SESIÓN INFORMATIVA 20 DE DICIEMBRE: RESPUESTA A PREGUNTAS PLANTEADAS.

I. PREGUNTAS PLANTEADAS POR EL CLUB NÁUTICO ISLA DE SAN ANDRÉS, CARBONERAS (29 DE NOVIEMBRE DE 2018.)

PRIMERA .- Capital social mínimo.

El apartado 11.2 del Pliego de Clausulas Administrativas, se dice que el capital social mínimo se cifrara en el 10 % del presupuesto de ejecución de obras recogido en el proyecto básico, pero dado que en la parte de referente al estudio de viabilidad, se habla de "presupuesto de ejercicio por contrata", ... y la terminología empleada puede llevar a confusión, nos asalta la duda sobre si el capital social mínimo del 10 % es sobre:

- El presupuesto de ejecución material del Proyecto Básico
- El presupuesto de ejecución por contrata
- El presupuesto total

La aclaración es necesaria, pues el importe del capital social mínimo varía dependiendo del parámetro al que se refiera el apartado 11.2, ya que: Presupuesto ejecución material + Gastos Generales + Beneficio Industrial = Presupuesto contrata +IVA + Honorarios + Licencias... = Presupuesto total

RESPUESTA: El porcentaje del 10% es referido al presupuesto de ejecución por contrata.

SEGUNDA : Empleo.

El empleo mínimo del proyecto, según se desprende del PCAP y del estudio de viabilidad es:
Dirección: 1 ingeniero // Explotación: 1 técnico, 3 marineros, 1 administrativo, 1 recepción

Según el Anexo 3, apartado B7, se podrá ofertar la contratación de hasta dos personas con carácter adicional a la persona obligatoria del anexo 8 (personas de colectivos con especiales dificultades de inserción laboral).

Estas personas del Anexo 3 (hasta dos) y Anexo 8 (una)

a) ¿Se computan dentro del personal necesario para la dirección y explotación, que son 7?
b) ¿Hay que aumentar la plantilla mínima en la indicada en Anexo 8 y Anexo 3?

RESPUESTA: Sí. Pueden computarse dentro del personal necesario para la dirección y explotación, que son 7, sin que haya necesidad de aumentar dicha plantilla.

TERCERA : Relación de barcos.
En la relación de barcos denominada "Barcos San Andrés" que contiene 81 unidades, no aparecen ciertos barcos que están amarrados en el pantalán y escolleras al menos desde los 10 o 12 últimos años. ¿Cuál es la vía para actualizar dichas embarcaciones?

RESPUESTA: El listado de embarcaciones publicado se corresponde con el entregado por el Club en las oficinas del Puerto en el mes de enero de cada año. Si el mismo ha experimentado cambios deberá comunicarlo a la Agencia y se valorará la publicación de dicha información adicional.

CUARTA : Según el pliego, uno de los requisitos imprescindibles para acudir a la licitación es justificar al menos 3 años de gestión portuaria en los últimos 10 años.
¿Quién acredita esa circunstancia y cuándo?

RESPUESTA: Los empresarios para los que se ha prestado el servicio lo deben acreditar.

El anexo núm. 3 del Pliego determina que la experiencia se acreditará mediante:
- Certificado/s expedido o visado por el órgano competente de la entidad pública, cuando el destinatario del servicio de gestión haya sido una entidad del sector público:
- Certificado emitido por el empresario privado, cuando el destinatario del servicio de gestión sea un sujeto privado

En cuanto al momento de acreditarlo, el apartado II. 9 del Pliego determina que el órgano de contratación requerirá al licitador que haya presentado la mejor oferta para que dentro del plazo de diez días hábiles presente la documentación entre la que figura la relativa a la solvencia técnica o profesional.
No obstante, debe tenerse en cuenta que cuando la solvencia sea con medios externos, la documentación (declaración responsable anexo 15) deberá incluirse en el sobre número 1. Ello conforme al apartado II. 7.1 del Pliego.

