

FECHA CONSULTA

RECEPCION

N

RESPUESTA IFC

6-12-2024 Por favor podrían aclararnos sobre el muelle de contenedores actual las siguientes condiciones:

1. **A**ltura del muro de tablestacado metálico y tipo de tablestaca como por ejemplo AZ14-700 o similar
2. **S**i el tablestacado actual cuenta con un sistema de retención en la parte trasera del muelle y en que consiste este sistema.
3. **S**i el tablestacado actual presenta problemas por corrosión.
4. **C**apacidad portante del muelle actual
5. **E**la capacidad de la plataforma esperada para el muelle de contenedores futuro es 5 Toneladas/m2 o es otra diferente.

1. Altura del muro de tablestacado metálico y tipo de tablestaca como por ejemplo AZ14-700 o similar
Ver secciones tipo adjuntas, en la que se pueden ver las cotas teóricas de hinca y de coronación de las tablestacas, así como su tipología.
Las tablestacas de los puestos 1 y 2 son del tipo Z-45.
Las del puesto 3 del tipo Z-25.2.

2. Si el tablestacado actual cuenta con un sistema de retención en la parte trasera del muelle y en que consiste este sistema.
Ver sección tipo adjunta, en la que se puede ver el sistema de retención

3. Si el tablestacado actual presenta problemas por corrosión.
No se cuenta con información relativa a problemas de corrosión de las tablestacas

4. Capacidad portante del muelle actual.
No se cuenta con información relativa a la capacidad portante de los muelles 1,2 y 3

5. La capacidad de la plataforma esperada para el muelle de contenedores futuro es 5 Toneladas/m2 o es otra diferente.
Cada postor definirá la capacidad de diseño para la plataforma del muelle de contenedores.

10-12-2024 Sobre los consultores que han participado en el concurso:
Con el fin de garantizar la transparencia y evitar conflictos de interés, solicitamos a la Administración Concedente que proporcione un listado completo de los asesores legales, financieros y técnicos u otros que han trabajado o lo hacen en la preparación de este cartel y de los documentos relacionados. Esto permitirá a los oferentes excluir a dichos asesores o consultores al momento de seleccionar sus propios equipos de asesoría para el proceso de due diligence.
Esta información es fundamental para garantizar la imparcialidad en la competencia, así como para cumplir con las mejores prácticas en materia de integridad y equidad en los procedimientos licitatorios, así como evitar cualquier prohibición en materia de compras públicas según la legislación costarricense.

1. **C**ONSULTORES QUE HAN PARTICIPADO EN EL CONCURSO:
Los equipos técnicos que han participado en la elaboración de los estudios de prefactibilidad y de factibilidad, así como en los documentos del cartel de licitación y el contrato de concesión proceden de las firmas siguientes:

- a. **A**sesor principal en la estructuración: International Finance Corporation – IFC
- b. **A**sesor técnico: Moffat & Nichol
- c. **A**sesor ambiental y social: RINA
- d. **A**sesor legal: BLP

10-12-2024

2. Sobre las rutas de acceso:

Requerimos confirmación sobre si la infraestructura vial existente y proyectada, así como el acceso ferroviario actual y futuro al Puerto Caldera, tienen la capacidad para manejar los

2 volúmenes de carga previstos por INCOP durante las etapas de construcción y operación del proyecto. Esta aclaración es esencial para que los oferentes puedan evaluar adecuadamente la viabilidad logística y operacional del proyecto.

Asimismo, solicitamos se indique si todos los permisos y aprobaciones regulatorias necesarias para garantizar la operatividad de estos accesos han sido obtenidos. De no ser así, agradeceríamos conocer el estado actual de los trámites y los plazos estimados para su obtención. Estas precisiones son fundamentales para evaluar los riesgos y preparar propuestas realistas y alineadas con los objetivos del proyecto.

2. RUTAS DE ACCESO:

Sobre la infraestructura vial existente y proyectada.

Puerto de Caldera posee dos sistemas de transporte que alimentan al puerto, el vial y el ferroviario. Este último no tiene actividad que cubra los requerimientos para uso del puerto, pero debe considerarse la infraestructura existente ya que podría ofrecer una opción competitiva.

Para el acceso al puerto, existen dos rutas principales: La Ruta 27 y la Ruta 23.

- Ruta 27: La autopista cuenta con tres secciones principales, el primer tramo es entre San José y ciudad Colón, el segundo tramo es de Ciudad Colón a Orotina y el último tramo es de Orotina a Caldera.

El segundo tramo tiene problemas de inestabilidad de taludes durante los meses lluviosos del año, lo que ha provocado derrumbes y cierres temporales. Esto debe considerarse en los análisis de riesgos y de adaptación al cambio climático.

<https://www.cnc.go.cr/proyectos/en-marcha/corredor-vial-san-jose-caldera-ruta-27>

- Ruta 23: Une Caldera con Barranca. Va desde la entrada a Puerto Caldera hasta la unión con la Ruta 1 en Barranca.

Respecto de los accesos del ferrocarril al puerto, la información disponible se puede encontrar en <https://www.incofer.go.cr/incofer/proyectos-clave/proyecto-tren-pacifico-central/>

El concesionario será responsable de realizar un Plan de Gestión del Tráfico y el Transporte según lo pide el Anexo 16.2

Sobre los permisos y aprobaciones regulatorias

Los permisos y aprobaciones regulatorias necesarias serán responsabilidad del concesionario ya que dependerán del proyecto constructivo aprobado. No existe un trámite en proceso para la operatividad de estos accesos.

10-12-2024

3. Sobre los permisos ambientales:

En atención a la cláusula 9.4.1, que establece que el concesionario será responsable de obtener la autorización ambiental, sin embargo, solicitamos a la Administración Concedente confirmar si existen aprobaciones ambientales previas relacionadas con el diseño propuesto en el cartel y si estas son suficientes para iniciar la construcción tras la adjudicación.

