

20
20



Fecha:

Julio de 2020

Tipo de documento:

PLIEGO DE BASES

Nº de referencia:

CMV/DPP/02/2020

PLIEGO DE BASES QUE HAN DE REGIR EN EL CONCURSO PÚBLICO CON OBJETO DE SELECCIONAR LA OFERTA QUE SE TRAMITARÁ PARA EL OTORGAMIENTO DE UNA CONCESIÓN ADMINISTRATIVA PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA NUEVA TERMINAL PÚBLICA DE CONTENEDORES DEL PUERTO DE SANTANDER



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



Puerto de Santander



Autoridad Portuaria de Santander

PLIEGO DE BASES QUE HAN DE REGIR EN EL CONCURSO PÚBLICO CON OBJETO DE SELECCIONAR LA OFERTA QUE SE TRAMITARÁ PARA EL OTORGAMIENTO DE UNA CONCESIÓN ADMINISTRATIVA PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA NUEVA TERMINAL PÚBLICA DE CONTENEDORES DEL PUERTO DE SANTANDER

Fecha: julio de 2020

Tipo de documento: PLIEGO DE BASES

Nº de referencia: CMV/DPP/02/2020

Datos de estado: Borrador Versión nº:3
 Final

Redacción:	Fecha	Firma
Christian Manrique Valdor		

Grupo de trabajo:	Colaboradores:
Delineación	F. Javier Álvarez / Manuel Torralbo
Fotografías:	Ilustraciones:
Otros:	

ÍNDICE

APARTADO PRIMERO: JUSTIFICACIÓN Y OBJETO DEL CONCURSO	4
APARTADO SEGUNDO: SOBRE ESTE PLIEGO	7
APARTADO TERCERO: SOBRE LA CONCESIÓN ADMINISTRATIVA PARA LA OCUPACIÓN DE DOMINIO PÚBLICO	8
APARTADO CUARTO: SOBRE EL OBJETO DEL CONCURSO PARA EL OTORGAMIENTO DE LA CONCESIÓN ADMINISTRATIVA	9
APARTADO QUINTO: SOBRE LAS PRESCRIPCIONES A CONSIDERAR POR LOS CONCURSANTES EN LA ELABORACIÓN DE SU PROPUESTA	9
APARTADO SEXTO: SOBRE EL PROCEDIMIENTO DE CONCURSO PARA LA SELECCIÓN DE UNA OFERTA PARA LA TRAMITACIÓN DE LA CONCESIÓN ADMINISTRATIVA	15
APARTADO SÉPTIMO: OTRAS DISPOSICIONES	39

APARTADO PRIMERO: JUSTIFICACIÓN Y OBJETO DEL CONCURSO

La Autoridad Portuaria de Santander (en adelante también denominada APS), determinó, dentro de una estrategia de diversificación, que el Puerto de Santander orientaría y potenciaría su actividad en el tráfico de mercancía general, concretamente en contenedores.

El Puerto de Santander cuenta con una gran especialización en el transporte marítimo de corta distancia, destacando estos últimos años por su crecimiento la mercancía general contenerizada por medios rodados (con-ro). Atendiendo a la evolución de los mercados nacionales y este tipo de mercancía, la APS detecta la posibilidad del establecimiento de una terminal especializada para contenedores que pueda dar respuesta a las nuevas necesidades del mercado y que aproveche las fortalezas de Santander como puerto import/export.

Todo ello, con el objetivo de que la integración entre tecnología, procesos y personal esté adaptada a los requerimientos de productividad, seguridad, competitividad y sostenibilidad para cumplir con los objetivos compartidos con la APS, y bajo la premisa de que es voluntad de la APS la consecución de una terminal de excelencia, que preste una sustancial mejora en la calidad del servicio prestado a los distintos clientes mediante el establecimiento de este tráfico en el puerto, y aumentar los tráficos actuales.

La nueva terminal de contenedores, objeto de este concurso, se deberá explotar en régimen abierto al tráfico general de mercancías (terminal pública), no implicando por tanto exclusividad alguna en este tráfico. En consecuencia, los concursantes deberán formular su oferta de acuerdo con dicha modalidad de uso teniendo en cuenta los crecimientos de las cifras de tráfico que esperan atraer a lo largo de la vida de la Terminal, y todos aquellos elementos que tengan como objetivo una explotación competitiva, un aprovechamiento óptimo del espacio concesionado y la coherencia entre la propuesta de explotación y el proyecto empresarial presentado.

Por tanto, la APS convoca concurso público, al encontrarnos ante uno de los supuestos previstos en el artículo 86.1 a) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (en adelante TRLPEMM), con el objeto de seleccionar una oferta que se tramitará posteriormente para otorgar, en su caso, concesión administrativa para la "Construcción y Explotación de una Terminal Pública de Contenedores en el Espigón Norte de Raos del Puerto de Santander".

El establecimiento y explotación de la Terminal Pública de Contenedores, en cuanto servicio portuario de manipulación de mercancías, se instrumentará mediante una concesión administrativa y una licencia, otorgadas ambas conforme a lo dispuesto en el TRLPEMM.

De conformidad con lo establecido en los artículos 85, 86, 104, 108 y 115.4 y concordantes del TRLPEMM la resolución del concurso y el otorgamiento de la concesión conllevará, igualmente, el otorgamiento de una licencia para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías en la Terminal. La licencia y la concesión estarán vinculadas recíprocamente.

La licencia será de carácter específico para la prestación del servicio de manipulación de mercancías en las operaciones señaladas en relación con el tráfico de contenedores.

Sin perjuicio de lo anterior, no será necesario el otorgamiento de licencia para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, cuando el concesionario sea ya titular de una licencia para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías de carácter general en el puerto de Santander.

El concesionario, de tal manera que optimice las inversiones realizadas, también podrá realizar otras actividades de mercancía general no contenerizada, como Project Cargo, debiendo obtener la preceptiva licencia en su caso, junto con el otorgamiento de la concesión.

El concurso y la posterior explotación de la Terminal en régimen de concesión se regirán por el citado TRLPEMM, por el presente Pliego de Bases, de los Anexos que lo acompañan, y el de Condiciones Generales y Particulares.

La licencia de prestación del servicio de manipulación de mercancías deberá adecuarse a los pliegos de prescripciones particulares que apruebe la APS en cumplimiento de lo establecido en el TRLPEMM.

En cuanto se aprueben dichos pliegos, será de aplicación lo dispuesto en el marco normativo constituido por el TRLPEMM, el pliego regulador del servicio portuario básico de carga, desestiba, descarga y trasbordo de mercancías aprobado por Puertos del Estado en fecha 10 de mayo de 2007, en lo que no se oponga al anterior y el pliego regulador del servicio público de estiba y desestiba de buques en el puerto de Santander, aprobado por acuerdo del Consejo de Administración del Organismo de fecha 03 de abril de 2003, en lo que no se oponga a los dos anteriores.

A partir de la entrada en funcionamiento de la Terminal objeto de este concurso, la empresa operadora de la Terminal tramitará y obtendrá del órgano competente todas las autorizaciones o licencias ambientales que le sean de aplicación en virtud de la actividad desarrollada. Así mismo, será responsable de tramitar la obtención de la autorización de vertido, a través de su propia instalación, que le sea de aplicación, dotándose de los sistemas de tratamiento necesarios para cumplir con las condiciones que se impongan en la misma.

La empresa concesionaria de la Terminal objeto de este concurso, se comprometerá a implantar, y certificar antes de dos años tras la puesta en operación de la Terminal, un sistema de gestión de calidad y medioambiente conforme a las normas ISO9001 e ISO14001, en su versión actual, cuyo alcance operativo cubra todas las actividades de carga/descarga de buques, transporte horizontal, almacenamiento y entrega/recepción, así como las tareas de limpieza y mantenimiento de superficies de trabajo y de equipamiento, tanto si dichas tareas fueran realizadas directamente por el titular de la concesión, como por terceros ligados.

Por otro lado, también se tendrán en cuenta el cumplimiento de las normas ambientales de la APS.

Asimismo, hay que indicar que la concesión se otorga por un plazo máximo de cuarenta (40) años.

La terminal proyectada deberá tener las siguientes características:

- una capacidad para dar servicio a buques con una capacidad igual o superior a los 1.000 TEUs (pudiendo operar inferiores a esa capacidad).
- adoptará los estándares más avanzados en los ámbitos de la innovación, flexibilidad y sostenibilidad y
- una excelente conectividad y competitividad para los mercados import/export. del hinterland interregional.

Con todo ello, el objetivo de la APS es que dentro del marco de la gestión del dominio público colaboración público-privada se desarrolle una nueva terminal de contenedores que aproveche las fortalezas de Santander como puerto import/export.

Por todo ello se proyecta una terminal de mínimos para una capacidad superior a los 40.000 TEUs anuales, grúas portacontenedores, con una línea de atraque de 200 metros y una superficie de unos 36.000 m² que contará con una playa de vías de ferrocarril.

Se contempla que la terminal pueda ser desarrollada parcialmente o por fases, siempre partiendo de una línea de muelle mínima de al menos 200 metros de longitud, en función de las necesidades que los operadores puedan requerir, que se recojan en las ofertas presentadas por los concursantes y sujeto a las condiciones previstas en el presente Pliego.

La APS ejecutará las obras de las vigas soporte de rail para las patas de las grúas así como de la playa ferroviaria según las especificaciones técnicas del adjudicatario recogidas en su oferta, cuyas instalaciones se repercutirán en las respectivas tasas concesionales.

El ámbito mínimo y máximo de la nueva terminal de contenedores que se ubicará en el Espigón Norte de Raos se recoge en el **ANEXO I**.

Con estos mismos objetivos de conseguir la implantación de una terminal de excelencia y aumentar los tráficos actuales se han perfilado tanto los requisitos de admisión como los criterios de valoración de las ofertas.

En cuanto a los primeros, y por lo que se refiere a la solvencia técnica, se requiere a los participantes acreditar que bien ellos directamente, bien otras sociedades del grupo al que pudieran pertenecer poseen experiencia en la gestión de concesiones administrativas vinculadas a la manipulación de contenedores. Asimismo, indicará los títulos académicos y profesionales del empresario y de los directivos de la empresa y, en particular, del responsable o responsables de la Terminal, así como de los técnicos encargados directamente de la misma. Así se considera que el posible concesionario tiene tanto la experiencia a nivel corporativo como los medios humanos suficientes para poder incorporar a esta nueva terminal.

En cuanto a los criterios de valoración, estos se dividen en una parte cualitativa en la que se valora el Plan de Negocio, y una parte cuantitativa que se ha denominado Propuesta Económica Financiera, teniendo la primera, una vez verificados el cumplimiento de los requisitos para admisión técnica, un 50% de la puntuación y la segunda otro 50%. Con esta distribución de la puntuación se persigue obtener por parte de los concursantes un buen análisis de cada uno de

los elementos de sus propuestas, pero también realizar una valoración lo más objetiva posible. En ambas variables tiene gran importancia tanto la actividad que se prevea, como a la que se comprometa el concesionario.

En el Plan de Negocio se valorarán junto a los criterios señalados por el artículo 86.2 del TRLPEMM como son las medidas de carácter medioambiental, de responsabilidad social corporativa, la estructura tarifaria y las tarifas máximas, el proyecto de inversión del concesionario y su plan comercial/estratégico para la captación y fidelización de nuevos tráficos.

La Propuesta Económica Financiera se divide en cuatro partes; en primer lugar, se valora el volumen de ingresos que como mínimo supondrá a la APS la nueva terminal, estimándose para ello las tasas de ocupación de la concesión en sus distintas fases, la tasa de actividad, y una estimación de las tasas del buque y de la mercancía de los tráficos mínimos comprometidos. Estas variables son una medida objetiva de la capacidad y la actividad a la que se compromete el concursante. Se propone puntuar el valor actualizado neto de estos ingresos mínimos para los primeros 40 años de la concesión o para el plazo que proponga el concursante.