QUINTA : cesión preferente de atraque.
¿A partir de cuándo se considera efectiva? ¿Desde la firma del contrato, que pudiera ser antes de la finalización de la obras o tras la finalización de las mismas?

RESPUESTA: La cesión preferente de atraques puede realizarse una vez que se hayan realizado las obras y el reconocimiento parcial por parte de la Agencia de la zona en la que se encuentra el atraque a ceder.

II. PREGUNTAS PLANTEADAS POR EL CLUB NÁUTICO ISLA DE SAN ANDRÉS, CARBONERAS (7 DE DICIEMBRE DE 2018).

PRIMERA . Posible inseguridad jurídica derivada de la fórmula que se emplea para otorgar el dominio público portuario El supuesto planteado encuentra una mejor correspondencia con una concesión demanial que con una concesión de obras.

¿Cuáles son los motivos que ha llevado a elegir esta figura que se aleja de la Ley de Puertos? Y en su caso ¿No existe una mayor inseguridad jurídica?

RESPUESTA. El contrato de concesión de obras es una figura prevista en el artículo 35 y siguientes de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía, la cual se remite a la legislación de contratación administrativa. En dicha normativa, el contrato de concesión de obras

aparece definido en el artículo 14 y sus especialidades se encuentran reguladas en el Titulo II, Capítulo II de la Ley 9/2017, de 8 noviembre, de Contratos del Sector Público.

¿Existen otros supuestos similares de nuevos otorgamientos bajo esta figura?

RESPUESTA. El 1 de diciembre de 2011 fue formalizado el contrato de concesión de obra pública para la ampliación del puerto de Marbella La Bajadilla.

Asimismo, se ha tramitado el contrato de concesión de servicios del Puerto de Cabopino (Marbella), expediente 2017/000223.

SEGUNDA . Tasas concesionales. El pliego establece la obligación de abonar a la APPA, a partir de 6ª año, 50.000 €, para los costes de dragado y mantenimiento de las instalaciones.

- ¿Qué naturaleza tributaria tiene ese importe?
RESPUESTA: El referido importe no tiene naturaleza tributaria. Es una aportación que debe realizar el concesionario.

- ¿Se le aplica IVA?
RESPUESTA. Sí, al no encontrarse en ningún supuesto de excepción o no sujeción a dicho impuesto.

- El concesionario ya se encuentra obligado a mantener y conservar el dominio público otorgado, a su costa, conforme a lo indicado el pliego regulador de la ocupación ¿No se produciría una doble imposición?

RESPUESTA: No se produce una doble imposición. El concepto de este importe es contribuir a los costes de dragado de la bocana y de mantenimiento de la infraestructura portuaria. En el Pliego, apartado I.3, cuando se define el objeto del contrato se excluye dentro de la obligación de conservación, mantenimiento y limpieza de la infraestructura portuaria del contratista, los trabajos de dragado y mantenimiento del calado existente en el puerto y balizamiento portuario, a los que deberá contribuir la entidad concesionaria en la forma prevista en el pliego.

- El pliego establece una cuantía mínima de 100.000 €/año.
No obstante, se hace referencia al abono de unas tasas en el apartado 25.2 por la ocupación del dominio público, prestación de servicios y el desarrollo de actividades complementarias.
a) En este sentido, resulta muy importante disponer de un detalle pormenorizado de las referidas tasas de ocupación y de actividad al objeto de imputar a cada instalación, obra o bien la tasa correspondiente: terrenos, lámina de agua, obras e instalaciones, tierra transformada en agua, agua transformada en tierra.
b) ¿Las tasas se calculan conforme a la Ley 21/2007, de 18 de diciembre?, caso contrario indicar cuál es la normativa reguladora de las tasas concesionales.

RESPUESTA: Conforme a lo previsto en el Pliego la concesionaria deberá abonar la retribución concesional, no las tasas de ocupación privativa y aprovechamiento especial. Si la retribución resulta inferior a las tasas la diferencia tendrá naturaleza de compensación ecónomica para el concesionario, y si resulta superior será un ingreso público no tributario para la Administración.

