	<p>Para la ocupación de la maquinaria en muelle se tendrá en cuenta que parte de la misma se considera como ocupación en régimen de exclusividad del espacio, a la cual se aplicara la tasa por ocupación del Dominio Público con el tipo aplicable a ese uso exclusivo del suelo en su totalidad, diferenciándose esta ocupación de la parte de la maquinaria que permite el uso del espacio para otras actividades (al ocupar subsuelo o vuelo) a la que se aplicara la tasa por ocupación del Dominio Público con el tipo aplicable a ese uso no exclusivo del suelo.</p>
<p>En el Pliego de Bases -Anexo X: Modelo de propuesta económica - se requiere que: <i>“el volumen anual mínimo de tráfico de contenedores y, en su caso, Tns anuales de mercancía general, teniendo en cuenta que dicho mínimo debe alcanzar la cifra de 200.000 TEUs/año a partir del 4º año a contar desde la fecha de puesta en explotación de la terminal.”</i></p> <p>Con esto entendemos que, se justifica el tráfico mínimo anual propuesto sumando las cantidades de: Nº TEUS Import/Export Llenos + Nº de TEUs en tránsito Llenos + Nº TEUs vacíos, siendo los TEUs en tránsito contabilizados una vez al entrar a la terminal y otra vez al salir. Y que la suma de estos debe ser como mínimo de 200.000 TEUs/año a partir del 4º año de explotación de la terminal. ¿Es correcto este planteamiento?</p>	<p>Correcto. Para el tráfico de tránsito marítimo de mercancías especificado en la definición 7ª del Anexo II del TRLPEMM, la cuantificación del tráfico manipulado en la terminal se llevará a cabo teniendo en cuenta que un contenedor de tránsito se cuenta dos veces a su paso por la misma, una vez en la descarga del buque y otra en la carga.</p>
<p>De acuerdo con el Pliego de Bases – 13ª Forma y lugar de presentación de ofertas, en el apartado SOBRE Nº1 – Solvencia económica y financiera - se requiere: <i>“La justificación de la solvencia económica y financiera de los licitadores deberá acreditarse, como mínimo, por alguno de los siguientes medios:</i></p> <ul style="list-style-type: none">• Un Capital Social igual o superior a DIEZ (10) millones de euros.• Capital + reservas de DIEZ (10) millones de euros. <p>Forma de acreditación:</p> <ul style="list-style-type: none">• Para licitar: Declaración responsable• Una vez el licitador esté propuesto como posible adjudicatario: Mediante cualquier método admitido en derecho que justifique de manera fehaciente el cumplimiento de solvencia económica y financiera (declaraciones de impuestos, cuentas anuales auditadas e inscritas en el Registro Mercantil, etc).”	<p>El capital social, incluidas las reservas, por importe mínimo de Diez (10) Millones de euros deberá estar desembolsado en el momento de presentar la oferta, bastará para ello una declaración responsable, si bien, en el momento en que el licitador haya sido propuesto por la APH como posible adjudicatario, este deberá demostrar su solvencia mediante cualquier método admitido en derecho que justifique de manera fehaciente el cumplimiento de solvencia económica y financiera (declaraciones de impuestos, cuentas anuales auditadas e inscritas en el Registro Mercantil, etc)</p>