En segundo lugar, se valora la inversión a la que se compromete el concesionario.

En tercer lugar, el tráfico mínimo y cuantías adicionales a las tasas de ocupación y actividad.

Y en cuarto lugar se tendrá en cuenta la disminución del plazo concesional, establecido en estas bases en un máximo de 40 años.

Dado el contexto actual de situación sanitaria ocasionada por el COVID-19, en el caso de repetirse un nuevo escenario como el que desencadenó el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, en el caso en que:

- Se encuentre en fase de obras la Terminal y el concesionario acredite que no puede iniciar las obras o el cumplimiento del plazo establecido para las mismas o ante la imposibilidad temporal de obtener las licencias, permisos u autorizaciones necesarias, o por otras causas no imputables al mismo, éste podrá solicitar prórroga para la realización de dichas obras.
- Se encuentre en explotación la Terminal, no tendrán efecto los tráficos mínimos y la concesión se regirá por las medidas que queden publicadas en las normativas correspondientes.

APARTADO SEGUNDO: SOBRE ESTE PLIEGO

PRIMERA. - Fundamento legal

El presente Pliego de Bases (en adelante también PLIEGO) se adopta con base a lo dispuesto en el artículo 86.3 del TRLPEMM, por el que se establece la necesidad de que cuando la Autoridad Portuaria convoque un concurso para el otorgamiento de una concesión en el dominio público portuario, el Consejo de Administración apruebe un Pliego de Bases del

concurso y un Pliego de Condiciones Generales y Particulares de la concesión para la ocupación de bienes de Dominio público portuario (en adelante, también, indistintamente Pliego de Condiciones o PCGP) que regularán el desarrollo de la concesión.

SEGUNDA. - Objeto

El objeto de este PLIEGO es la regulación del procedimiento de concurso para la selección de una oferta para la tramitación de expediente de otorgamiento de una CONCESIÓN ADMINISTRATIVA para la construcción y explotación de una terminal marítima de contenedores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, abierta al tráfico general, en el espigón norte de Raos del Puerto de Santander, en el ámbito espacial previsto en la Condición Particular 40 del PCGP. En adelante también denominada “Terminal de contenedores” o la “Terminal”.

TERCERA. - Órgano competente para su aprobación

De acuerdo con el artículo 86.3 del TRLPEMM antes referido corresponde al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santander la aprobación tanto del presente PLIEGO como del PCGP que regularán, ambos, la concesión.

APARTADO TERCERO: SOBRE LA CONCESIÓN ADMINISTRATIVA PARA LA OCUPACIÓN DE DOMINIO PÚBLICO

CUARTA. - Concesión administrativa para la ocupación de dominio público

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 81 del TRLPEMM la oferta seleccionada estará sujeta a previa concesión otorgada por la Autoridad Portuaria para la ocupación del dominio público portuario con obras o instalaciones no desmontables o usos con plazo superior a tres años.

QUINTA. - Plazo.

La CONCESIÓN se otorgará por un plazo de hasta 40 años, o el inferior que oferte el concesionario, prorrogable según lo dispuesto en el artículo 82 del TRLPEMM y recogido en la condición particular 41 del PCGP, conforme a la oferta presentada por el concursante.

SEXTA. - Otros títulos.

De acuerdo con la condición 39 del PCGP, el concesionario quedará, con el título de la concesión objeto de este concurso, expresamente autorizado a prestar los servicios comerciales incluidos en su propuesta y autorizados por la APS, y que serán los incluidos en dicha condición.

Considerando que el objeto concesional es el de la construcción y explotación de una terminal marítima de contenedores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías, el concesionario, en el momento de puesta en servicio de la terminal, deberá ser titular de licencia general de dicho servicio en el puerto de Santander o, en caso de no serlo, se tramitará simultáneamente al procedimiento de otorgamiento de la concesión y en un expediente único, la correspondiente licencia para la prestación del servicio ligada directa e

indispensablemente al uso privativo correspondiente a la concesión, todo ello de acuerdo con lo establecido por el artículo 115.4 TRLPEMM.

Alternativamente a lo anterior, el concesionario podrá optar por contratar el "Servicio portuario de manipulación de mercancías" con un tercero, quien deberá poseer la correspondiente licencia, vinculándola a la existencia de un contrato en vigor entre el solicitante de la licencia y el titular de la concesión, todo esto de acuerdo con la mencionada condición 39 del PCGP.

En el caso de realizar además otro tipo de mercancía general no contenerizada (tales como el Project Cargo), se requerirá de la licencia preceptiva.

APARTADO CUARTO: SOBRE EL OBJETO DEL CONCURSO PARA EL OTORGAMIENTO DE LA CONCESIÓN ADMINISTRATIVA

SÉPTIMA. - Objeto del concurso.

La APS convoca concurso público con el objeto de seleccionar una propuesta que se tramitará posteriormente para otorgar, en su caso, "CONCESIÓN ADMINISTRATIVA PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE UNA TERMINAL MARÍTIMA DE CONTENEDORES PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PORTUARIO DE MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS ABIERTA AL TRÁFICO GENERAL EN EL ESPIGÓN NORTE DE RAOS DEL PUERTO DE SANTANDER", en los terrenos definidos en la condición 40 del PCGP y de conformidad con el Proyecto Básico presentado en su oferta.

APARTADO QUINTO: SOBRE LAS PRESCRIPCIONES A CONSIDERAR POR LOS CONCURSANTES EN LA ELABORACIÓN DE SU PROPUESTA

OCTAVA. - Medios que aporta la Autoridad Portuaria.

La Autoridad Portuaria pondrá a disposición del concesionario, en función del diseño de terminal ofertado y la compatibilidad del resto de las operaciones portuarias, el muelle de Raos 3 para tráfico de contenedores bajo régimen de prioridad de atraque según horario establecido, con una longitud de muelle de hasta 472 metros de longitud y un calado de 13 m, en el ámbito representado en el plano que se incorpora al presente pliego como **ANEXO I**, siendo objeto de esta licitación el uso total o parcial de dicho muelle, según lo señalado en la base novena de este PLIEGO.

La APS ejecutará una serie de obras que abarcan las vigas soporte de rail para las patas de las grúas, incluyendo canaletas y arquetas, así como de la playa ferroviaria según las especificaciones técnicas del adjudicatario. En el caso de necesitar reforzar los cajones del muelle de Raos 3 será la APS la que acometa dichas obras. También se contemplan en este apartado la reordenación de viales que pueda tener lugar en la zona en cuestión como consecuencia del diseño de la Terminal. Las obras a ejecutar por la APS y su puesta a disposición serán de acuerdo con el proyecto constructivo en los términos de la oferta de concursante que resulte adjudicatario, de manera que se deberán definir de común acuerdo. Dichas obras se repercutirán en las preceptivas tasas concesionales.

Se establece el carácter preferencial de las operaciones del adjudicatario de la citada terminal de contenedores en la zona de maniobra y tránsito del muelle de Raos 3, con un ancho de 54 metros a contar desde el cantil del muelle, pudiendo la Autoridad Portuaria autorizar en dicha zona, la realización de operaciones por terceros, siempre que sean compatibles con la actividad de la misma sin interferir la normal operativa de la Terminal y ocupen exclusivamente espacios excluidos de tal concesión. En cualquier caso el escenario de mínimos, donde se contempla una superficie de patio de cerca de 36.000 m², la zona del muelle de Raos 3 que se dedicará al atraque de los buques que utilicen la terminal de contenedores serán los 200 primeros metros del mismo a partir del extremo este de la cinta de Solvay, con un resguardo de 50 metros, contados desde el extremo este de la alineación, hasta un máximo de 472 metros de muelle y 67.000 m² de superficie en el escenario de máximos.

NOVENA. - Requisitos mínimos en materia de superficie, obras e instalaciones a ejecutar por el concesionario

A) Ámbito de la Concesión

El concursante propondrá en su propuesta el ámbito de la concesión dentro de los espacios puestos a disposición por la APS de acuerdo con el plano del **ANEXO I** de este PLIEGO. El ámbito espacial de la concesión deberá cumplir con los siguientes condicionantes:

- Queda expresamente excluido la instalación de atraque y sus elementos de amarre y defensa.
- Queda expresamente excluido la zona de maniobra y tránsito establecida en el Acuerdo del Consejo de Administración de fecha 8 de octubre de 2015, en la que solo se autoriza la colocación de las instalaciones correspondientes a los equipos dedicados a la carga/descarga y manipulación de los contenedores. La superficie ocupada por estas instalaciones formará parte de la superficie de la concesión.
- El diseño de las instalaciones, así como de los procesos de carga/descarga, deben ser compatibles con la utilización de Raos 3 para cualquier otra operativa portuaria, siempre y cuando no se encuentre operando un buque en la terminal objeto del concurso.
- Deberá considerarse al menos 200 metros de línea de atraque y 40.300 m² de patio según lo reflejado en el **ANEXO I**.
- La superficie disponible para el establecimiento de la Terminal se encuentra en el Espigón Norte de Raos, estando comprendida dicha superficie entre la Terminal de Agroalimentarios (por el este) y la Terminal de Solvay (por el oeste).
- Deberá incluir los espacios complementarios necesarios para el desarrollo del objeto de la concesión (por ej. zona de aparcamiento de personal, viales interiores, zonas de visitas o inspección, etc....).
- La superficie se entregará en el estado en que se encuentre en el momento de la publicación del concurso, así como el estado de muelle y calado, situación que se supone conocida por cada uno de los concursantes. Se entregará dotada de los pavimentos e instalaciones de alumbrado, electricidad, agua, etc. que exista en ese momento en ella, y que se deberán mantener como servicios generales del puerto.

- La superficie exacta de la concesión será la que resulte del Acta de Replanteo, que se realizará subsiguientemente a su otorgamiento y será suscrita por el Concesionario y por la APS.

- El concursante tendrá a su disposición la información geotécnica del ámbito de la concesión existente en la APS. Asimismo, podrá ser autorizado, si lo solicita, a efectuar reconocimientos geotécnicos de la misma, previamente a la presentación de la correspondiente oferta, mediante los procedimientos que considere oportunos, con el fin de evaluar su capacidad portante de cara a la redacción del proyecto y elaboración del presupuesto de las correspondientes obras. Por ello se considerará, a todos los efectos, que el concursante conoce y acepta las condiciones geotécnicas para la cimentación de las correspondientes obras, con lo que será a riesgo y ventura del concesionario la utilización de dicha información geotécnica disponible, no asumiendo la APS ninguna responsabilidad y ningún coste ni indemnización o bonificación al concesionario por este motivo.

- El concursante, al participar en el presente concurso, queda enterado de todas las servidumbres que hay en la parcela objeto de la concesión y en sus proximidades como consecuencia de los servicios e instalaciones allí existentes. Si estima necesario el desvío de todos o algunos de ellos, tanto para la ejecución de las obras de la Terminal como para el desarrollo de su actividad, será autorizado, en su caso, a realizar dichos desvíos y correspondientes reposiciones, siendo todos los gastos ocasionados a su cargo.

- Dentro de la superficie objeto de la concesión existen los servicios e instalaciones que aparecen en el **ANEXO II** del presente Pliego de Bases y se relacionan a continuación:

- Red de drenaje de pluviales (campa y muelle)
- Red de abasteciendo de agua
- Instalaciones de alumbrado y BT
- Instalaciones de MT
- Red de fibra

- El espacio físico en el que se ubicará la concesión se encuentra en el Área Específica 10.1 del Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario del Puerto de Santander (Espigón Norte de Raos), estableciéndose en el artículo 6o las siguientes normas particulares:

"1. Uso global: Portuario comercial

*2. Alineaciones y usos pormenorizados:
Las establecidas en el plano de Calificación de suelo.*

3. Condiciones de parcelación:

No se establecen.