TERCERA. Personalidad del licitador y del concesionario.

¿Es posible concurrir en UTE al concurso y que posteriormente el 100% del capital social de la sociedad anónima a constituir sea sólo de una de las dos entidades que concurrieron al concurso y que la otra entidad pase a ser cesionaria de parte de la concesión?

Ejemplo: UTE constituida por sociedad anónima y club náutico que concurren al concurso. Resultan adjudicatarios del concurso y se constituye una nueva sociedad anónima en la que el 100% del capital social es de la sociedad, puesto que al club, por el motivo que sea, no le interesa entrar en el capital social de la nueva sociedad, aunque si queda vinculado al proyecto como cesionario de parte de la concesión (club social y un número atraques, además de otras instalaciones para la normal explotación de su actividad), esto es estaríamos hablando de un concesionario bajo la fórmula de S.A. y de un contrato de cesión de uso y explotación de parte de la ocupación, por el mismo plazo de vigencia de la concesión.

RESPUESTA: El porcentaje de participación de las entidades que conformen la UTE deberá tener su correspondencia con su participación en el capital social de la sociedad a crear por el contratista.

III. PREGUNTAS PLANTEADAS POR ECOFRIEND, S.L- HI GRUPO (12 DE DICIEMBRE DE 2018.)

PRIMERA. El pago del canon, de más de cien mil Euros (100.000€), ¿será abonado en su totalidad a la APPA desde el momento de la formalización del contrato de concesión? ¿ En qué momento exactamente ?

RESPUESTA: En virtud de lo previsto en los apartados II. 11 y IV. 25 del Pliego, la retribución concesional deberá abonarse desde la fecha de la firma del contrato de concesión de obras.

SEGUNDA :
- Discordancias y contradicciones de mayor o menor importancia en los siguientes documentos: Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (PCAP) pag 4, Pliego de Prescripciones Técnicas y Tarifas Máximas (PPTT) pag 3, Proyecto Básico ((PB), Pag 10 Memoria, Asignación de Usos...)
- Posibles "modificaciones" NO sustanciales, entre otras, una vez adjudicado el Concurso. Nos interesa NO romper la circulación motorizada por los viales interiores del puerto, no cortar una de las entradas -salidas al puerto, por una rotonda de uno de los viales principales de Carboneras
¿ Hay algún estudio de tráfico y/o circulación, que motive el corte de una de las entradas principales al Puerto? Dar otra solución al Paseo Marítimo frente a la Pastilla de Usos Complementarios.

RESPUESTA:

El *Proyecto Básico de Reordenación del puerto de Carboneras* aprobado por la Agencia recoge la ordenación funcional del puerto que posibilita la implantación de nuevas instalaciones náutico-recreativas y mejora de la integración entre el espacio portuario y la trama urbana, y tiene carácter de plan de usos, de acuerdo con el artículo 9.2 de la ley 21/2007, constituyendo el documento técnico base para la licitación del contrato de concesión de obras para la reordenación del puerto de Carboneras. Una vez adjudicado el contrato deberá elaborarse un proyecto de construcción que defina las obras a ejecutar profundizando en su definición y viabilidad técnica, geométrica y económica, desarrollando, la ordenación establecida por el proyecto básico.

El proyecto aprobado es el resultado de un amplio proceso de discusión técnica, participación pública y tramitación administrativa, incorporando, concretamente, el resultado de dos procedimientos de información pública y oficial (abril 2016 y febrero 2017).

En el Anejo nº7 del citado Proyecto Básico de reordenación del puerto de Carboneras, se justifica la ordenación adoptada para el dominio portuario que implica la optimización del sistema viario y de accesos al recinto portuario conformando el acceso sur como punto específico de entrada y salida del área técnica, así como la configuración de nuevos espacios de articulación y accesos para alcanzar la necesaria integración entre el puerto y la ciudad, demandada en numerosas alegaciones al proyecto, mediante la asignación de una banda mínima de 5 metros de todo el frente portuario en contacto con la ciudad para la mejora en el tránsito y en el acceso peatonal al puerto.