<p>Con esto, entendemos que con una declaración responsable es suficiente para justificar la solvencia económica y financiera en el momento de presentar la oferta, y que posteriormente se justificará el cumplimiento de una de las condiciones por algún otro método admitido en derecho. ¿Es correcto este planteamiento?</p>	
<p>En la cláusula 27ª. Tráfico Mínimo del Pliego de condiciones, se dispone: “En el caso de que el concesionario optara por iniciar la explotación de la terminal parcial, a los efectos de cómputo del tráfico mínimo anual, se prorratearía la respectiva cifra comprometida en función de la superficie de la concesión puesta en explotación en dicho periodo anual”.</p> <p>Teniendo en cuenta que la cláusula 5ª.- Concesión administrativa para la ocupación de dominio público, del Pliego de Bases, se dispone que: “Asimismo, se exigirá que los licitadores se comprometan a la realización de una actividad mínima consistente en un tráfico anual de contenedores superior a 200.000 TEUs, a partir del 4º año de la puesta en explotación de la terminal.”</p> <p>Con esto, se entiende que en el cuadro del tráfico mínimo propuesto (sobre nº3) se incorporan los tráficos mínimos entendiendo que la terminal está en explotación al 100%, y cumpliendo que a partir del 4º año de explotación los valores sean superiores a 200.000 TEUs/año. Pero en el caso de que se haga una proposición por fases, y que, por ejemplo, en el ejercicio 4º se esté explotando la terminal al 70% de la superficie, el tráfico mínimo en ese ejercicio se corresponderá con el 70% de 200.000 TEUs (140.000 TEUs).</p> <p>La cuestión es, ¿cuál el mejor modo de reflejar esto en la oferta? Entendemos que lo idóneo es cumplimentar el cuadro del sobre nº3 con los mínimos entendiendo que la terminal está al 100% operativa, pero que en el estudio económico-financiero podamos reflejar, según el porcentaje de puesta en explotación de la superficie de la terminal, el porcentaje que sobre el mínimo correspondería en esa anualidad. Siguiendo el ejemplo anterior, en el año 4º de explotación el tráfico mínimo de la tabla del sobre nº3 reflejaría los 200.000 TEUs y en el estudio económico financiero se tendrían en cuenta los 140.000 TEUs (resultado del 70% de 200.000TEUs).</p>	<p>Los tráficos mínimos comprometidos por el licitador en su oferta según el modelo recogido en el Anexo X del Pliego de Bases serán de obligado cumplimiento al 100%, independientemente del faseado en la ejecución de las obras de la terminal que plantee el licitador, debiendo tenerse en cuenta para ello periodos anuales completos.</p> <p>Por consiguiente, en el 4º año contado a partir de la puesta en explotación de la terminal, el tráfico mínimo deberá haber alcanzado la cifra de 200.000 TEUs/año, independientemente del grado de desarrollo por fases de la terminal completa propuesta en la oferta.</p> <p>Así pues, en la oferta a presentar los tráficos mínimos comprometidos deberán ser siempre iguales a los del estudio económico financiero.</p> <p>No obstante, lo anterior, dado que el tráfico mínimo comprometido por el licitador en la oferta económica según el Anexo X del Pliego de Bases, supone un escenario de tráficos “prudente”, el licitador en su estudio económico-financiero y en el Plan de Explotación podrá incluir, además de este, otro escenario más optimista que entienda que puede alcanzar la terminal.</p> <p>La APH en la valoración de la propuesta solo tendrá en cuenta el escenario de tráfico mínimos comprometido por el licitadore en la oferta económica según el Anexo X del Pliego de Bases.</p>



De acuerdo con el Pliego de Bases – 13ª Forma y lugar de presentación de ofertas, en el apartado SOBRE Nº2 – 6) Plan de Negocio, Estructura Tarifaria y Tarifas Máximas- se requiere:

“(…) 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.”

“(…) el licitador presentará el volumen de tráfico mínimo comprometido de contenedores y mercancía general convencional, para todo el periodo de duración de la concesión, con estimación año a año, que deberá incluir un periodo de crecimiento progresivo (ramp-up), que deberá ser coincidente con el que a su vez se detalla en la Propuesta de Inversión a Tasas a abonar (...).”

Con esto, entendemos que el tráfico previsto en el estudio económico-financiero no es coincidente con la propuesta de tráfico mínimo a proponer, siendo el primero el estudio con el que se analizan los niveles de rentabilidad de la terminal (junto con el resto de los parámetros económico-financieros), y el segundo es el compromiso mínimo de tráfico anual a efectos del pliego concesional, así como a efectos del cálculo de la oferta económica del sobre nº3. ¿Es correcto este planteamiento?

En la oferta a presentar los tráficos mínimos comprometidos deberán ser siempre iguales a los del estudio económico financiero.

No obstante, lo anterior, dado que el tráfico mínimo comprometido por el licitador en la oferta económica según el Anexo X del Pliego de Bases, supone un escenario de tráficos “prudente”, el licitador en su estudio económico-financiero y en el Plan de Explotación podrá incluir, además de este escenario, otro más optimista que puede alcanzar la terminal.

La APH en la valoración de la propuesta solo tendrá en cuenta el escenario de tráfico mínimos comprometido por el licitador en la oferta económica según el Anexo X del Pliego de Bases.