4. Condiciones de edificación:

Edificabilidad: 1,1 m²/ m² sobre parcela.

Altura máxima: 1 planta, 12,40 metros a cornisa y 16,90 metros a coronación. Se exceptúan aquellas construcciones (almacenes, depósitos o silos) que por necesidades funcionales precisen mayores alturas, inclinación de cubiertas, etc. En este tipo de edificaciones se permitirá una entreplanta de oficinas con ocupación de un máximo del 10% de la superficie edificada en planta.

*Tres plantas, 16 metros de altura a cornisa, exceptuando que por necesidades funcionales se precisen mayores alturas, en edificios de oficinas o de procesos ligados al uso principal.
Tipología edificatoria: edificios exentos o adosados.*

Distancia entre edificios dentro de la parcela: no se establece.

Longitud máxima de fachada: no se establece.

En el plano que se adjunta a esta memoria se representan las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Santander que afectan al ámbito, las cuales determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidas antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, carteles, etc.), así como el gálibo de los vehículos.

4.1 Condiciones específicas de la manzana 10.1.1.

En esta manzana, además de las edificaciones destinadas al almacenaje cubierto, para las que regirán las condiciones generales de edificación del Área 10.1, se permitirá la construcción de edificios exentos, separados de la edificación de almacenaje, dedicados a oficinas o servicios generales y talleres afectos funcionalmente a la edificación principal, con las siguientes condiciones adicionales de edificación:

Altura máxima: Dos plantas, 14,40 metros a coronación.

Distancia de edificios dentro de la parcela: no se establece.

Longitud máxima de fachada: no se establece.

Tipología edificatoria: edificios exentos o adosados.

5. Condiciones de estacionamiento y red viaria.

En el interior de las parcelas destinadas a almacenaje, la Autoridad Portuaria podrá exigir en las nuevas concesiones las siguientes dotaciones de estacionamiento:

1 plaza de vehículo ligero por cada 500 m² de edificación.

1 plaza de vehículo pesado por cada 1.000 m² de edificación.

1 plaza de vehículo ligero por cada 50 m² de oficina.

6. Condiciones de vinculación de la ordenación.

Las características de posición relativa y dimensiones de los nuevos muelles no pueden fijarse solamente por motivos de ordenación superficial sino que existen otras variables técnicas, como la composición de los suelos que deben soportarlos, y otras de explotación portuaria, como los tipos de tráfico a establecer en el futuro, que hacen que la ordenación presentada en el plan no pueda sino considerarse indicativa.

La concreción de la ordenación se realizará mediante los proyectos de construcción de los distintos tramos de muelle a establecer en el futuro, y los correspondientes proyectos de obras ordinarias para la definición de la infraestructura de las plataformas portuarias.

7. Condiciones de tramitación o desarrollo.

Mediante proyectos técnicos.

La ejecución de cualquier construcción o estructura en el área (postes, antenas, etc.) y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción y similares), requerirá resolución favorable de la Dirección General de Aviación Civil, conforme a los artículos 29 y 30 del Decreto sobre Servidumbres Aeronáuticas"

Según el artículo 2 del Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario, en todo lo no dispuesto en la normativa del Plan Especial se aplicarán, subsidiariamente las normas de edificación y uso del correspondiente planeamiento municipal.

B) Obras e instalaciones. Especificaciones y condiciones de cumplimiento de las obras.

El concesionario deberá ejecutar todas las obras e instalaciones necesarias para la Terminal incluidas en su proposición y que no vayan a ser ejecutada por la APS. Deberán contener, entre otras, la adecuación y habilitación del patio de contenedores, el cierre del área concesionada, las instalaciones de seguridad y control de acceso, las puertas de acceso/salida, aparcamientos de vehículo de personal, pavimentos y viales, red de drenaje de pluviales, red de saneamiento, red eléctrica (incluyendo centros de transformación), sistema de alumbrado, red de suministro de agua, instalación de protección contra incendios, redes de comunicación, canaletas y arquetas para cables de grúa y las instalaciones para depósito de contenedores reefer, edificios, naves, e instalaciones auxiliares.

Los equipos y operativas de trabajo serán tales que garanticen unas condiciones de trabajo que no pongan en riesgo ni la seguridad ni la salud de las personas que trabajen en la instalación.

Asimismo, el concesionario procederá al vallado la superficie concedida. Serán también por cuenta del concesionario el desmontaje y reubicación de las instalaciones existentes si fuera necesario, la señalización y ordenación de la superficie concesionada y la superestructura necesaria, así como la construcción de edificios auxiliares para el personal que opere en la terminal y de talleres, almacenes, y acometidas de los servicios necesarios para los equipos que utilice en las operaciones de carga y/o descarga y almacenamiento, y en general cualquier obra de superestructura, instalaciones y demás elementos precisos para desarrollar la prestación del servicio de manipulación de contenedores en la forma que oferte en su propuesta al Concurso y cumpliendo las prescripciones del Pliego de Bases y las del Pliego de Condiciones de la Concesión.

El proyecto de las referidas obras e instalaciones deberá estar suscrito por técnico competente y contendrá la documentación que establece el artículo 84 del TRLPEMM. Será sometido para su aprobación en el plazo de TRES MESES (3) meses a contar desde la notificación del otorgamiento de la concesión, y su ejecución se llevará a cabo dentro del plazo de construcción indicado en la proposición, debiendo iniciarse dentro del plazo establecido en el punto 44 del PCGP.

Dichas obras serán realizadas con arreglo al correspondiente proyecto técnico redactado por el concesionario y aprobado por la Dirección de la APS y su coste y su resultado final serán a riesgo y ventura del concesionario, no asumiendo la APS ningún coste ni indemnización o bonificación al concesionario por este motivo.

El proyecto presentado por el adjudicatario para la obtención de la concesión correspondiente debe cumplir los requisitos legales exigibles y contar con las licencias necesarias para su ejecución, que serán tramitadas por el propio concesionario ante las autoridades competentes, en su caso.

El adjudicatario se compromete a poner en servicio los equipos que considere oportunos para la realización de las operaciones, tales como equipos de carga/descarga del buque, de carga/descarga de camiones, equipos específicos de apilamiento y manipulación de mercancías, y en particular aquellos equipos e instalaciones destinados a reducir el impacto ambiental que la carga, descarga, manipulación y transporte de contenedores podría tener en el entorno del Puerto de Santander.

Además, el adjudicatario elaborará un plan de mantenimiento preventivo y correctivo tanto de los equipos de manipulación, como de los equipos destinados al control de los aspectos ambientales de las operaciones. Dicho plan de mantenimiento, con la programación de este, formará parte de la oferta presentada, debiendo estar, en todo momento, a disposición de la APS una vez que la instalación entre en operación.

El diseño funcional y las dimensiones de la terminal serán definidas por los concursantes en sus respectivas propuestas tras realizar el análisis pertinente.

Cada concursante deberá proponer una ordenación de la superficie dentro del ámbito de su concesión detallando entre otros: zona de maniobra, áreas de depósito, circulación de la Terminal, puertas de acceso al recinto, terminal ferroviaria, vías de las grúas, zonas de espera, centro de atención documental, zonas de inspección, disposición de edificios, instalaciones auxiliares, zonas de aparcamiento, zona de taller, reparación de maquinaria y mantenimiento preventivo, etc.

Según este diseño, el concursante deberá redactar un Proyecto Básico de las obras e instalaciones a ejecutar por el concesionario que se recogerán en el sobre número 2 (documentación de carácter técnico-económica) en los términos que se regulan en la base décimo cuarta letra E) del presente Pliego de Bases.

El proyecto de inversión de cada concursante podrá plantearse por fases de acuerdo con las previsiones de crecimiento previstas que sirvan de base para su propuesta y comprometiéndose a los plazos establecidos.

C) Maquinaria y Equipamiento

El concursante deberá proveer toda la maquinaria, equipamiento y medios para la explotación de la Terminal, como una terminal eficiente y sostenible, debiendo cumplir tanto los requisitos del PCGP como las características de la base décimo cuarta letra E) de este Pliego.

En el cálculo de rentabilidad de las instalaciones, el adjudicatario tendrá en cuenta que, en el caso de equipos móviles, su uso no tiene por qué estar restringido al ámbito de la Terminal, pudiendo utilizar estos equipos en las operaciones que realice como empresa estibadora en el resto del recinto portuario. En ningún caso el uso de estos equipos fuera del ámbito de la terminal podrá suponer retraso o reducción de la productividad en las operaciones propias de la Terminal, que tendrá preferencia en el uso de dichos equipos.

En cualquier caso, el conjunto de los equipos de carga/descarga y de manipulación de mercancías que el concesionario disponga en la Terminal, deberán ser suficientes para garantizar, como mínimo, los rendimientos y capacidades que se incluyen a continuación:

Grúas portacontenedores capaz de operar buques de capacidades superiores a	1.000 TEUs
Movimientos carga/descarga por buque atracado por hora/grúa	Entre el año 1 y 2: 20 A partir del año 3: 25
Tiempo de estancia de camiones por operación	Máximo 40 minutos
Volumen mínimo de import/export realizado por ferrocarril	Entre año 1 y 5: 5% A partir del año 5: 10%
Número de conexiones reefer	120

Cualquier modificación en las obras, equipos e instalaciones autorizados al Concesionario, que sea necesaria realizar durante el periodo de la concesión, será sometida a la previa autorización de la APS, a cuyo efecto se redactará el correspondiente proyecto, que deberá cumplir los requisitos indicados.

APARTADO SEXTO: SOBRE EL PROCEDIMIENTO DE CONCURSO PARA LA SELECCIÓN DE UNA OFERTA PARA LA TRAMITACIÓN DE LA CONCESIÓN ADMINISTRATIVA

DÉCIMA -. Régimen jurídico

El concurso para el otorgamiento de la CONCESIÓN ADMINISTRATIVA con el objeto indicado en la base segunda viene regulado por:

(i) El presente PLIEGO DE BASES del concurso para la construcción y explotación, en régimen de concesión administrativa, de la nueva terminal de contenedores en el espigón norte de Raos del Puerto de Santander.

(ii) Lo previsto en el PCGP de la CONCESIÓN en aquellas cuestiones en que exista una remisión del Pliego de Bases a aquel.

(iii) El TRLPEMM.

(iv) La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante, también, LPAC).

(v) La Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (en adelante, también LRJSP).

Lo anterior se entenderá sin perjuicio de cualquier otra normativa, sectorial o general, que resulte de aplicación al procedimiento.

Las referencias normativas contenidas en el presente PLIEGO se entenderán realizadas a las normas vigentes en el momento de redacción de este, o aquellas otras que pudieran dictarse en un futuro.

En caso de contradicción entre lo establecido entre el Pliego de Bases y el PCGP prevalecerá lo establecido en el primero.

DÉCIMO PRIMERA. - Requisitos para participar en el concurso

Podrán concurrir al CONCURSO objeto de este PLIEGO, las personas físicas o jurídicas de estados miembros de la Unión Europea o de terceros países que:

(i) Cumplan con las siguientes condiciones de aptitud:

- Tengan plena capacidad de obrar.

- Acrediten los requisitos de solvencia económica y financiera y técnica y/o profesional y los restantes requisitos que, en su caso, se establecen en este PLIEGO.

(ii) No estén incurso en causa de incompatibilidad de conformidad con lo dispuesto asimismo en el artículo 121 del TRLPEMM.