Sobre este Proyecto Básico, esta Administración ha realizado su tramitación administrativa y ambiental, por lo que cualquier modificación que pudiera entenderse como sustancial del mismo, tanto por esta Administración como por el resto de Administraciones implicadas, supondría la necesidad de repetir dichas tramitaciones.

TERCERA: ¿Qué flexibilidad mantendrán en el diseño de la lámina de agua, para una mejor gestión y aprovechamiento del dominio público ?
RESPUESTA: El apartado III. 12.2 del Pliego determina que el licitador una vez seleccionado, podrá proponer una modificación de la estructura de atraques prevista en el proyecto de ejecución a presentar, siempre que se garantice al menos el número de atraques por eslora detallado.

CUARTA: Modificaciones expresas por "Interés Público" de LA APPA , Pags. 30-32-38 del PCAP (Arts 204-205-207-63-153-191- LCSP), Art 2, pag 3 PPTT. Estas modificaciones ¿ pueden permitirse antes, durante y después de la firma del contrato de concesión:..? ¿ Durante la planificación del Proyecto de Construcción (PC) a aprobar por la APPA?

RESPUESTA: Las modificaciones permitidas en el proyecto de construcción de la obra son las detalladas en la clausula III 12.2. Una vez firmado el contrato y conforme a lo previsto en el apartado V.35 del Pliego, el órgano de contratación podrá acordar, cuando el interés público lo exija, la modificación de la obra pública si concurren las circunstancias previstas en la Ley de Contratos del Sector Público.

QUINTA: Pag 20 PCAP : ¿ Sería Cambio Sustancial, en el Plan de Ordenación propuesto, otro diseño que dé una solución más acorde, para la ejecución de 1/2 paseo marítimo, para la NO ruptura del trafico rodado interior (INTERÉS GENERAL) y no eliminar la entrada-salida ,y circulación interna desde la primera rotonda en el puerto, tal y como esta construido en la actualidad ...?

RESPUESTA: El *Proyecto Básico de Reordenación del puerto de Carboneras* aprobado por la Agencia recoge la ordenación funcional del puerto que posibilita la implantación de nuevas instalaciones náutico-recreativas y mejora de la integración entre el espacio portuario y la trama urbana, y tiene carácter de plan de usos, de acuerdo con el artículo 9.2 de la ley 21/2007, constituyendo el documento técnico base para la licitación del contrato de concesión de obras para la reordenación del puerto de Carboneras. Una vez adjudicado el contrato deberá elaborarse un proyecto de construcción que defina las obras a ejecutar profundizando en su definición y viabilidad técnica, geométrica y económica, desarrollando, la ordenación establecida por el proyecto básico.

El proyecto aprobado es el resultado de un amplio proceso de discusión técnica, participación pública y tramitación administrativa, incorporando, concretamente, el resultado de dos procedimientos de información pública y oficial (abril 2016 y febrero 2017).

En el Anejo nº7 del citado Proyecto Básico de reordenación del puerto de Carboneras, se justifica la ordenación adoptada para el dominio portuario que implica la optimización del sistema viario y de accesos al recinto portuario conformando el acceso sur como punto específico de entrada y salida del área técnica, así como la configuración de nuevos espacios de articulación y accesos para alcanzar la necesaria integración entre el puerto y la ciudad, demandada en numerosas alegaciones al proyecto, mediante la asignación de una banda mínima de 5 metros de todo el frente portuario en contacto con la ciudad para la mejora en el tránsito y en el acceso peatonal al puerto.

Sobre este Proyecto Básico, esta Administración ha realizado su tramitación administrativa y ambiental, por lo que cualquier modificación que pudiera entenderse como sustancial del mismo, tanto por esta Administración como por el resto de Administraciones implicadas, supondría la necesidad de repetir dichas tramitaciones.