De no ser así, agradeceríamos que se aclare el estado actual de los trámites ambientales y se indique si existen requisitos adicionales que deban ser cumplidos por el concesionario antes de obtener la autorización definitiva. Dicha información es esencial para que los oferentes podamos evaluar los tiempos y costos asociados al cumplimiento de los requisitos ambientales y mitigar riesgos relacionados con posibles retrasos en la construcción.

3. PERMISOS AMBIENTALES:

El proyecto cuenta con la Viabilidad Ambiental Potencial otorgada por SETENA, disponible en los documentos de referencia puestos a disposición de los interesados en la página web de INCOP.

Como parte del cumplimiento nacional para la concesión, el Concesionario deberá presentar ante la autoridad ambiental de Costa Rica (SETENA) una Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) para el Proyecto de ampliación del puerto Caldera, de acuerdo con los Términos de Referencia (TdR) establecidos la resolución número 0924-2024-SETENA del 21 de mayo de 2024, de conformidad con el artículo 45 del Reglamento de Evaluación, Control y Seguimiento Ambiental N° 43898-MINAE-S-MOPT-MAG-MEIC. El INCOP cede la responsabilidad ambiental con respecto al D1 al Concesionario.

4. Sobre la operación inicial:

Respecto a la entrega del proyecto y el estado actual de las operaciones, solicitamos a la Administración Concedente las siguientes aclaraciones:

- a) Detalles de entrega y disputas pendientes: Proporcionar detalles sobre el proceso de entrega de las instalaciones y equipos al concesionario, así como una lista de disputas pendientes, si las hubiere, con el actual operador.
- b) Estado y valor del equipo a transferir: Confirmar el estado actual, la valoración económica y los detalles del equipo que será transferido por INCOP al concesionario. Adicionalmente, agradeceríamos se indique si el concesionario deberá realizar algún pago por esta transferencia y, de ser así, precisar los términos de dicho pago.
- c) Continuidad de las operaciones durante la construcción: Aclarar si las operaciones existentes continuarán durante la fase de construcción. De ser así, agradeceríamos información detallada sobre las medidas que deberán implementarse para garantizar la continuidad operativa, considerando que el diseño sugiere que algunas actividades podrían ser interrumpidas debido a las obras de fortalecimiento y construcción. Lo anterior es de especial importancia para garantizar que los oferentes podamos planificar y preparar las propuestas de manera adecuada, mitigando riesgos asociados a la transición, los costos y la continuidad operativa.

4. OPERACIÓN INICIAL:

- a) Sobre los detalles de entrega y disputas pendientes: se hace referencia al acuerdo de conciliación con el concesionario actual disponible en la sala de documentación. <https://incop.go.cr/wp-content/uploads/2024/04/CR-INCOP-Acuerdo%20Conciliatorio%20con%20Anexo%201.pdf>
- b) Sobre el estado y valor del equipo a transferir: Se hace referencia al acuerdo de conciliación con el concesionario actual, sin embargo, como parte del acta de recepción se incluirá un diagnóstico actualizado del estado y valor del equipo a transferir. El concesionario no deberá realizar únicamente los pagos establecidos en el Anexo 15.
- c) Continuidad de las operaciones durante la construcción: Las operaciones actuales deberán coexistir con la construcción. Es responsabilidad del concesionario la prestación de los servicios durante todo el plazo de la concesión, así como la planeación de las obras, dentro del cronograma y el plan de inversiones presentado, de la manera que el concesionario considere óptima para interferir lo menos posible la operación. Asimismo, como parte de la oferta técnica deberá describirse en palabras, y secuencialmente, su plan de obra previsto para las distintas unidades de obra exponiendo claro y detalladamente el alcance, planificación, metodología, frentes de trabajo y cualquier otra información de interés que permita formarse un concepto preciso sobre las actividades que se van a desarrollar y la forma en que se van a ejecutar las mismas. Esta metodología debe incluir de manera obligatoria los siguientes puntos:
 - a. Resumen conceptual del Trabajo.
 - b. Detalles de cómo se propone disminuir la interferencia que la construcción supondrá sobre la operación del puerto, que no podrá interrumpirse.
 - c. Metodología de dragado.

10-12-2024

5. Sobre los sistemas de generación de energía de emergencia:

Requerimos de sus buenos oficios para aclarar el estado actual de los sistemas de generación de energía de emergencia en el Puerto Caldera. Según los documentos de concesión, se menciona que la generación de energía de emergencia solo es necesaria para los contenedores refrigerados (reefers) y la iluminación, sin hacer referencia a otros requisitos operativos.

Por lo tanto, agradeceríamos confirmar si esa capacidad de generación de emergencia también cubrirá las necesidades mínimas de operación del puerto en caso de interrupciones eléctricas, incluyendo equipos esenciales para la carga y descarga, sistemas de control y seguridad, y comunicaciones. En caso de que estos sistemas no estén contemplados, solicitamos se indiquen las expectativas de INCOP respecto a los requisitos operativos que el concesionario debe garantizar durante emergencias

5. SISTEMAS DE GENERACIÓN DE ENERGÍA DE EMERGENCIA:

Respecto al estado actual de los sistemas de generación de energía será parte del acta de recepción en la cual se incluirá un diagnóstico actualizado del estado y valor de los equipos e instalaciones a transferir.

Se hará una modificación del Anexo 11 para que refleje lo siguiente:

Para el suministro de electricidad, se deberá definir la necesidad de instalación de una subestación eléctrica y transformadores dependiendo de las características de potencia de las líneas de alimentación desde la red exterior. Además, se deberá considerar la instalación de una planta de emergencia o suministro alternativo para garantizar la continuidad operativa en caso de fallas en el suministro eléctrico principal que además de cubrir las necesidades de los contenedores refrigerados (reefers) también deben cubrir las necesidades de los equipos esenciales de carga y descarga, sistemas de seguridad y comunicaciones. El diseño de la red eléctrica deberá incluir, a lo menos, los siguientes ítems:

- Iluminación exterior
- Alimentación para reeferers
- Alimentación eléctrica de los edificios
- Distribución de alta, media y baja tensión
- Redes de comunicación y CCTV
- Definición de suministro eléctrico para las naves
- Busbars para la alimentación de RTG

10-12-2024

6. Sobre el dragado:

Solicitamos se nos proporcione validación escrita de que el sitio identificado para el dragado de mantenimiento tiene la capacidad para recibir y manejar los materiales asociados con las obras de dragado de capital planificadas. Asimismo, agradeceríamos que se confirme si se cuenta con estudios técnicos que respalden la idoneidad y capacidad del sitio para soportar los volúmenes estimados de material dragado durante el proyecto.