La participación de personas de terceros países no comunitarios quedará condicionada a prueba de reciprocidad, de conformidad con lo previsto en el artículo 68 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre de Contratos del Sector Público (en adelante, también, LCSP), salvo en los supuestos en los que los compromisos de la Unión Europea con la Organización Mundial del Comercio no exijan dicho requisito.

Se contempla la posibilidad de que más de un concursante concurren al concurso de forma conjunta, debiendo necesariamente en el caso de que resulten adjudicatarias constituir una nueva entidad con personalidad jurídica con carácter específico para la gestión de la concesión administrativa en los términos previstos en la base décimo tercera. Para la presentación de la oferta bastará con un compromiso en el que se indiquen los nombres y características de los

empresarios que las suscriben, la participación de cada uno de ellos y que se designe a la persona o entidad que les representará durante el concurso, así como un domicilio/dirección de correo electrónico habilitada para la práctica de notificaciones.

DÉCIMO SEGUNDA. - Requisitos de solvencia económico-financiera y técnica y profesional

Los concursantes deberán acreditar su solvencia económica-financiera y técnica y profesional mediante los medios y conforme a los requerimientos mínimos que se señalan a continuación:

A) Solvencia económico-financiera:

El volumen de negocio de la empresa o grupo de empresas al que pertenezca el concursante, referido al mejor ejercicio de los tres últimos disponibles (2017-2018-2019), debe ser igual o superior a 2.500.000 €/año.

Forma de acreditación:

- Concurantes: Declaración responsable.
- Posible adjudicatario: En el caso de personas jurídicas o físicas, mediante Cuentas anuales auditadas, aprobadas y depositadas en el registro oficial correspondiente. Todo ello de los tres últimos ejercicios anuales.

B) Solvencia técnica y profesional:

La justificación de solvencia técnica o profesional de los concursantes deberá acreditarse conforme se indica a continuación:

El concursante deberá acreditar que bien él directamente, bien otras sociedades del grupo al que pudiera pertenecer poseen participación igual o mayoritaria en el capital social de una sociedad o sociedades titulares de concesiones administrativas cuyo objeto sea la explotación de contenedores en los ejercicios 2017, 2018 y 2019. De concurrir varios concursantes de forma conjunta al menos uno de los concursantes deberá cumplir con este requisito, siempre y cuando este ostente una participación igual o superior al 50% en el capital de la sociedad (sea de nueva creación o preexistente) de conformidad con la Base Décimo Tercera.

Indicará títulos académicos y profesionales del empresario y de los directivos de la empresa y, en particular, del responsable o responsables de la Terminal, así como de los técnicos encargados directamente de la misma.

Forma de acreditación:

- Concurantes: Declaración responsable.
- Posible adjudicatario: Mediante certificados expedidos o visados por el órgano competente de las correspondientes Autoridades Portuarias o entidades gestoras del puerto en los que se hallen las terminales.

En el supuesto de que suscriban la oferta personas jurídicas que sean dominantes de un grupo de sociedades, en los términos previstos en el artículo 42 del Código de Comercio o el artículo

18 del TRLSC, a efectos de acreditar la solvencia técnica, se podrán tener en cuenta las sociedades pertenecientes al grupo de la persona jurídica dominante, siempre y cuando ésta acredite que tiene efectivamente a su disposición los medios necesarios de dichas sociedades para el cumplimiento de las obligaciones que se deriven de la adjudicación de este concurso.

DÉCIMO TERCERA. - Posibilidad de constituir una entidad con personalidad jurídica propia con carácter específico para la gestión de la concesión administrativa.

Podrán ser titulares de la concesión entidades con personalidad jurídica de nueva creación que cumplan con las condiciones establecidas en la condición 5 del PCGP. En dichos casos el concursante o concursantes (en este último caso, en el supuesto de actuar conjuntamente) podrán concurrir al concurso con el compromiso, para el caso de resultar adjudicatarios, de constituir una entidad con personalidad jurídica, que será la titular de la concesión (en adelante, las referencias al concursante se entenderán referidas al concursante individual o concursantes que concurren conjuntamente).

DÉCIMO CUARTA. - Procedimiento de concurso para la selección de una oferta para la tramitación del expediente de otorgamiento de la Concesión

A) Consideraciones previas:

La Autoridad Portuaria de Santander se reserva el derecho, mediante acuerdo adoptado en su caso por el Órgano competente para la aprobación del PLIEGO, de modificar el presente PLIEGO o los términos de su convocatoria, inclusive su revocación, en cualquier momento antes de que finalice el plazo de presentación de propuestas. A los posibles acuerdos que en este sentido se adopten se les dará la debida publicidad mediante su publicación, al menos, en el Tablón de Anuncios de la Autoridad Portuaria de Santander (sito en su domicilio social y en su Sede Electrónica) y en su Portal web (www.puertasantander.com).

Cada concursante presentará UNA (1) sola proposición, ya sea individual o juntamente con otros en relación con el objeto del concurso. Asimismo, empresas vinculadas no podrán presentar proposiciones diferentes. La infracción de esta previsión implicará automáticamente la exclusión de todas las proposiciones afectadas. A estos efectos se entiende por empresas vinculadas las que forman parte de un mismo grupo, por encontrarse en alguno de los supuestos previstos en el artículo 42 del Código de Comercio o ejerzan entre ellas un control o influencia significativa en su toma de decisiones financieras y de explotación, bien sea directa o indirectamente, o a través de pactos de accionistas o partícipes.

La presentación de la proposición implica la aceptación incondicional de lo previsto en el presente Pliego de Bases y en el PCGP, y la declaración responsable de que el concursante reúne todas y cada una de las condiciones exigidas para contratar con la Autoridad Portuaria.

Asimismo, se compromete a mantener vigente la documentación requerida para la adjudicación de la concesión notificando a la APS cualquier modificación que se produzca con posterioridad a la presentación de la propuesta, así como durante la vigencia de la concesión de otorgarse la misma.

La presentación de una proposición por parte de una concursante comporta el conocimiento y aceptación de los documentos que rigen el concurso, documentos que considera suficientes tanto para la confección de su proposición como para el posterior desarrollo de la concesión.

Los concursantes indicarán en su caso aquellas partes de sus propuestas sujetas al principio de confidencialidad.

El plazo durante el cual los concursantes mantendrán la validez de sus proposiciones será de OCHO (8) meses contados desde la fecha de apertura de la propuesta técnico – económica. Si transcurrido dicho plazo la APS no ha resuelto el concurso, dicha circunstancia les habilitará para retirar sus propuestas recuperando la garantía provisional constituida y sin derecho a ser indemnizados por la APS por tal motivo.

Serán válidas las notificaciones que la Autoridad Portuaria de Santander efectúe en la dirección de correo electrónico requerida a los concursantes a estos efectos, debiendo éstos acusar recibo de la recepción.

Lo anterior no excluye la posibilidad de efectuar notificaciones por cualquier otro medio admitido en derecho.

Únicamente se atenderán las aclaraciones a los documentos que rigen el concurso que sean remitidas a través de la cuenta de correo dominiopublico@puertosantander.com.

Las contestaciones a las aclaraciones que en su caso se emitan serán objeto de publicación en el Portal web de la APS (www.puertosantander.com) junto con los documentos que rigen el procedimiento.

B) Publicidad de la convocatoria y plazo de presentación de propuestas:

Conforme a lo previsto en el artículo 86.4 del TRLPEMM, la convocatoria del concurso se publicará en el Boletín Oficial del Estado (BOE) así como en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE) por cuanto el valor de las obras a ejecutar por el concesionario se estima es igual o superior al límite establecido en el artículo 1 del Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales.

En dicho anuncio se indicará:

- 1/ La fecha y hora máximas para la presentación de las propuestas que, en cualquier caso, no será inferior a TREINTA (30) días.
- 2/ El lugar, fecha y hora en el que la Comisión de Selección de la Autoridad Portuaria de Santander, en acto no público, procederá al examen y calificación de la documentación para la admisión contenida en el Sobre Nº 1.
- 3/ El lugar, fecha y hora en el que, en acto público, la Mesa abrirá el Sobre Nº 2 correspondiente a la documentación técnico – económica.

C) Acceso a los documentos que rigen el concurso:

A partir del día siguiente al de la publicación del anuncio del concurso los posibles concursantes tendrán a su disposición en las oficinas de la Autoridad Portuaria de Santander (Departamento de Dominio Público), durante el horario de estas (de 08:30 h a 14:30 h), el presente PLIEGO y el PCGP.

Asimismo, dichos documentos estarán a disposición de los concursantes en la página Web de la APS, www.puertasantander.com, en el apartado "Autoridad Portuaria"- "Anuncios y concesiones" (<http://www.puertasantander.es/cas/anuncios.aspx>).

La Autoridad Portuaria de Santander no estará obligada a atender las solicitudes que reciba de envío de dichos documentos, por cuanto los Pliegos estarán disponibles de forma electrónica y gratuita.

D) Lugar y forma de presentación de las propuestas:

Las propuestas para participar en el concurso para la selección de una oferta para tramitar el otorgamiento de la CONCESIÓN objeto de este PLIEGO serán entregadas en mano en el Registro General de la Autoridad Portuaria de Santander (Muelle de Maliaño, s/n, 39011 Santander) en horario de apertura de 09:00 h a 13:00 h, o enviadas por correo postal hasta la fecha y hora máximas de presentación indicadas en el anuncio. No se admitirán las enviadas por cualquier otro medio distinto a los señalados.

De remitirse por correo, el concursante deberá justificar la fecha de imposición del envío en la oficina de correos, que deberá ser anterior a la fecha y hora límites para la recepción de propuestas, y anunciar a la Autoridad Portuaria la remisión de la propuesta mediante correo electrónico a la dirección contratacion@puertosantander.com, fax (942203633) o telegrama en el mismo día. Sin la concurrencia de ambos requisitos no será admitida la proposición si es recibida con posterioridad a la fecha de terminación del plazo. Transcurridos, no obstante, los DIEZ (10) días naturales siguientes a la fecha indicada sin haberse recibido la proposición, ésta no será admitida en ningún caso.

E) Contenido de las propuestas de los concursantes:

1) Documentación a presentar:

Las propuestas de los concursantes constarán de dos sobres, de al menos tamaño DIN A-4, cerrados y firmados en su exterior por el concursante o persona que lo represente, y llevar escrito en el anverso su título y el nombre, domicilio y un correo electrónico de contacto del concursante, según se detalla a continuación:

Título: "SOBRE Nº 1 - DOCUMENTACIÓN PARA LA ADMISIÓN – Concurso público con objeto de seleccionar la oferta para la tramitación de una concesión administrativa para la construcción y explotación de la terminal de contenedores en el espigón norte de Raos del Puerto de Santander. [Nombre o razón social del concursante, domicilio y correo electrónico de contacto]" .

En este sobre deberá incluirse obligatoriamente la documentación que acredite:

1. **Identificación del concursante** que presenta la proposición con indicación, como mínimo, de lo siguiente:

- 1.1. Nombre o razón social.
- 1.2. Domicilio a efectos de notificaciones.
- 1.3. Correo electrónico a efectos de notificaciones.
- 1.4. En su caso, identificación de la persona física que presenta la propuesta.

De concurrir varios concursantes de forma conjunta dicha información se facilitará respecto de cada uno de ellos y se acompañará del compromiso a que se refiere el apartado 4 siguiente.

2. Documentación acreditativa de la **capacidad de obrar**:

- 2.1. Si se trata de una persona física, documento nacional de identidad (DNI) o documento que, en su caso, legalmente le sustituya; en el supuesto de ciudadanos extranjeros, documento equivalente al DNI.
- 2.2. Las personas jurídicas mediante la presentación de la escritura o documento de constitución, los estatutos o el acto fundacional, en los que conste su objeto social y las normas por las que se regula su actividad, debidamente inscritos, en su caso, en el registro público que corresponda, según el tipo de persona jurídica de que se trate.