SEXTA : 2.2. Puntos en los que el mismo Proyecto Básico (PB) se auto califica como de Ideas Preliminares, pero posteriormente como definitivo para el Proyecto de Construcción (PC).

Por nuestra parte, tras las alegaciones presentadas por nosotros en estos años , así como por asociaciones de pesca ..., lo vemos poco afortunado por, distribución de amarres (Necesario máxima Flexibilidad), corte estructura circulación motorizada y peatonal, localización, estructura edificación (¿ Estudio de demanda ?) Para que se generen 125 plazas aparcamiento, se deberá hacer edificación en altura, generando el apantallamiento que no desean, así como un incremento en los costes por la cimentación en arenas, nivel

freático, que repercutirá una vez más en los usuarios.), necesidades puntuales en la zona, zonas de limpieza y mantenimiento, Inviable la prorrogada AAU de 27/9/2011...
Aunque se hayan incluido importantes alegaciones presentadas por nuestra parte, aún es mejorable el Proyecto básico en beneficio del Interés General.

RESPUESTA: Respecto a la consideración de que la generación de 125 plazas de aparcamiento implica edificación en altura provocando apantallamiento e incremento en los costes por cimentación, es preciso indicar que la ordenación aprobada únicamente ha adoptado la exigencia de garantizar 125 plazas de aparcamiento, pudiendo éstas disponerse tanto en superficie como bajo rasante en función del modelo de negocio del explotador y sus requerimientos de edificabilidad. Por tanto, resulta importante señalar que la ordenación adoptada no implica en ningún caso que resulte necesario recurrir a disponer la plazas de aparcamiento de modo subterráneo.

SÉPTIMA : 2.3.- Pag 4-5 y Anexos 01- 02, pag 65-66 Anexos 4 y 5 PCAP:
2.3.1 Objeto del contrato, en el plano, queda fuera de la concesión, una de las pasarelas del foso de Travel lift y, su uso auxiliar de su contacto exterior con lamina de agua. El recorte uso auxiliar hacia muelle de rivera.

RESPUESTA: Se encuentra dentro de la concesión.
Es un problema del dibujo publicado. Se publicará un nuevo plano donde quede reflejado correctamente.

OCTAVA: 2.3.2 Limpieza y Mantenimiento de zona ajardinada, medio paseo marítimo, zonas de conexión puerto-ciudad, algunos viales zonas pescadores y otros...
Entendemos que la ejecución del Plan, así como, la dotación propuesta de medios materiales y humanos de conservación, mantenimiento y limpieza, incluyendo jardinería, parece dar la sensación de que deben de ser medios materiales y humanos propios .
¿ Serían tan amables de aclararnos, si esta permitida la subcontratación de estas actividades con empresas especializadas... ?

RESPUESTA: Sí. Está permitida la subcontratación de dichas actividades con empresas especializadas.

NOVENA: No interpretamos claramente el art 90.1.e) y 76 LCSP, (IMPORTANTE sobre Criterios de título de estudios profesionales en relación Anexo nº 3 PCAP, Art 11, PPTT (Dirección) (Compromiso de que la Dirección del puerto en fase explotación y gestión, recaerá sobre Persona con Titulación adecuada: Ingeniería de Caminos, Ingeniería Civil, Ingeniería Naval, u otra análoga, cuyo colegio profesional, conforme al art 13 de la Ley 2/1974, de 13 de febrero sobre Colegios Profesionales, así como, en sus posteriores modificaciones, determine como " profesional habilitado" para la explotación de las instalaciones náuticas de recreo.
Nos referimos a la Gestión y Explotación de las Instalaciones de un Puerto Deportivo Pequeño (PDP), con un Varadero, Mini Surtidor de Combustible y menos de 3.000m2 de edificabilidad en explotación - gestión y comercialización inmobiliaria.