Aunado a lo anterior, también solicitamos se facilite acceso a los registros históricos de dragado, incluyendo detalles sobre volúmenes dragados, frecuencias y condiciones del sitio, para evaluar la capacidad de gestión de los materiales y garantizar que las operaciones de dragado planificadas se ajusten a las necesidades del proyecto. Lo anterior, a efectos de poder realizar análisis técnicos adecuados y prever soluciones efectivas para el manejo del material dragado

6. DRAGADO:

De acuerdo con la información disponible, de los informes de cierre técnicos posteriores a las campañas de dragado entregados a SETENA, del actual concesionario, sí existe capacidad en la zona de escombrera submarina. Lo que favorece el mantener esta capacidad es la zona escogida y que corresponde con características que desfavorece la acumulación del material y fomenta la dispersión y disolución de contaminantes.

Se incluirá en la Sala de Documentación el INFORME REAPERTURA 2023 del EXPEDIENTE D1 1001-2008 Proyecto Dragado en Puerto Caldera.

Se hará la modificación correspondiente que en caso de que se modifique el área de vertido aprobado por resolución de SETENA y resulte necesario depositar el dragado en un nuevo punto de vertido se podría recurrir al mecanismo de equilibrio económico-financiero establecido en el contrato únicamente por el costo adicional del transporte al nuevo punto de vertido y de la operación de vertido.

10-12-2024

7. Sobre los registros de mantenimiento de los equipos:

Solicitamos a la Administración Concedente que remita los registros de mantenimiento histórico y los costos asociados de todo el equipo que se transferirá al concesionario como parte del proyecto. Ello, con la finalidad de evaluar el estado actual del equipo, prever las necesidades de mantenimiento futuro y estimar los costos operativos durante el período de concesión.

De igual manera, necesitamos se incluya información detallada sobre las frecuencias de mantenimiento realizadas, reparaciones mayores o reemplazos efectuados, y cualquier recomendación o plan de mantenimiento vigente que deba ser considerado por el concesionario.

7. REGISTROS DE MANTENIMIENTO DE EQUIPOS:

Se hace referencia a los siguientes documentos disponibles en la página web de INCOP:

1) Se hace referencia al acuerdo de conciliación con el concesionario actual disponible en la sala de documentación. <https://incop.go.cr/wp-content/uploads/2024/04/CR-INCOP-Acuerdo%20Conciliatorio%20con%20Anexo%201.pdf>

2) A los planes de mantenimiento históricos

<https://incop.go.cr/wp-content/uploads/general/SFC/Informe%20Anual%20de%20Cumplimiento%20al%20Plan%20de%20Mantenimiento%20e%20infraestructura%20de%20las%20Concesionarias.zip>

10-12-2024

8. Sobre la infraestructura actual:

Requerimos nos sea proporcionada toda la documentación disponible relacionada con el diseño, construcción y mantenimiento de los activos existentes en el Puerto Caldera. Esto incluye información detallada sobre el diseño estructural original y cualquier modificación realizada, registros de construcción, así como los registros de mantenimiento histórico y las facturas de servicios públicos, tales como electricidad, agua potable y alcantarillado. Además, como fue indicado en apartados anterior, solicitamos los registros de dragado, incluyendo volúmenes y frecuencia de los trabajos realizados.

Específicamente, agradeceríamos recibir detalles sobre la infraestructura eléctrica y contra incendios, redes de alcantarillado y agua potable, diseño y construcción de los rompeolas (en todas sus fases), información sobre muelles flotantes, y el estado actual de las redes de comunicación y seguridad, especificando la responsabilidad sobre su mantenimiento y operación. Asimismo, solicitamos imágenes actuales de los patios 1, 2, 3, 4, 5 y 6 para evaluar sus condiciones.

Por último, sería importante conocer la disponibilidad de estudios topográficos y geotécnicos adicionales y más detallados para el área del proyecto, con el objetivo de analizar las condiciones del terreno y asegurar una planificación técnica adecuada.

Esta información es fundamental para preparar las propuestas de manera precisa y alineada con los requerimientos del proyecto.

8. INFRAESTRUCTURA ACTUAL:

Toda la información técnica disponible se encuentra en la documentación de referencia puesta a disposición de los interesados en la página web de INCOP incluido sobre los servicios públicos.

10-12-2024

9. Sobre las certificaciones y licencias vigentes:

Requerimos se proporcionen el detalle de todas las certificaciones y licencias disponibles que respalden el cumplimiento histórico y vigente de la legislación costarricense aplicable al Puerto Caldera. Esto incluye documentación relacionada con permisos ambientales, de construcción, operativos, de seguridad, sanitarios, eléctricos, y cualquier otra licencia requerida por la normativa nacional para las actividades desarrolladas en el puerto.

9. CERTIFICACIONES Y LICENCIAS VIGENTES:

El Puerto Caldera cuenta con todas las certificaciones y licencias vigentes, asimismo como parte del acta de recepción de las concesiones previas incluirá un apartado con toda la documentación relevante.

10-12-2024

10. Sobre el escaneo previo a la fase de explotación:

Favor aclarar los criterios de desempeño esperados para las actividades de escaneo, así como especificar quién será responsable de llevar a cabo dichas actividades durante el período de concesión, particularmente previo a la fase de explotación. Además, agradeceríamos que se detallen las instalaciones y recursos que serán asignados al concesionario para garantizar el cumplimiento de estas actividades, incluyendo equipo, infraestructura y soporte operativo necesario. Ello, con la finalidad de planificar adecuadamente la ejecución de las tareas de escaneo y asegurar que estas se realicen conforme a los estándares esperados por la Administración.