Cuando se trate de empresarios no españoles que sean nacionales de Estados miembros de la Unión Europea, la capacidad de obrar se acreditará por su inscripción en el registro procedente de acuerdo con la legislación del Estado donde estén establecidos, o mediante la presentación de una declaración jurada o un certificado, en los términos que se establezcan en la normativa de desarrollo de la legislación de contratos del sector público.

Los demás empresarios extranjeros, deberán acreditar su capacidad de obrar con informe o certificación de la Misión Diplomática Permanente de España en el Estado correspondiente o de la Oficina Consular en cuyo ámbito territorial radique el domicilio de la persona jurídica, aportando asimismo manifestación de que se da la "condición de reciprocidad", salvo que se trate de personas o empresas de terceros países excepcionados con base a los compromisos de la Unión Europea con la Organización Mundial del Comercio.

3. Documentación acreditativa de la **representación** e identidad, en su caso, de quien presente la propuesta en nombre del concursante.

- 3.1. Los que comparezcan o firmen presentaciones de propuestas en nombre de otros, aportarán poder bastante al efecto y su DNI o documento que, en su caso, legalmente le sustituya.
- 3.2. Si el concursante fuera sociedad mercantil, el poder general deberá figurar inscrito en el Registro Mercantil.

Si se trata de un poder para acto concreto, no es necesaria la inscripción en el Registro Mercantil, de acuerdo con el artículo 94.5 del Reglamento de dicho Registro.

4. En el caso de propuestas presentadas por varios concursantes de forma conjunta, compromiso –que deberá formalizarse por todos ellos– en el que se indicará el porcentaje de

participación de cada uno de ellos y los datos de contacto de la persona que actuará en representación de esta durante la tramitación del concurso.

5. Documentos acreditativos de no estar incurso en las **causas de prohibición para contratar** establecidas en el artículo 71 de la LCSP, y que se encuentran al corriente de sus obligaciones tributarias y con la seguridad social o normativa que le sustituya.

6. Documentos acreditativos de la **solvencia económico-financiera y técnica y/o profesional** conforme a los requerimientos mínimos previstos en la Base Décimo Segunda.

7. Declaración responsable de **no concurrencia de causa de incompatibilidad** a que se refiere el artículo 121 del TRLPEMM.

8. En su caso, y necesariamente cuando la propuesta se presente por varios concursantes de forma conjunta, **compromiso de constitución de una entidad con personalidad jurídica propia** conforme a lo previsto en la Base Décimo Tercera de resultar adjudicatarios del concurso.

9. **Composición accionarial o de participaciones del concursante** en el momento de presentación de la propuesta con detalle del grupo de empresas del que se es parte integrante y de las empresas vinculadas, de ser el caso, tal como se define en las consideraciones previas de esta Base Decimocuarta.

10. Declaración responsable de cada empresa sola o formando parte de una oferta conjunta con compromiso de constitución de una entidad con personalidad jurídica propia que se presente a la licitación en la que se haga constar, en su caso, su **pertenencia a un grupo de empresas** (entendiéndose, por empresas pertenecientes a un grupo, aquéllas que se encuentren en alguno de los supuestos contemplados en el art. 42.1 del Código de Comercio) **o, en caso contrario, su no pertenencia a ningún grupo**. En caso de pertenencia, se indicará en la declaración responsable que ninguna de las empresas del grupo participa en el concurso y cada una de las empresas acompañará una relación de todas las agrupadas con ella.

11. Documento acreditativo de la constitución de la **garantía provisional prevista en el artículo 93.1 del TRLPEMM**.

Dicha garantía se constituirá por un importe de 300.000,00.- € equivalente al dos por ciento (2%) del presupuesto de inversión estimado en 15.000.000,00.- € (presupuesto de ejecución sin IVA) de las obras e instalaciones adscritas a la concesión incluidas en el Modelo de Propuesta de Inversión y Tasas a Abonar (**ANEXO III** de este PLIEGO).

De acuerdo con lo previsto en el artículo 95 del TRLPEMM se constituirá a disposición del Presidente de la APS, con carácter solidario respecto al obligado principal, con inclusión de renuncia expresa a los beneficios de orden, división y excusión, de naturaleza irrevocable y ejecución automática por resolución del Presidente. Para hacer efectiva esta garantía, la APS tendrá preferencia sobre cualesquiera otros acreedores sea cual fuere la naturaleza de los créditos y el título en el que funden su pretensión.

Podrá constituirse por cualquiera de los medios que se establezcan en la normativa de contratación del sector público Estatal vigente en cada momento. De consignarse mediante

aval o seguro de caución, este deberá sujetarse a los modelos que se adjuntan como documentos en el **ANEXO IV** al presente PLIEGO y estar bastantado por los Servicios Jurídicos del Estado o por el asesor jurídico de la entidad.

En el caso de concursantes que concurren conjuntamente, la garantía provisional podrá constituirse por uno o varios de ellos, siempre que en conjunto se alcance la cuantía de esta, y garantice solidariamente la proposición presentada por todos ellos.

12. En el supuesto de concursantes extranjeros, declaración de someterse a la **jurisdicción** de los Juzgados y Tribunales españoles de cualquier orden para todas las incidencias que, de modo directo o indirecto, pudieran surgir de la Concesión o del concurso, con renuncia, en su caso, al fuero jurisdiccional extranjero que pudiera corresponderle.

Título: “*SOBRE Nº 2 - DOCUMENTACIÓN DE CARÁCTER TÉCNICO-ECONÓMICA - Concurso público con objeto de seleccionar la oferta para la tramitación de una concesión administrativa para la construcción y explotación de la terminal de contenedores en el espigón norte de Raos del Puerto de Santander. [Nombre o razón social del concursante, domicilio y correo electrónico de contacto]*”.

En este sobre deberá incluirse obligatoriamente la siguiente documentación, con la extensión que así mismo se detalla:

1. Plan de negocio

1.1. Plan comercial y de desarrollo de negocio

El fin último del plan comercial y de desarrollo de negocio es presentar la estrategia del concursante, en la que se justifique y explique ampliamente 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.

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 dar un servicio eficiente y competitivo para atender a los buques.

Junto a estas visión y misión deben incluir los objetivos y la estrategia del concursante para lograr los mismos.

El concursante deberá explicitar como mínimo lo siguiente:

- a) El papel de la nueva Terminal en relación con otras terminales operadas por el concursante en otros puertos, en su caso.
- b) La estrategia de captación de tráfico y de ampliación de mercados que se propone seguir.

La formulación de la estrategia del concursante ha de centrarse en:

1. Justificar al máximo las previsiones de tráfico a que se compromete para todo el periodo de la concesión, a cuyos efectos deberá describir:
 - a) Los mercados del hinterland y del foreland a desarrollar.

- b) La estrategia de atracción de carga y de navieras asociadas en su caso.
 - c) Los ámbitos geográficos y los segmentos de carga de mayor potencial para la nueva Terminal, tanto de carga seca como de reefer contenerizado.
2. Justificar las previsiones de tráfico que espera el concursante para todo el periodo de la concesión, a cuyos efectos deberá describir los mercados específicos a captar, acuerdos comerciales con operadores logísticos y tráfico propios, en su caso.
3. Justificar su estrategia intermodal y de reparto modal del transporte terrestre de mercancías (carretera y ferrocarril), abordando, al menos, los siguientes puntos:
- a) Compromiso del concursante con operadores ferroviarios para fomentar este tipo de tráfico.
 - b) Operaciones del concursante en terminal intermodales en el hinterland.
 - c) Compromiso del concursante con el desarrollo de nuevos proyectos intermodales para carga reefer contenerizada, fomentado el uso del ferrocarril.
 - d) Compromiso del concursante de dirigir el tráfico hacia el transporte ferroviario de parte de los tráfico operados en la Terminal, que deberá ser como mínimo del 5% del volumen de tráfico de import/export durante los cinco primeros años de operación y del 10% a partir del quinto año de operación.

En base a lo anteriormente expuesto, el concursante presentará el volumen de tráfico mínimo comprometido de contenedores, para todo el período de duración de la concesión, incluido un período de crecimiento progresivo (ramp-up) de 5 años (en fase operativa), que no será inferior en ningún caso a 35.000 TEUs import/export, para todo el período de duración de la concesión, que deberá ser coincidente con el que a su vez se detalla en la Propuesta de Inversión y Tasas a abonar, tal y como se detalla en el **ANEXO III** de este PLIEGO. El tráfico mínimo establecido de 35.000 TEUs/año se podrá considerar el promedio en el transcurso los tres primeros años de operación, siendo en los sucesivos el anual exigido u ofertado por el concursante.

1.2. Plan Técnico / de Inversión

El plan técnico y de inversión debe incluir al menos los siguientes elementos:

1.2.1. Plano delimitando el ámbito de la concesión en el que se incluya la medición de la superficie de terrenos y se acote la longitud de muelle para las operaciones.

1.2.2. Descripción del diseño propuesto para la Terminal incluyendo un plano en el que se represente la zona de maniobra, áreas de depósito, zona de reefers, conexión con la terminal ferroviaria, vías de grúas, talleres, circulación de tráfico interno, puertas de acceso al recinto, áreas de espera y centros de control de documentos, y el diseño de edificios e instalaciones auxiliares.

El diseño de las instalaciones de la Terminal debe ser compatible con el resto de las operaciones a desarrollar por otros operadores en la zona de maniobra y tránsito.

1.2.3. Proyecto Básico de las Obras e Instalaciones de la Terminal, incluyendo memoria, plan de obra, planos y presupuesto.

1.2.4. Detalle del equipamiento y maquinaria que el concursante se compromete a adscribir a la Terminal para la correcta explotación de esta, de modo que se garanticen o mejoren los niveles de servicio exigidos. El concursante deberá presentar y justificar sus compromisos de mejora respecto a los mínimos fijados en la Base Novena apartado C).

Se deberá presentar tanto una descripción funcional de los equipos y maquinaria como un listado donde se detallen los elementos más relevantes: el número, la descripción técnica, año de construcción/fabricación, el valor estimado de inversión, el año de puesta en servicio, y su rendimiento máximo asignable. Se deberá tener en cuenta, tal y como se establece en la condición 45 del PCGP, que la Terminal deberá ofrecer sus servicios los 7 días a la semana / 24 horas al día.

A este respecto se consideran como elementos de maquinaria más relevantes los medios de carga/descarga de muelle, esto es, las grúas portacontenedores de muelle, y el equipamiento de patio y de la terminal ferroviaria.

De la misma manera, en cuanto a las operaciones terrestres, se considera relevante el control de las puertas, por lo que se requiere se detalle el número de carriles a instalar y el sistema de control.

Para justificar adecuadamente el plan de inversiones en equipamiento anteriormente detallado, el concursante deberá aportar un plan de operaciones según el apartado 1.3 a continuación, contemplando las operaciones marítimas y la totalidad de las terrestres, así como las medidas preventivas y de seguridad correspondientes. También se deberán describir los equipos y maquinaria complementarios que se consideren más adecuados para la manipulación de los contenedores de import/export, en particular los equipos destinados al movimiento de contenedores entre puerta y patio.

Se deberá especificar y justificar el número máximo de grúas que se podrán instalar en el muelle.

1.2.5. En base a la información anterior se deberá presentar un cronograma de inversiones y su justificación. El concursante 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.