Tras varios contactos con diferentes Colegios Profesionales, de diferentes profesiones y provincias, NO han sido capaces de Certificarnos, que los profesionales de su colegio en particular, estén acreditados específicamente y con competencia exclusiva y/o preceptiva, para la Fase de Explotación de un Puerto Deportivo.
¿ Qué normativa exige, que la Dirección, Explotación y Gestión de un Puerto Deportivo Pequeño (PDP), en FASE fase de Gestión y Explotación Privada, tenga que llevarla a cabo un Ingeniero de Caminos, Civil, Naval..y/o análogos..? ¿Es un criterio discrecional, o presenta algún criterio objetivo, que no llegamos a percibir?

Cuando la Explotación y Gestión, es más de Licenciados Superiores, Administración y Dirección de Empresas, Abogados, Financieros, Comerciales, Master en Gestión y Dirección de Empresas Inmobiliarias y Constructoras, Master y/o Cursos especializados en Gestión de Puertos Deportivos, además con titulaciones de PER,PY, Capt , pero siempre de Recreo, debido a la Singularidad Recreativas de las Instalaciones a Gestionar.
Realmente, son estos, los más habilitados, para la Optimización de los Recursos del Dominio Público en la Fase de Explotación.
El Criterio de este requisito, no terminamos de comprenderlo. ¿ Podrían aclararnos cuántos Puertos Deportivos Pequeños, en la Fase de Explotación, son dirigidos obligatoriamente por un Ingeniero de Caminos, Naval,Civil o titulación similar...?

NO se Gestiona y Explota un Puerto Comercial ..., se EXPLOTA y Gestiona un Puerto Deportivo Pequeño. El fin de este requisito, no terminamos de comprenderlo.

RESPUESTA: El el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares del contrato define en su artículo 11 la figura de la Dirección de explotación del Puerto y sus atribuciones correspondientes, el cual deberá ser realizado por un facultativo, con la debida aptitud y competencia profesional.

Debido al impulso que las distintas formaciones universitarias han experimentado desde la incorporación de España al Espacio Europeo de Educación Superior (EEES), más conocido como Plan Bolonia, y la falta de leyes de atribuciones profesionales concretas en relación a las mismas, esta Administración Portuaria ha recurrido a la figura de los Colegios Profesionales como corporaciones de derecho público encargadas, entre otros aspectos, de la ordenación del ejercicio de la profesión dentro del ámbito de sus competencias para determinar la debida aptitud y competencia profesional del facultativo propuesto.

Concretamente en este aspecto la Ley 2/1974, de 13 de febrero, sobre colegios profesionales establece que corresponde a estas entidades públicas, cuando así se solicite por petición expresa de los clientes, incluidas las Administraciones Públicas, la identificación y habilitación profesional del autor del trabajo, resultando ser este el modo de actuar más garantista con el ejercicio profesional, que no la determinación por parte de esta Administración portuaria de la formación universitaria exigible a la persona que ocupe este puesto de Dirección.

DÉCIMA: Experiencia profesional → Puede recurrir a las capacidades de otras empresas, si van a prestar servicios para los que se necesitan esas capacidades. ¿Esta permitiendo la subcontratación, o tienen que ser miembros de la Unión Temporal de Empresas (UTE)? No se aclara sobre la subcontratación de gestores, abogados, financieros, ingenieros, mantenimiento de viales y jardines con maquinaria, electricistas, buzos...(pag 8 y Anexo 3 PCAP, art 11, pag 10 PPTT)

RESPUESTA: Para la acreditación de la solvencia habrá de estarse a lo previsto en el pliego y en la Ley de Contratos del Sector Público. Si se utiliza una solvencia con medios externos, deberá existir compromiso por parte de estos medios.

En la fase de ejecución, sí podrá recurrirse, para servicios no relacionados con la solvencia exigida, a la contratación de empresas.