10. ESCANEO PREVIO A LA FASE DE EXPLOTACIÓN:

Correcto los criterios de desempeño definidos en el Anexo 18 sobre el escaneo inician durante la Etapa de Explotación Total. El Ministerio de Seguridad es el responsable de aprobar el Protocolo de actuación para el proceso de escaneo de Puerto Caldera. Asimismo, conforme al Anexo 11, el concesionario es responsable de instalar el número de escáneres resultantes de los análisis dinámicos y únicamente la Administración Pública proveerá dos escáneres. El concesionario será responsable de la compra de los escáneres adicionales y de los suministros, pero el personal para la operación será asumido por la administración. Se recuerda que la oferta económica de la tarifa "all in" no debe incluir el servicio de escáner y se debe evaluar en una línea separada.

11. Sobre el suministro eléctrico existente:

Se requiere sea proporcionada información detallada sobre la capacidad de suministro eléctrico existente en la terminal, incluyendo la demanda actual y proyectada durante el período de concesión. Necesitamos también se aclare y especifique quién será responsable de garantizar un suministro adecuado al puerto, incluyendo los límites de responsabilidad entre el concesionario y los proveedores externos, así como cualquier garantía de tiempo de actividad del suministro eléctrico.

Asimismo, solicitamos se indique si se ha evaluado la capacidad para soportar el crecimiento esperado de la demanda, que se proyecta podría aumentar al menos cuatro veces bajo el esquema de concesión. En este sentido, sería relevante conocer si se han identificado restricciones en el suministro externo de energía que puedan afectar las operaciones futuras del puerto.

Estas respuestas son indispensables dado el impacto crítico que el suministro eléctrico tiene en las operaciones portuarias y para asegurar que se puedan planificar

11. SUMINISTRO ELÉCTRICO EXISTENTE:

Sobre la información detallada sobre la capacidad de suministro eléctrico existente, la información disponible sobre la capacidad de suministro eléctrico disponible se encuentra disponible en la documentación de referencia puesta a disposición de los interesados en la página web de INCOP. El sistema de energía es suministrado por el ICE (Instituto Costarricense de Electricidad), en media tensión 34500 V, trifásico, aéreo. Consumo promedio mensual 220 KWh (2019).

Sobre la responsabilidad en el Anexo 12 en la sección 4 (SERVICIOS PRESTADOS POR LA AUTORIDAD CONCEDENTE) se incluye el punto 10 y 11 como sigue:

10. Acometida de obras necesarias para aumentar la capacidad de la prestación de servicio público, en caso de que sean necesarias, para soportar las previsiones de consumo, tales como subestaciones eléctricas o conducciones hidráulicas de la red de interés genera a través de las entidades públicas responsables.

11. Servicios de agua, luz, telecomunicaciones, alcantarillado y otros similares.

Sin embargo, para el suministro de electricidad, el concesionario deberá definir la necesidad de instalación de una subestación eléctrica y transformadores dependiendo de las características de potencia de las líneas de alimentación desde la red exterior. Además, se deberá considerar la instalación de una planta de emergencia o suministro alternativo para garantizar la continuidad operativa en caso de fallas en el suministro eléctrico principal.

Como parte del CAPEX referencial para el sistema eléctrico se consideró el sistema eléctrico y de comunicaciones completo del terminal, incluyendo la potencial instalación de subestaciones, transformadores y cables y otras obras requeridas para el funcionamiento del terminal, como el cableado y conexiones a enchufes reefer. (ver respuesta 5)

Sobre la capacidad de soportar el crecimiento no se han identificado restricciones en el suministro externo de energía.

10-12-2024

12. Sobre el preámbulo (ver folio 4 del pdf):

En el texto del preámbulo y la cláusula 1.5 del cartel de licitación, se observa una discrepancia en cuanto a las actividades incluidas dentro del alcance de la concesión. Mientras que el preámbulo menciona únicamente construir, desarrollar, mantener y explotar la concesión, la cláusula 1.5 amplía este alcance al incluir actividades como diseño, financiamiento y operación.

Para garantizar consistencia y claridad en el alcance del contrato, solicitamos que se armonicen ambos textos y se precise cuáles actividades específicas serán responsabilidad del concesionario. Esto es crucial para que los oferentes comprendan de manera uniforme las obligaciones contractuales y puedan estructurar sus propuestas adecuadamente.

Específicamente, si bien se estima así, nos parece importante confirmar si el diseño y el financiamiento son efectivamente parte del objeto de la concesión, como lo sugiere la cláusula 1.5 y demás apartados del pliego de condiciones y asegurarse de que dicha ampliación se refleje de manera coherente en todas las secciones del cartel y el contrato.

12. PREÁMBULO:

Se acepta recomendación y se hará la modificación correspondiente. Se confirma que el diseño y financiamiento son parte del objeto de la concesión las cuales se estipulan como obligaciones para las condiciones de inicio de obra incluidos el desarrollo del proyecto constructivo que incluye todos los estudios de diseño, así como el cierre financiero.

10-12-2024

13. Sobre la operación vigente.

En relación con la actual operación del puerto, se ruega aclarar:

- a) Si las empresas actuales continúan operando, ¿se garantiza el acceso a la obra? si no fuere posible la entrada al sitio, ¿se ampliarán los plazos contractuales para el nuevo concesionario?
- b) ¿Cuál es el alcance de la explotación actual del puerto? ¿En qué momento se hará cargo el concesionario de la nueva operación?
- c) El cartel hace referencia a la «puesta en servicio» de las obras construidas, ¿¿el término «puesta en servicio» refiere a la aceptación o funcionamiento y explotación con nueva tarifa?

13. OPERACIÓN VIGENTE:

- a) La concesión de las empresas actuales finaliza en agosto de 2026. Por lo que a partir del inicio de la nueva concesión se garantiza el acceso a la obra ya que el nuevo concesionario será responsable de su operación.
- b) A partir de la orden de inicio de la nueva concesión.
- c) Es correcto el entendimiento.