1.2.6. El concursante deberá indicar y justificar adecuadamente la capacidad anual de la terminal (TEUs/año) y el nivel de servicio propuesto, incluyendo todos los cálculos y la documentación complementaria que permitan acreditar los niveles propuestos por el concursante de capacidad de la Terminal, en base a las características propias del tráfico previsto. Esta capacidad en todo caso no deberá ser inferiores a las recogidas en la Base Novena letra C) del Pliego.

1.2.7. Justificación de que tanto el diseño de las instalaciones, como de los procesos de carga/descarga, son compatibles con la utilización de Raos 3 para cualquier otra operativa

portuaria, siempre y cuando no se encuentre operando un buque en la terminal objeto del concurso.

1.3. Plan de operaciones

El concursante deberá presentar su plan operativo para la Terminal, que debe incluir como mínimo:

(i) Tipo de operaciones: operaciones de buque, operaciones de recepción/entrega, depósito, operativa de puertas (carretera y ferrocarril).

(ii) Sistema operativo, IT y sistema TOS.

(iii) Niveles de servicio previsto en operaciones marítimas y terrestres, tales como, por ejemplo, rendimientos para carga/descarga del buque y tiempos de estancia del buque, relacionado con el número medio de movimientos de los buques que escalen.

Deberá figurar una descripción detallada de la gestión que se propone para la terminal, entre las que se destaca la preparación, ejecución y control de las operaciones, escalas previstas cada año, frecuencia de las mismas, características de los buques, sistemas de manipulación y almacenamiento y en general todos los datos necesarios para justificar el dimensionamiento y organización de la Terminal, así como un estudio detallado de la productividad de la misma, justificando el cumplimiento de las capacidades y rendimientos a que hace referencia la Base Novena del Pliego. A estos efectos se incluirá una descripción detallada del flujo de mercancía y de los equipos y operaciones involucrados en las fases de estiba/desestiba, carga/descarga, transporte horizontal, depósito, y entrega/recepción.

El concursante entregará un flujograma y esquema de las instalaciones y procesos de la Terminal, que deben ser compatibles con el resto de las operaciones a desarrollar en la zona de maniobra y tránsito de la zona afecta a la misma.

1.4. Plan de Conservación y mantenimiento.

(i) Plan de conservación y mantenimiento.

(ii) Programa de inversiones por reposición de activos y por otras necesidades (aumento de tráfico).

Se deberá presentar un plan anualizado de la maquinaria para toda la vida de la concesión, coherente con la propuesta del punto anterior 1.2.4.

(iii) Medidas preventivas y de seguridad.

1.5. Plan de organización

El plan de organización debe incluir los siguientes elementos, como mínimo: Descripción general de la estructura organizativa de la compañía concesionaria, equipo directivo, empleo y políticas laborales, y programa de formación y capacitación que se proporcionará a los empleados, centrándose en los procesos de terminales de contenedores.

1.6. Responsabilidad Social Corporativa

El concursante deberá presentar su plan de Responsabilidad Social Corporativa (RSC) para la Terminal.

(i) Objetivos y principios básicos de la estrategia de RSC de la concesionaria

(ii) Plan de acción para la involucración de los actores principales (stakeholders)

(iii) Estrategias de gobierno corporativo

(iv) Compromisos de RSC, tales como:

- La promoción de medidas de igualdad de género, conciliación familiar, personal y laboral y condiciones de accesibilidad universal que mejoren los mínimos establecidos en la Ley 3/2007 de 22 de marzo para la igualdad efectiva entre mujeres y hombres, y
- La promoción del empleo estable y de crecimiento económico

(v) Impactos en la sociedad y la comunidad, y propuestas

de mejora de la integración y cohesión de la comunidad portuaria

(vi) Código de Conducta de los negocios de la compañía concesionaria y/o su grupo (sistema de compliance).

1.7. Plan Medioambiental

1.7.1. Plan Medioambiental

El concursante deberá presentar su Plan Medioambiental, coherente con su Plan de Negocio, que permita desarrollar y mantener una terminal sostenible y segura, a la vanguardia de las exigencias legales y sociales. El Plan debe incluir los siguientes elementos como mínimo, el compromiso de adopción, antes de los dos años tras la puesta en operación de la Terminal, de un sistema de gestión ambiental conforme a la norma ISO14001 cuyo alcance operativo cubra todas las actividades de carga/descarga de buques, transporte horizontal, almacenamiento, entrega/recepción y tareas de limpieza y mantenimiento de superficies de trabajo y de equipamiento, y demás requerimientos en materia medioambiental contenidos en el PCGP, así como las normas medioambientales del Puerto de Santander y de participación en las iniciativas conjuntas que promueva la APS en el seno de su Comunidad Portuaria en esta materia.

A estos efectos deberá detallar el alcance espacial y operativo exacto del sistema de gestión ambiental, así como la política ambiental de la Terminal, una evaluación de los riesgos ambientales de las operaciones y los procedimientos ligados al control operacional previsto en base a dicha valoración de riesgos.

1.7.2. Plan de Gestión Ambiental en la fase de construcción.

El concursante deberá presentar su Plan de Gestión Ambiental para la Terminal en la fase de construcción, que incluirá un estudio de evaluación de riesgos/impactos ambientales, determinando qué efectos ambientales pueden ser considerados como significativos y donde

se establezcan las medidas correctoras que se prevea aplicar, en cumplimiento de la normativa vigente.

Entre otros y no exclusivamente, se hará referencia a riesgos/impactos relativos a contaminación del mar, contaminación del aire, ruidos, residuos, salud, uso de energía, etc.

1.7.3. Buenas prácticas operativas y de mantenimiento

Se hará una descripción detallada de los procedimientos operativos y sistemas de prevención y control destinados a evitar y minimizar emisiones a la atmósfera y vertidos al agua o al suelo en las operaciones de carga/descarga de buques, transporte horizontal, apilado y levante en almacén, y entrega/recepción.

Se establecerán los protocolos, programas y equipos destinados a lograr un adecuado estado de limpieza y mantenimiento de las superficies de trabajo, y equipos de manipulación de mercancías y sistemas de atenuación y control de la contaminación.

A estos efectos, se dispondrá de equipos de medición de calidad de aire fuera de la instalación.

1.7.4 Gestión de residuos y de aguas residuales y de escurrimientos

Se hará una descripción de las zonas de almacenamiento de residuos y procedimientos de recogida, segregación y entrega a gestor autorizado.

Asimismo, una descripción de los procedimientos operativos y de los equipos previstos para reducir y controlar el volumen de aguas de escurrimientos susceptibles de estar contaminadas por arrastre de mercancía, y equipos previstos para reducir el riesgo de vertido en tareas de repostado, limpieza y mantenimiento de maquinaria.

El adjudicatario tendrá su propia instalación de vertido en su caso.

1.7.5. Medidas de mejora ambiental complementarias

Será objeto de valoración dentro del Plan Medioambiental las medidas de mejora ambiental complementarias que el concursante pueda aportar relativas a:

- a) Medidas de reducción en emisiones de CO₂ equivalente y/o en consumo energético en maquinaria, equipos e instalaciones y porcentaje de uso de la playa ferroviaria de la Terminal.
- b) Porcentaje de energía procedente de fuentes renovables que utilizará durante el plazo de la concesión de la Terminal, debidamente justificado.
- c) Porcentaje de maquinaria y equipos eléctricos o que funcionen con combustibles alternativos no derivados del petróleo, instalado en la Terminal.
- d) Porcentaje de agua residual que se reutilizará dentro de la Terminal.

1.8. Plan de Calidad

El concursante deberá aportar un Plan de Calidad de Servicio, que permita asegurar la máxima calidad del servicio ofrecido al cliente, que incluya indicadores medibles y cuantificables que permitan evaluarlo, así como un programa de mejora continua que conlleve la realización

periódica de una encuesta de satisfacción a los clientes. Este Plan de Calidad debe poder ser certificable de acuerdo con los referenciales específicos para esta actividad aprobados por Puertos del Estado y por el Consejo de Administración de la APS, siendo coherente con el Plan Comercial y de Desarrollo de negocio.

Deben incluir al menos los siguientes compromisos:

- Ritmos mínimos garantizados para carga/descarga del buque.
- Ritmos mínimos garantizados en la expedición/recepción de mercancía en la Terminal.
- Sistema de bonificaciones en las tarifas de servicios de la Terminal en caso de incumplimiento de la estancia máxima del buque en el Puerto.
- Procedimiento para controlar el peso de la mercancía a la salida/entrada de la Terminal.
- Trazabilidad de los productos manipulados en la Terminal e identificación de los distintos contenedores sometidos a control de calidad.

El Plan debe incluir el compromiso de adopción, antes de los dos años tras la puesta en operación de la Terminal, de un sistema de gestión de calidad conforme a la norma ISO9001 cuyo alcance operativo cubra todas las actividades de carga/descarga de buques, transporte horizontal, almacenamiento, entrega/recepción y tareas de limpieza y mantenimiento de superficies de trabajo y de equipamiento.

1.9. Plan económico financiero

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

- (i) Será un modelo anual (ejercicio cerrado a 31 de diciembre) tomando como fecha de comienzo de la concesión el 1 de enero de 2021
- (ii) Los flujos de efectivo se expresarán en miles de euros
- (iii) Todos los precios y gastos deben indexarse con la tasa de inflación anual (se asume que es del 2% p.a.)
- (iv) El modelo financiero debe estar de acuerdo con el Plan de negocio del concursante
- (v) El modelo financiero debe referirse al plazo de la concesión (sin prórrogas)
- (vi) 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)
- (vii) Los resultados del modelo financiero deben demostrar la viabilidad del Plan de negocio y deben incluir una descripción general de los índices financieros relevantes, que incluyen al menos: valor actual neto, tasa interna de retorno, payback, rendimiento sobre el capital, e índice de cobertura del servicio de la deuda

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:

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

(ii) Gastos de operación:

- Los costes laborales
- Combustible y consumibles
- Costes de mantenimiento y conservación
- Costes de seguros
- Consumos y aprovisionamientos
- Gastos generales
- Otros costes (a describir)

(iii) Tasas del concesionario a la Autoridad Portuaria

- Tasa del buque (T₁) y Tasa de la mercancía (T₃), considerando que las instalaciones de atraque no están en concesión
- Tasas de ocupación (de terrenos) y de instalaciones (vigas grúa y vías ferrocarril).
- Tasa de actividad contenedores y mercancía general no contenerizada (Project Cargo).

(iv) Impuestos:

- Impuesto de Sociedades usando como hipótesis un tipo de gravamen del 25%

(v) Ingresos de explotación

- Ingresos por tarifas por manejo de carga/descarga a buque, por operación de puertas, por operación de camiones, por depósito, etc.
- Ingresos por tarifas del buque y la mercancía.
- Otras fuentes de ingresos.

(vi) Financiación:

- Apalancamiento financiero (ratio deuda / capital) para 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

2.- Propuesta Económica

De acuerdo con el Plan de Negocio, el concursante recogerá su propuesta económica según el modelo de "Propuesta de Inversión y Tasas a Abonar a la Autoridad Portuaria de Santander" incorporado a este Pliego como **ANEXO III**.

Esta propuesta económica debe cumplir con los siguientes requisitos:

- En cuanto a las tasas anuales (IVA no incluido):

- Tasa por ocupación de terrenos de dominio público portuario destinados a actividades portuarias relacionadas con el intercambio entre modos de transporte y las relativas al desarrollo de servicios portuarios, cuya cuantía anual se devengará por semestres anticipados, a partir del día siguiente al de la notificación de la resolución de otorgamiento de la concesión. Esta tasa se actualizará de conformidad con lo establecido en el TRLPEMM y se calculará de la siguiente forma:
 - Cinco y medio por ciento (5,5%) del valor de los terrenos, según las zonas a ocupar (XA: 118,65 €/m² y año de terreno, XT: 131,07 €/m² y año de terreno), sobre la superficie que el concursante proponga en su oferta.
 - En el caso de ocupación de vuelo o subsuelo se aplicará el dos con setenta y cinco por ciento (2,75%) del valor de la base imponible según las zonas a ocupar (XA: 118,65 €/m² y año de terreno, XT: 131,07 €/m² y año de terreno), sobre la superficie de vuelo o subsuelo que el concursante proponga ocupar con instalaciones o acometidas.
 - En el caso de ocupación de instalaciones se aplicará el tres y medio por ciento (3,5%) del valor de las obras e instalaciones y el 100% del valor de la depreciación anual asignada.