UNDÉCIMA: Autorización Ambiental Unificada. AAU de 27/9/2011, vigente hasta 28 Oct 2018 (pag 19 PCAP, pag 18 Anejo 2 P.B del Anexo III AAU, pag 3 Estudio de Viabilidad Julio 2018 del P. Básico de Sept 2017): Que forma parte del P.Básico : Ejemplo: Contratación 20 años de un biólogo, un técnico, guardacostas, vehículo, cámaras por el Parque Natural..... ¡¡¡¡ Es Inviable económicamente ... !!!! Aparte de las dudas de carácter de competencia que puedan producir. Repercutiendo negativamente, en el importe de las cuotas mensuales a abonar por los usuarios finales, en el mantenimiento de las instalaciones ...

RESPUESTA: Se han incluido en el Estudio Económico- Financiero, por un lado, una inversión inicial de 415.500 euros, con una reposición en el año 20 por la misma cuantía, para atender las medidas contempladas en la Autorización Ambiental Unificada, y por otro lado, un importe anual de 35.000 euros específico para gastos, considerándose además que parte de las actuaciones indicadas se podrán realizar con el resto de recursos tanto humanos como materiales con los que se dote a la sociedad.

Como información adicional, se indica que mediante oficio de 30 de julio de 2018 la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de Almería puso de manifiesto que podría solicitarse la modificación de las condiciones impuestas en la autorización ambiental unificada vigente, sentido en el que se viene trabajando por la Agencia.

DUODÉCIMA: Pag 38 PCAP, Pag 3-4-5, Arts 3,4,5,6 pag 7 Art 8 PPTT. La Concesionaria tiene que explotar y gestionar directamente los Servicios Esenciales, entre los que incluyen zona auxiliar de varadero. Pero al mismo tiempo, se contradicen y son cedibles a terceros, que sean profesionales en la gestión en Varadero.... ¿ Podrían aclararnos el criterio que mantiene el Concurso Público ? ¿ Que tipo de ejemplo en gestión, en qué tipo de Instalaciones portuarias náuticas y de Varadero, consideran oportunas como cualificación y calificación en el presente Concurso Público?

RESPUESTA. El concesionario está obligado a la prestación de los servicios definidos en el apartado I.3 del Pliego, y en el artículo 3 del Pliego de Prescripciones Técnicas.

Estos servicios puede prestarse directamente mediante personal propio o externo contratado o puede ceder la gestión de la concesión para la prestación de dichos servicios conforme a lo previsto en el artículo 5 del Pliego de Prescripciones Técnicas.

DECIMOTERCERA Estudio de Viabilidad (EV), entre otras,
Motivo por el cual, consideran que una empresa constructora, sin un Proyecto de Construcción (PC), informes técnicos necesarios, mediciones, geotécnicos,..., va a hacer una rebaja a la Concesionaria del 16% del Coste Total de la Obra. La baja ponderada que esta Administración ha estado recibiendo en el último año sobre actuaciones realizadas por la Gerencia con bases de precios similares a las utilizadas para la valoración económica de las actuaciones previstas en el proyecto básico, se sitúa en el 35%. Es por ello que la previsión de baja realizada en el 16% puede entenderse como una previsión conservadora en el ámbito que se ha indicado.

Coste de travelift. Travelift actual, su reparación y homologación actual conforme a normativa vigente para su actividad, serán más de 200.000€. Todo ello si es posible. En caso de compra de uno homologado conforme a normativa vigente, estaríamos en el segmento de los 300.000€ - 550.000€. No contemplada esta importante inversión en el EV.

RESPUESTA: Las modificaciones y Contradictorios en una Obra de esta magnitud, no solo afectan a la Concesionaria, sino que afecta al usuario final en su Uso, en su Precio y/o Tarifa, gastos de mantenimiento... y a la viabilidad económico-financiera del Proyecto.

La inversión del travelfit no se ha incluido, dado que en la actualidad el mismo se encuentra en uso por la entidad Astillero y Varadero de Carboneras S.L.