14. Sobre las cláusulas 1.1 “Generalidades” y 1.3 “Objeto” (ver folio 7 del pdf):

En dichas cláusulas se hace referencia a que se busca la construcción y explotación de una concesión integral, sin embargo no define expresamente dicho concepto, por lo que, si bien su alcance puede inferirse a partir de las disposiciones legales y del contexto específico del proyecto de modernización del Puerto Caldera, se requiere que la Administración Concedente aclare si dicho termino se refiere expresamente al diseño, construcción, financiamiento, mantenimiento, cumplimiento de estándares ambientales y sociales o bien incorpora algún otro alcance.

En este sentido, se parte del hecho que una concesión integral no solo busca desarrollar y mejorar la infraestructura existente, sino también garantizar que el proyecto funcione de manera autónoma y eficiente durante el plazo de la concesión, conforme a los términos contractuales establecidos. Esto asegura que el concesionario asuma un rol central en todas las etapas del proyecto, minimizando la intervención directa de la Administración Concedente más allá de la fiscalización y control establecidos por ley.

Siendo que existe incertidumbre sobre el término "integral", se estima necesario plantear la presente aclaración mediante para precisar el alcance de esta obligación en el contexto específico del proyecto. Esto evitaría interpretaciones divergentes entre los oferentes y garantizaría mayor transparencia en el proceso licitatorio.

14. CLÁUSULAS 1.1 GENERALIDADES Y 1.3 OBJETO:

Se eliminará la palabra integral.

10-12-2024

15. Sobre la cláusula 1.5 “Descripción y estimación de presupuesto del proyecto” (ver folios 7 del pdf):

En dicha cláusula se indica que la nueva Terminal será un “puerto multipropósito”, si bien se infiere que se trata de los diversos tipos de cargas que se indican en el pliego, a efectos de evitar interpretaciones diversas o ambiguas, se estima necesario que el cartel detalle precisión el significado de dicho concepto.

Adicionalmente, con relación a la estimación presupuestaria del proyecto, solicitamos a la Administración Concedente que, para mayor precisión, aclare y proporcione un desglose detallado de los USD 587,000,000.00 estimados como CAPEX.

Específicamente, sería útil conocer cómo se distribuyen esos recursos entre las principales categorías del proyecto, tales como construcción de infraestructura, adquisición de equipamiento portuario, costos de estudios y diseño, obras accesorias, entre otros aspectos relevantes.

Finalmente, solicitamos se indique la fecha en la que se realizó dicha estimación y si incluye ajustes por inflación u otras actualizaciones económicas recientes. Esta información permitirá a los oferentes ajustar sus proyecciones presupuestarias y preparar sus ofertas de manera más informada, alineándose con los supuestos utilizados por la Administración para establecer el monto referencial.

15. CLÁUSULA 1.5 DESCRIPCIÓN Y ESTIMACIÓN DE PRESUPUESTO DEL PROYECTO

Sobre el puerto multipropósito

Un puerto multipropósito es el término apropiado para cubrir distintos tipos de carga como se describe en el Anexo 11:

El nuevo terminal de Puerto Caldera será un puerto multipropósito que deberá atender, obligatoriamente, los siguientes tipos de carga:

- i. Contenedores secos: llenos y vacíos
- ii. Contenedores refrigerados
- iii. Carga general: carga fraccionada (breakbulk), carga de proyecto)
- iv. Carga de vehículos: Ro/Ro y ferris
- v. Embarcaciones de pasajeros
- vi. Graneles sólidos alimentarios
- vii. Graneles sólidos no alimentarios
- viii. Graneles líquidos con descarga directa a camiones cisterna
- ix. Atuneros
- x. Otras que actualmente se reciba o que la infraestructura permita

Sobre el Capex

El CAPEX es un monto referencial basado en el estudio de factibilidad, en el cual pueden encontrar el desglose. El monto es sin inflación. En cualquier caso, los oferentes son responsables de realizar sus propias estimaciones financieras.

El concesionario y el monto de inversión, según corresponda, no constituye una obligación de inversión definitiva, por dicho monto, por parte del Concesionario, dado que su obligación es cumplir con las Especificaciones Técnicas y Estándares de Servicio establecidos, y cualquier diferencia entre la inversión efectivamente realizada y Monto de Inversión, para cumplir con dichas obligaciones, corre por cuenta del Concesionario según se estable en la Cláusula 2.2.3.

10-12-2024

16. Sobre la cláusula 1.8 “Procedimiento licitatorio, costos de la licitación e indicaciones de orden general” (ver folios 11 del pdf):

Respecto a la cláusula 1.8.4 del cartel, solicitamos se precise si la información disponible en la "Sala de Documentación", a la cual tendrán acceso los interesados registrados previa cita, es la misma que se encuentra en el sitio web del INCOP. Esto con el fin de entender si existe alguna diferencia en el alcance, contenido o formato de los documentos disponibles en ambas plataformas.

16. CLÁUSULA 1.8 PROCEDIMIENTO LICITATORIO, COSTOS DE LA LICITACIÓN E INDICACIONES DE ORDEN GENERAL:

Se confirma que la “Sala de Documentación” se refiere a la documentación de referencia puesta a disposición de los interesados en la página web de INCOP.

10-12-2024

17. Sobre la cláusula 1.15 “Forma de presentación de las ofertas, lugar, fecha de recepción y apertura” (ver folio 15 del pdf):
Puntualmente, sobre la cláusula 1.15.2, se requiere la confirmación por parte de la Administración Concedente respecto a que no debe aportarse una copia magnética de la cotización económica, sino solamente de la oferta técnica y de los criterios de admisibilidad.
De igual forma se requiere aclarar y establecer la fórmula de cálculo para el pago de timbres fiscales.

17. CLÁUSULA 1.15 FORMA DE PRESENTACIÓN DE LAS OFERTAS, LUGAR, FECHA DE RECEPCIÓN Y APERTURA:

Respecto a la forma de presentación de las ofertas se encuentra en revisión por haber sido un recurso de objeción y próximamente se informará sobre lo concluido a este respecto y, en su caso, se realizarán las modificaciones cartelarias correspondientes.