Estas cuantías serán actualizadas y revisadas de acuerdo con las nuevas valoraciones de terrenos y lámina de agua que sean aprobadas por el Ministerio de Fomento, conforme a lo establecido en el artículo 178 del TRLPEMM.

Además, los concursantes podrán ofertar importes adicionales a los establecidos para esta tasa de ocupación de dominio público portuario, de acuerdo con el artículo 180 del TRLPEMM. Las cantidades adicionales ofertadas, al carecer de naturaleza tributaria, no estarán sometidas al régimen de actualización previsto en el artículo 178 de dicha norma.

Las obras a realizar por la APS, vigas soporte de rail para las patas de las grúas, incluyendo canaletas y arquetas, así como de la playa ferroviaria según las especificaciones técnicas del adjudicatario, serán repercutidas en las preceptivas tasas de instalaciones.

- Tasa de actividad por el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios en el dominio público portuario, cuya cuantía total anual se abonará por semestres vencidos, no podrá ser inferior al mayor de los siguientes valores: al 20% de la cuota líquida anual de la tasa de ocupación de terrenos o al valor resultante de aplicar el tipo de gravamen fijado al tráfico o actividad mínima establecida. Esta tasa se actualizará de conformidad con lo establecido en el TRLPEMM y se devengará a partir del día

siguiente a la fecha de reconocimiento de las obras e instalaciones que permite el inicio de la explotación de la Terminal. La tasa de actividad estará constituida por los siguientes conceptos y cuantías, en función de la propuesta del concursante:

- Por la prestación de servicios, el tipo de gravamen se fija en función del tráfico portuario desarrollado en el ámbito de la concesión, por la cuantía propuesta por el concursante, para la que se establece un límite inferior de 1,57 €/TEU import/export lleno/vacío (ídem para contenedores de tránsito) y un tráfico mínimo de 35.000 TEUs/año.

El concesionario deberá proponer un volumen de tráfico mínimo comprometido de tráfico import/export de contenedores, tanto llenos como vacíos y/o tránsito, para cada año operativo de la concesión, debiendo ser en el quinto año de la concesión superior al 40% de la capacidad de la Terminal ofertada por el concursante. El tráfico mínimo establecido de 35.000 TEUs/año se podrá considerar el promedio en el transcurso los tres primeros años de operación, siendo en los sucesivos el anual exigido u ofertado por el concursante.

Para el caso de realizar mercancía general no contenerizada (tales como el Project Cargo), el gravamen de la tasa de actividad será de 0,2 €/tn.

Los concursantes podrán ofertar importes adicionales a los establecidos para esta tasa de actividad, de acuerdo con el artículo 192 del TRLPEMM. Las cantidades adicionales ofertadas, al carecer de naturaleza tributaria, no estarán sometidas al régimen de actualización previsto en el artículo 190 de dicha norma.

Además, el titular de la concesión abonará a la APS todas aquellas tarifas que sean de aplicación por la prestación de servicios por parte de esta (suministros, recogida de residuos, etc.).

- En cuanto a las inversiones: Se consignarán las inversiones comprometidas de los primeros 15 años que sean necesarias para la puesta en servicio de la terminal en sus distintas fases, si las hubiera. Se distinguirán entre obra civil y edificación, y maquinaria.

- En cuanto a las tarifas: se recogerán las tarifas máximas que se propone aplicar en la terminal a los usuarios. Las tarifas máximas no podrán exceder de los siguientes valores:

- Terminal Handling Charge (THC): 115 €/movimiento.
- Ferrocarril: carga, descarga y puerta: 60 €/movimiento.

2) Forma de presentación de la documentación:

El concursante deberá presentar la documentación exigida conforme a lo establecido en la normativa de procedimiento administrativo vigente. Las distintas declaraciones, así como el documento acreditativo de haber constituido la garantía requerida se presentarán en todo caso en original.

Salvo que conste en el procedimiento oposición expresa o la ley especial aplicable requiera consentimiento expreso, en el supuesto en que un concursante ejercite su derecho a no aportar documentos elaborados por la Administración se entenderá que no se opone a que la APS

recabe los mismos o los consulte a través de las plataformas de intermediación en su caso disponibles.

En el momento del concurso, la presentación de la documentación requerida para la admisión al concurso (Sobre N° 1) puede ser sustituida por una declaración responsable. De concurrir varios concursantes conjuntamente se presentará una declaración responsable por cada uno de ellos.

Adicionalmente a la declaración responsable se presentará lo siguiente:

- En su caso, el compromiso de concurrencia conjunta con otros concursantes.
- El documento acreditativo de la constitución de la garantía provisional requerida.

De no haberla presentado con anterioridad dicha documentación será requerida al posible adjudicatario con carácter previo a la adjudicación.

F) Comisión de Selección y apertura de las propuestas presentadas:

La Comisión de Selección estará presidida por la Dirección del Puerto y de la que formarán parte el Jefe de Área de Explotación y Mantenimiento, el Jefe de Departamento de Dominio Público y el Jefe del Departamento de Administración General y Asuntos Jurídicos que actuará como secretario con voz y voto. Las citadas personas, podrán ser sustituidas por otras que las representen, bastando que tal hecho se recoja en la respectiva acta.

Se podrán incorporar a la Comisión de Selección los asesores especializados que resulten necesarios según la naturaleza de los aspectos a tratar, que actuarán con voz, pero sin voto.

En el lugar, fecha y hora que señale el anuncio del concurso, la Comisión de Selección de la Autoridad Portuaria, en acto no público, procederá al examen y calificación de la documentación requerida para la admisión contenida en el Sobre N° 1, adoptando los acuerdos que procedan.

Si la Comisión observara defectos u omisiones subsanables en la documentación presentada, lo comunicará al concursante para que en un plazo que será como mínimo de CINCO (5) días hábiles a contar desde el siguiente a la recepción del correspondiente requerimiento lo subsane, bajo apercibimiento de exclusión del concursante que en el plazo concedido no subsane debidamente los defectos correspondientes. La comprobación de que el importe de la garantía provisional es correcto se realizará con posterioridad cuando se conozca el presupuesto de inversión ofertado.

Del acto de apertura de los documentos requeridos para la admisión al concurso se levantará la correspondiente acta.

En el lugar, fecha y hora que señale el anuncio del concurso, en acto público, la Comisión informará del resultado del trámite de admisión al concurso, abrirá el Sobre N° 2 de los concursantes admitidos y dará lectura al documento resumen de la propuesta económica (Propuesta de Inversión y Tasas a Abonar). Terminada la lectura, se dará fin al acto, sin hacer adjudicación de ningún tipo, y se levantará acta de este.

Previamente a la adjudicación, las proposiciones técnico-económicas de los admitidos serán objeto de valoración por la Comisión de Selección.

La Comisión de Selección de la APS, estudiará, analizará y valorará, conforme a los criterios establecidos en la siguiente Base, los aspectos técnicos y económicos de cada una de las propuestas admitidas, seleccionando la que, a su juicio, pueda optar a la adjudicación. A tal efecto elaborará el correspondiente informe.

La Comisión de Selección, podrá solicitar de los concursantes cuantas aclaraciones considere necesarias para formar un criterio preciso del alcance de la propuesta.

Si la Comisión estimara que ninguna de las proposiciones admitidas satisface plenamente los requisitos técnicos acordes con los intereses públicos, propondrá declaración de concurso desierto.

DÉCIMO QUINTA. - Valoración de las propuestas admitidas

15.1. Las propuestas admitidas se evaluarán de acuerdo con los siguientes criterios:

(i) Se considerarán técnicamente aceptables las ofertas que cumplan con los requisitos del PLIEGO. En concreto se exigirá que:

a. Se presente toda la documentación requerida según la base decimocuarta.

b. El Plan de Negocio en su conjunto cumpla con lo requerido por el PCGP, con la legislación aplicable y con lo requerido en este mismo PLIEGO, y el Plan de Operaciones debe ser compatible con el resto de las operaciones del puerto.

c. La previsión de tráfico mínimo del sobre número 2 (Plan comercial y de desarrollo de negocio) no sea inferior a 35.000 TEUs/año.

Aquellas ofertas que no cumplan las anteriores condiciones se considerarán **técnicamente no aceptables** y serán excluidas por la Comisión de Selección.

(ii) Las ofertas técnicamente aceptables según el epígrafe anterior se las puntuará aplicando los siguientes criterios de valoración:

1. Plan de negocio. Hasta 50 puntos

Plan comercial/estratégico (Hasta 25 puntos)

- Se valorará con hasta 8 puntos la propuesta de concursante con respecto a su garantía de establecer desde el primer año de operación el tráfico mínimo estipulado o en su caso el ofertado con su desarrollo, y

- Se valorará con hasta 2 puntos la propuesta de concursante con respecto su estrategia para la captación de nuevos tráficos y la fidelización de tráficos, en función del grado de compromiso y efectividad de las acciones a acometer.

- Se valorará con hasta 3 puntos la propuesta de concursante con respecto su estrategia intermodal y del desarrollo de transporte ferroviario, en función del grado de compromiso y efectividad de las acciones a acometer.
- Se valorará con hasta 12 puntos el efectuado en el hinterland interregional portuario con veracidad y solidez acreditada frente a soluciones de tráfico de transbordo.

Plan Técnico y de Inversión (Hasta 14 puntos)

- Se valorará con hasta 2 puntos el Proyecto Básico de las Obras e Instalaciones de la Terminal, en función de compleción y su coherencia con el plan de operación de la terminal (características técnicas y materiales, disposición del patio y ocupación de la línea de atraque).
- Se valorará con hasta 12 puntos las propuestas de inversión en obra civil y edificación, y en equipamiento y maquinaria, en lectura conjunta con el plan de operaciones presentado, otorgándose 2 puntos a aquellas propuestas que justifiquen el cumplimiento de los niveles de servicio requeridos y otorgándose hasta 10 puntos a aquellas propuestas que justifiquen un nivel mayor de inversión en obra civil y edificación.

Plan de Responsabilidad Social Corporativa (Hasta 4 puntos)

- Se valorará con hasta 2 puntos el plan de Responsabilidad Social Corporativa en lo referente a la implantación de una estrategia de gobierno corporativo y de código de conducta, de promoción de medidas de igualdad de género, conciliación familiar, personal y laboral y condiciones de accesibilidad universal que mejoren los mínimos establecidos en la Ley 3/2007 de 22 de marzo para la igualdad efectiva entre mujeres y hombres.
- Se valorarán con hasta 2 puntos el volumen de creación de empleo teniendo en consideración la naturaleza del contrato (indefinido y a tiempo completo). Asimismo, se valorará el porcentaje de empleo reservado a personas con dificultades de acceso al mercado laboral.

Plan Medioambiental (Hasta 5 puntos)

- Se valorará con hasta 2 puntos las medidas de reducción de emisiones de CO₂ equivalente y/o en consumo energético en maquinaria, equipos e instalaciones de la terminal, en función de su efectividad.
- Se otorgará hasta 2 puntos a la propuesta con un mayor porcentaje de energía procedente de fuentes renovables que utilizará durante el plazo de la concesión de la terminal.
- Se otorgará hasta 1 puntos a la propuesta con un mayor porcentaje de maquinaria y equipos eléctricos o que funcionen con combustibles alternativos no derivados del petróleo, instalados en la terminal.