10-12-2024

18. Sobre la cláusula 2.2 “Ofertas en consorcio” (ver folio 16 del pdf):
Con relación a la participación en consorcio, solicitamos a la Administración Concedente confirmar si fuera posible que nos proporcione un modelo o proforma del acuerdo de consorcio que contenga las disposiciones mínimas requeridas por la Administración. Esto facilitaría a los interesados cumplir con los lineamientos esperados, asegurando que el acuerdo cumpla con las exigencias legales y contractuales del proceso licitatorio.
Asimismo, agradeceríamos se aclare si el acuerdo de consorcio estará sujeto al pago de algún impuesto, como el impuesto de timbre o cualquier otra obligación tributaria aplicable, y cuál sería el procedimiento para cumplir con dichos requisitos en caso de ser necesario. Esta información es crucial para garantizar que los oferentes puedan estructurar sus consorcios de manera adecuada y conforme a la normativa vigente.

18. CLÁUSULA 2.2 OFERTAS EN CONSORCIO:

No se proveerá un formato de acuerdo de consorcio. Se aclara que los Oferentes que participen en Consorcio deberán aportar un acuerdo consorcial, de conformidad con lo establecido en el artículo 129 del RLGCP, el cual deberá incluir al menos las siguientes manifestaciones expresas por parte de sus miembros:

- El Consorcio deberá mantener en todo momento el 51% por ciento de las acciones del Concesionario de acuerdo con los requerimientos establecidos en la Ley Aplicable y el Cartel de la Licitación.
 - Los miembros del Consorcio son solidariamente responsables de la presentación de la Oferta, el aporte de garantías requeridas y los demás requisitos derivados de la tramitación de la licitación.
 - El Consorcio se tendrá como un único centro de imputación de efectos jurídicos, actuando bajo la misma dirección y reglas comunes.
 - El porcentaje con que cada uno de los integrantes del Consorcio participa en el mismo, y la obligación de suscribir y mantener dicho porcentaje en el Consorcio. El señalamiento del lugar (domicilio físico exacto y medio electrónico) en Costa Rica para notificaciones del Consorcio, el cual deberá mantenerse actualizado.
 - Plazo del acuerdo consorcial, el cual deberá mantenerse vigente durante el plazo de la concesión más dos (2) años, incluyendo sus posibles prórrogas.
- En caso de emitirse en el exterior o ser firmado por una de las partes en el exterior, el mismo deberá ser notariado y apostillado en lo que corresponda. Las obligaciones fiscales del contrato serán las que la Ley Aplicable indique al momento de firma del acuerdo consorcial.

19. Sobre la cláusula 4.2 “Criterios Financieros” (ver folio 24 del pdf):

En cuanto a los requisitos financieros establecidos en la cláusula 4.2 del cartel, solicitamos a la Administración Concedente que aclare cuál será la fuente oficial que se utilizará para la conversión de monedas extranjeras a dólares estadounidenses.

Específicamente, sería útil conocer si se aplicará el tipo de cambio del Banco Central de Costa Rica u otro índice reconocido, y cuál será la fecha de referencia para dicha conversión.

También, solicitamos confirmar si el período de tres años exigido para los estados financieros corresponde a años calendario (enero a diciembre) o si puede tratarse de cualquier período de doce meses consecutivos o aún según los respectivos cierres fiscales que sean conformes a las respectivas jurisdicciones de domicilio. En caso de que los miembros del consorcio o las empresas del grupo económico tengan cierres fiscales en fechas distintas, agradeceríamos se precise cómo debe presentarse la información consolidada o ponderada para cumplir con este requisito.

Finalmente, solicitamos aclarar cuál es la fecha de corte que deberá tomarse en cuenta para determinar los tres años de referencia. Por ejemplo, si dicha fecha corresponde a la publicación del cartel, a la fecha límite para la presentación de las ofertas, o a otro hito específico dentro del proceso licitatorio. Esta información es fundamental para garantizar que los oferentes puedan cumplir de manera uniforme con los requerimientos establecidos. Valga señalar, este también fue objetado en su momento.

19. CLÁUSULA 4.2 CRITERIOS FINANCIEROS:

Sobre la fuente oficial para la conversión de monedas se utilizará el tipo de cambio establecido por el Banco Central de Costa Rica para compra del dólar de los Estados Unidos de América de la fecha que corresponda.

Los periodos de tres años y la fecha de corte por ser un tema de recurso de objeción se informarán sobre lo concluido a este respecto

20. Sobre la declaración jurada en caso de empresas públicas cotizantes (ver folio 26 del pdf):

El requisito de presentar una declaración jurada autenticada que incluya la estructura corporativa y composición accionaria del oferente, así como el diagrama correspondiente, no contempla las particularidades de las empresas cuya naturaleza como entidades cotizantes en bolsa dificulta o incluso imposibilita proporcionar información precisa sobre sus beneficiarios finales. Esto se debe a la dinámica propia de los mercados de valores, donde la composición accionaria puede cambiar constantemente y donde no es posible identificar de manera detallada a los accionistas finales en un momento determinado. La omisión de prever un procedimiento específico para estas situaciones vulnera los principios de igualdad y libre concurrencia establecidos en el artículo 8 de la Ley General de Contratación Pública, ya que coloca a estas empresas en una posición de desventaja frente a otros oferentes. Asimismo, el principio de transparencia exige que el pliego de condiciones sea claro, preciso y consistente, de modo que los oferentes puedan cumplir con los requisitos de manera adecuada. La falta de lineamientos claros sobre cómo cumplir este requisito en el caso de empresas públicas cotizantes genera ambigüedades que pueden desincentivar la participación de empresas altamente calificadas y competitivas, afectando negativamente la libre concurrencia y la maximización del valor por el dinero en la contratación. Adicionalmente, la imposición de un requisito que puede resultar imposible de cumplir para empresas cotizantes en bolsa, debido a la imposibilidad práctica de identificar a todos los accionistas finales, podría ser considerada como una restricción injustificada a la participación. Esto contraviene el principio de eficiencia, ya que limita innecesariamente la competencia y no contribuye a garantizar la satisfacción del interés público en la contratación.

En virtud de lo anterior, se solicita la modificación de la cláusula 4.4.5 para que contemple cómo se procederá respecto a este requisito en el caso de empresas públicas cotizantes en bolsas de valores. Específicamente, se debe establecer un mecanismo que permita dar por cumplido el requisito mediante una declaración que detalle únicamente los accionistas principales o mayoritarios (si es posible), junto con una certificación de su naturaleza como empresa cotizante en bolsa. Esto garantizará el cumplimiento de los principios de transparencia, igualdad, eficiencia y libre concurrencia en el proceso de contratación pública. Valga señalar, este aspecto también fue objetado.

20. DECLARACIÓN JURADA EN CASO DE EMPRESAS PÚBLICAS COTIZANTES:

Respecto a la declaración jurada en caso de empresas públicas se encuentra en revisión por haber sido un recurso de objeción y próximamente se informará sobre lo concluido a este respecto y, en su caso, se realizarán las modificaciones cartelarias correspondientes.

Continúa de la consulta anterior

<p>10-12-2024 21. Sobre la cláusula 6.13 (ver folio 30 del pdf):</p> <p>El cartel indica que “Los participantes habilitados podrán hacer observaciones al contrato durante el período de aclaraciones al cartel para que el mismo sea un contrato de adhesión.”</p> <p>En ese contexto, se ruega aclarar si el contrato podrá ser negociado posteriormente, siempre que se garantice satisfacer el interés general que se persigue con el proyecto, bajo los límites del Cartel de licitación y del ordenamiento jurídico.</p>	<p>21. CLÁUSULA 6.13:</p> <p>De acuerdo con el texto del borrador del Contrato, será discrecional para la Administración Pública la negociación del contrato con el oferente. De darse esta negociación se realizará con la finalidad de satisfacer el interés público.</p>
<p>10-12-2024 22. Sobre la cláusula 8 “Criterios de desempate” (ver folio 33 del pdf):</p> <p>Como cuarto criterio de desempate se indica que aplicarán las “soluciones de sustentabilidad”, dando preferencia a la oferta que mayor número de ítems relacionados con “eficiencia energética” al respecto se estima esencial que el cartel de licitación incluya una definición clara y precisa de lo que se entiende por un “ítem relacionado con la eficiencia energética”. Esto es particularmente relevante, ya que esta característica podría ser decisiva en el desempate entre ofertas.</p> <p>La redacción actual del cartel, tal como se deduce de la consulta y los documentos relacionados, no parece proporcionar una definición detallada de este concepto en el contexto específico del proyecto de modernización del Puerto Caldera. En consecuencia, se recomienda que el cartel sea modificado o complementado mediante una aclaración o enmienda para evitar ambigüedades interpretativas que podrían dar lugar a disputas o a percepciones de falta de transparencia en el proceso de evaluación.</p>	<p>22. CLÁUSULA 8 CRITERIOS DE DESEMPATE:</p> <p>En los criterios de sustentabilidad se encuentran ampliamente definidos en el Anexo 17. Requerimientos de Cambio Climático.</p>
<p>10-12-2024 23. Sobre la cláusula 9 “Formalización” (ver folio 33 del pdf):</p> <p>Con relación al requisito de la garantía de cumplimiento mencionado en el cartel, solicitamos a la Administración Concedente aclarar si el porcentaje del cinco (5) por ciento del valor del Contrato de Concesión será un monto fijo y definitivo, o si existe la posibilidad de que se establezca un porcentaje mayor. Esto debido a que la redacción actual parece dejar abierta la posibilidad de exigir una garantía superior al mínimo indicado, lo cual podría tener implicaciones significativas para los oferentes al momento de estructurar sus propuestas financieras.</p> <p>Esta precisión es esencial para garantizar claridad y previsibilidad en los términos contractuales, asegurando que todos los participantes del proceso licitatorio cuenten con información uniforme al respecto.</p>	<p>23. CLÁUSULA 9 FORMALIZACIÓN</p> <p>El monto de la garantía de cumplimiento será un monto fijo y definitivo.</p>

24. Sobre el Anexo II al Pliego de Condiciones Determinación de la Tarifa "All In"

máxima por tipo de Carga y Oferta Económica (ver folio 40 del pdf):

Sobre el Anexo relacionado con el objetivo general y las consideraciones sobre la Oferta Económica solicitamos que se aclare lo siguiente:

a) Servicios complementarios y tarifa "all-in" máxima:

Que se aclare si los servicios complementarios, que están excluidos explícitamente de la tarifa "All-in", deben ser considerados de alguna forma para la determinación de la tarifa máxima "All-in" por tipo de carga.

b) Criterios de evaluación para los servicios complementarios:

Que se confirme si los servicios complementarios tendrán algún peso o impacto indirecto en la evaluación de la oferta económica, considerando que estos no están incluidos dentro de la tarifa "All-in".

c) Correspondencia con la tarifa "all-in" por tipo de carga:

Que se explique cómo se mapea la cantidad mínima mencionada en el Anexo II con la tarifa "All-in" establecida para los diferentes tipos de carga. Esto incluye detalles sobre cómo las cantidades mínimas afectan la determinación de las tarifas aplicables.

d) Cantidades del Año 1 mencionadas en el Apéndice 1:

Que se confirme si las cantidades proyectadas para el Año 1, según lo indicado en el Apéndice 1, corresponden a un año completo o a un período parcial, considerando que la concesión actual finalizará en agosto de 2026.