Estructura tarifaria/tarifas máximas aplicables (Hasta 2 puntos)

Se otorgará 5 puntos a la propuesta con una estructura de tarifas máximas, tal que la media del coste máximo a terceros sea inferior. Se puntuará el resto de las propuestas proporcionalmente.

$$\text{Puntuación concursante} = (\text{Tarifa Medio mínimo} / \text{Tarifa Media concursante}) \times 2$$

Se establece un **umbral mínimo a superar** en los criterios de valoración del plan de negocio del 50% de la máxima puntuación establecida en el mismo. Aquellas ofertas que no superen dicho umbral se considerarán **técnicamente no aceptables** y serán excluidas por la Comisión de Selección.

2. Propuesta Económica. Hasta 50 puntos

-Se puntuará cada oferta según el Valor Actualizado Neto (VAN) de los ingresos mínimos para la APS estimados de los primeros 40 años de la concesión, o el plazo ofertado por el concursante, a efectos únicamente de la valoración de las ofertas, con un máximo de 15 puntos. Aquel concursante que oferte una superficie de Terminal, un gravamen unitario y unos tráficos mínimos cuyo VAN sea el mayor, obtendrá 15 puntos. El resto de los concursantes obtendrá una puntuación según la siguiente fórmula:

$$\text{Puntuación concursante} = (\text{VAN concursante} / \text{VAN máximo}) \times 15$$

-Se puntuará cada oferta según el Valor Actualizado Neto (VAN) de las inversiones, con un máximo de 15 puntos. Aquel concursante que oferte una inversión cuya VAN sea el mayor, obtendrá 15 puntos. El resto de los concursantes obtendrá una puntuación según la siguiente fórmula:

$$\text{Puntuación concursante} = (\text{VAN concursante} / \text{VAN máximo}) \times 15$$

-Se puntuará la cuantía adicional ofertada a la tasa de actividad con un máximo de 5 puntos:

Se valorará con 5 puntos la mayor oferta sobre el tipo de gravamen de la tasa de actividad y con "0" puntos la oferta que no suponga mejora respecto del tipo de gravamen de la tasa de actividad fijada en la base décimo cuarta. Las ofertas comprendidas entre la máxima ofertada y la mínima establecida se puntuarán por interpolación lineal.

-Se puntuará el tráfico mínimo ofertado con un máximo de 5 puntos:

Se valorará con 5 puntos la mayor oferta sobre el tráfico mínimo y con "0" puntos la oferta que no suponga mejora respecto del tráfico mínimo fijado en la base décimo cuarta. Las ofertas comprendidas entre la máxima ofertada y la mínima establecida se puntuarán por interpolación lineal.

-Se puntuará la cuantía adicional ofertada a la tasa de ocupación con un máximo de 5 puntos:

Se valorará con 5 puntos la mayor oferta sobre la tasa de ocupación con "0" puntos la oferta que no suponga mejora respecto del tipo de gravamen de la tasa de ocupación fijada en la base décimo cuarta. Las ofertas comprendidas entre la máxima ofertada y la mínima establecida se puntuarán por interpolación lineal.

-Se puntuará la disminución del plazo concesional establecido en 40 años con un máximo 5 puntos:

Se valorará con 5 puntos la oferta con mayor reducción de plazo y con "0" puntos la oferta que no suponga mejora respecto al plazo concesional fijado de 30 años en la base quinta. Las ofertas

comprendidas entre la máxima ofertada y la mínima establecida se puntuarán por interpolación lineal.

El **VAN de los ingresos** se define como el Valor Actualizado Neto al año 2021 de los principales ingresos (tasas portuarias) que se devengarán durante los 40 años de concesión, o el plazo ofertado por el concursante, considerando que el 1 de enero de 2021 comenzará la concesión, mediante la puesta a disposición por la APS al concesionario de los terrenos del ámbito de la concesión, como se describe en el **ANEXO I** este PLIEGO. Se calculará a partir de los datos consignados por el concursante en su oferta en la Propuesta de Inversión y Tasas a Abonar (**ANEXO III** de este PLIEGO) de acuerdo con las siguientes fórmulas y valores:

- Tasa de Descuento 3%
- Plazo 40 años u ofertado por el concursante
- Ingresos a calcular en base al incremento del volumen de tráfico mínimo ofertado:
 - Volumen de tráfico mínimo: Los ofertados por el concursante en su Propuesta de Inversión y Tasas a Abonar.
 - Gravamen para el cálculo de la tasa de actividad para el tráfico: Los ofertados por el concursante en su Propuesta de Inversión y Tasas a Abonar.
- Tasas de ocupación a calcular en base al ámbito de la concesión ofertado:
 - Cuota unitaria para el cálculo de la tasa de ocupación de terrenos aguas e instalaciones a efectos únicamente de la valoración de las ofertas:
XA: 118,65 €/m² y año de terreno
XT: 131,07 €/m² y año de terreno
 - Superficies de terrenos: Los ofertados por el concursante en su Propuesta de Inversión y Tasas a Abonar
 - Dicho ingreso, como simplificación y a efectos de valoración, se produce únicamente a partir de la puesta en servicio.

El **VAN de la inversión** se define como el Valor Actualizado Neto al año 2021 de las principales inversiones propuestas durante los primeros 15 años de concesión, considerando que el 1 de enero de 2021 comenzará la concesión, mediante la puesta a disposición por la APS al concesionario de los terrenos del ámbito de la concesión, como se describe en el **ANEXO I** este PLIEGO. Se calculará a partir de los datos consignados por el concursante en su oferta en la Propuesta de Inversión y Tasas a Abonar (**ANEXO III** de este PLIEGO) de acuerdo con las siguientes fórmulas y valores:

- Tasa de Descuento 7,5%
- Plazo 15 años
- Inversión: el total de la inversión ofertada por el concursante en su Propuesta.

La Comisión, cuando sea necesario, adoptará los criterios objetivos que complementen lo establecido, con el fin de permitir una valoración objetiva de las propuestas.

La adjudicación podrá hacerse, bien de conformidad plena con la propuesta seleccionada, bien mediante las especificaciones que la APS considere oportuno introducir para la mejor explotación, o para perfeccionar sus condiciones ambientales o el aspecto estético de las obras a ejecutar, siempre que estas sean aceptadas por el concursante como requisito previo a la adjudicación.

DÉCIMO SEXTA. - Clasificación de las ofertas presentadas

Finalizados los trámites anteriores, la Comisión de Selección, procederá a clasificar a los concursantes en orden decreciente y a elevar al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santander la correspondiente propuesta, que decidirá la adjudicación de la oferta más ventajosa en su conjunto para los intereses generales de la Autoridad Portuaria, o declarará desierto el concurso.

La facultad de acordar la adjudicación o la declaración de concurso desierto corresponde, en todo caso, al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, que podrá delegarla en el Presidente.

DÉCIMO SÉPTIMA. - Selección de la oferta y posible retroacción de actuaciones

De acuerdo con lo previsto en el artículo 86.5 del TRLPEMM la resolución del concurso corresponde al Consejo de Administración quien seleccionará la propuesta más ventajosa en su conjunto para los intereses generales de la Autoridad Portuaria, o declarará desierto el concurso.

La selección de la propuesta indicada quedará supeditada a que con posterioridad y en el plazo máximo de DIEZ (10) días a contar desde el día siguiente a la notificación del correspondiente requerimiento se aporten los documentos requeridos para la admisión exigidos en el procedimiento que no hubieran sido aportados con anterioridad.

La Autoridad Portuaria de Santander se reserva expresamente la facultad de declarar desierto el concurso cuando estime, discrecionalmente, que ninguna de las proposiciones presentadas satisface plenamente los intereses públicos.

De conformidad con el artículo 86 del TRLPEMM, la oferta seleccionada por el Consejo de Administración deberá someterse a la tramitación prevista para el otorgamiento de concesiones, de acuerdo con lo establecido en el apartado 2 y siguientes del artículo 85 de la misma ley. De no obtener el adjudicatario el otorgamiento de la preceptiva concesión, éste podrá retirar la fianza provisional sin derecho a reclamación alguna por cualquier gasto en el que haya incurrido como consecuencia del concurso público y la posterior tramitación de la concesión.

Finalizada la indicada tramitación, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santander dictará resolución por la que otorgará la concesión demanial al concursante seleccionado o declarará definitivamente desierto el concurso, considerándose entonces concluido el mismo.

Simultáneamente al otorgamiento de la concesión, por acuerdo del Consejo de Administración de la APS se otorgará la licencia de prestación del servicio de manipulación de mercancías, con el contenido señalado en el artículo 109 del TRLPEMM, siempre y cuando el concesionario no sea en dicho momento titular de una licencia general del servicio de manipulación de mercancías en el ámbito del puerto de Santander.

En el caso de que no se concluyera el procedimiento de otorgamiento de la concesión con el adjudicatario seleccionado, se comunicará a la Comisión de Selección a los efectos de que se retrotraigan actuaciones y eleve propuesta de adjudicación respecto del siguiente concursante mejor posicionado o declaración de procedimiento desierto.

La resolución del concurso podrá dar lugar a la modificación de alguna de las condiciones o al establecimiento de alguna nueva prescripción, sin que ello altere el contenido esencial de su conjunto.

El otorgamiento de la concesión se publicará en el Boletín Oficial del Estado, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 85.7. del TRLPEMM.

DÉCIMO OCTAVA. - Devolución de la garantía provisional

A partir de la publicación en el Boletín Oficial del Estado del otorgamiento de la concesión, todos los concursantes admitidos, excepto el concesionario, podrán retirar la garantía provisional.

El concesionario podrá retirar la garantía provisional una vez formalizada la garantía definitiva en la cuantía y forma establecidas en la Condición 47 del PCGP.

En el caso de que el título no llegará a otorgarse por causa imputable, a juicio de la Autoridad Portuaria, al concursante seleccionado, se procederá a la incautación de la garantía constituida.

APARTADO SÉPTIMO: OTRAS DISPOSICIONES

DÉCIMO NOVENA. - IMPUESTOS Y GASTOS

Serán de cuenta y cargo del adjudicatario todos los gastos que se ocasionen con motivo de este concurso y de la tramitación para el otorgamiento de la concesión, tales como inspecciones, licencias, anuncios, pago de impuestos, derechos, asistencias, tasas, arbitrios, precios públicos y, en general, cuantos sean exigibles, así como los que afecten a los terrenos e instalaciones, entregadas por la APS, y a las obras ejecutadas por el adjudicatario, incluido el impuesto de bienes inmuebles.

Los permisos, autorizaciones o licencias que, para la consecución de los fines del concurso, se deban otorgar por otras Administraciones, entidades u organismos, habrán de gestionarse por

el adjudicatario en ramo documental independiente, siendo a su cargo los derechos o tasas correspondientes.

VIGÉSIMA. - RECURSOS

Frente a la resolución aprobatoria del presente Pliego de Bases, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer en el plazo de UN MES, a contar desde el siguiente al de su publicación, recurso potestativo de reposición ante el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santander (Arts. 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas).

Asimismo, se podrá interponer en el plazo de DOS MESES, a contar desde el siguiente al de su publicación, recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria (Arts. 10.1.j) y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa).

En el supuesto de haberse interpuesto recurso potestativo de reposición, no se podrá interponer recurso contencioso-administrativo hasta que sea resuelto expresamente o se haya producido la desestimación presunta del recurso de reposición interpuesto (Art. 123.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas).

Santander, 14 de julio de 2020