24. ANEXO II DEL CARTEL – CONDICIONES DE DETERMINACIÓN DE LA TARIFA ALL-IN MÁXIMA POR TIPO DE CARGA Y OFERTA ECONÓMICA

a) Sobre los servicios complementarios y tarifa "all-in" máxima

Los servicios complementarios regulados y no regulados y no incluidos en la tarifa all-in no deberán incluirse en la tarifa all-in por tipo de carga de la oferta económica y, por tanto, no serán evaluados para la determinación de la oferta ganadora de la licitación

b) Criterios de evaluación para los servicios complementarios

Los servicios complementarios regulados y no regulados y no incluidos en la tarifa all-in no tienen un peso en la evaluación económica.

c) Correspondencia con la tarifa "all-in" por tipo de carga

La tarifa all-in mínima que se utilizará en la evaluación de ofertas para excluir aquellas que se encuentren por debajo de dicho límite mínimo se definirá mediante las ofertas económicas recibidas. El cálculo de la tarifa all-in mínima se detalla ampliamente en el Anexo II del cartel: dicha tarifa mínima por tipo de carga será el valor que corresponda al 30% de la media aritmética de las tarifas all-in por tipo de carga recibidas en las ofertas económicas y de la tarifa all-in máxima establecida en el cartel de licitación.

d) Cantidades del Año 1 mencionadas en el Apéndice 1:

El peso para la oferta de la tarifa "all-in" de cada tipo de carga se determina según el porcentaje de ingresos que se espera que el tipo de carga represente en los primeros diez años de la concesión en base a las proyecciones de INCOP traídos a valor presente con un horizonte de 10 años. Este periodo de diez años permite al concesionario conseguir atraer al terminal el tráfico potencial durante y después de la fase inicial de desarrollo. Los porcentajes son fijos para todos los oferentes. Respecto de los porcentajes de participación de los tipos de carga en los ingresos, el año 1 considera el año completo para que las proyecciones de demanda reflejen de la manera más fidedigna posible la realidad del puerto no se vean afectadas por una posible estacionalidad de la demanda.

25. Sobre las Cláusulas 1.1 “Las Partes” del Contrato de Concesión y 1.6 “Figura jurídica contractual” (ver folios 65 y 68 del pdf):

Sobre la Cláusula 1.1

Respecto a esta cláusula, solicitamos a la Administración Concedente que aclare lo siguiente:

a) Identidad de la entidad contratante.

Solicitamos confirmar cuál será la entidad específica que suscribirá el Contrato de Concesión en representación de la Administración Concedente. Específicamente, agradeceríamos se indique si será el INCOP u otra entidad del Poder Ejecutivo, considerando las competencias concurrentes mencionadas en la redacción de esta cláusula.

b) Facultades para vincular al Poder Ejecutivo.

Solicitamos confirmar si la entidad que suscriba el Contrato tendrá suficiente poder y autoridad para vincular a las demás entidades del Poder Ejecutivo mencionadas en la cláusula, o si esta vinculación estará sujeta al deber de colaboración establecido en el Artículo 2 del Decreto Ejecutivo 44700 y en el Artículo 17, inciso a) de la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos (LGCOP).

Sobre la Cláusula 1.6

Con relación a esta cláusula, solicitamos a la Administración Concedente confirmar lo siguiente: a) Derecho y capacidad para otorgar derechos de concesión.

Agradeceríamos se aclare si las entidades que conforman la Administración Concedente tienen el derecho legal y la capacidad necesaria para otorgar los derechos de concesión según lo dispuesto en el Artículo 5, inciso 1) de la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos (LGCOP), en particular en lo referente a INCOP como entidad que lidera el proceso.

b) Propiedad de las obras y bienes de dominio público.

Confirmar si la figura jurídica utilizada asegura que la titularidad de las obras y bienes de dominio público permanecerá bajo la Administración Concedente durante toda la vigencia del Contrato, tal como se establece en la cláusula, y si existen mecanismos adicionales para garantizar esta disposición.

25. CLÁUSULAS 1.1 LAS PARTES DEL CONTRATO DE CONCESIÓN Y 1.6 FIGURA JURÍDICA CONTRACTUAL

Cláusula 1.5

a) Sobre la identidad de la contratante: Será el INCOP, Poder Ejecutivo representado por el Presidente de la República, el Ministro de Hacienda, el Ministro de Obras Públicas y Transportes.

b) Facultades para vincular al poder ejecutivo

Cada parte de la Administración Concedente firmará el Contrato de Concesión de acuerdo a sus competencias según la Ley Aplicable.

Cláusula 1.6

a) Derecho y capacidad para otorgar derechos de concesión: Se confirma que cada una de las Partes que confirman la Administración Concedente tienen el derecho legal y la capacidad necesaria para otorgar los derechos de concesión según la Ley Aplicable.

b) Propiedad de las obras y bienes de dominio público: Se confirma que la figura jurídica utilizada asegura que la titularidad de las obras y bienes de dominio público permanecerá bajo la Administración Concedente durante toda la vigencia del Contrato.

10-12-2024

26. Sobre las cláusulas 1.5, 3.2, 3.3.1, 3.3.4.1 y el Anexo 12. (ver folios 67, 112, 114 y 248 y siguientes del pdf):

Se solicita a la Administración Concedente que aclare que el Concesionario tendrá la capacidad de determinar quién será sujeto de cobro de las tarifas, por ejemplo, la naviera o el propietario de la carga, así como podrá fraccionar o distribuir en porcentajes entre la naviera y el propietario de la carga, lo anterior para administrar el puerto en forma eficiente y conforme las políticas comerciales establecidas por el Concesionario.

26. CLÁUSULAS 1.5, 3.2, 3.3.1, 3.3.4.1 Y ANEXO 12:

Son únicamente los agentes navieros auxiliares de la función pública quienes piden servicio al puerto y por lo tanto los sujetos de cobro de las tarifas.
El concesionario tiene derecho de establecer y aplicar las políticas comerciales que considere oportunas, siempre y cuando no contravengan lo dispuesto en el contrato de concesión y en la legislación costarricense.

10-12-2024

27. Sobre la cláusula 1.9 “Área objeto de la concesión y servicios de la concesión” (ver folio 69 del pdf):

Solicitamos que se confirme dentro del pliego de condiciones y el borrador de contrato la disponibilidad y acceso a los servicios públicos necesarios, tanto en el presente como durante la vigencia futura de la concesión, incluyendo las etapas de construcción, operación y mantenimiento del puerto.

a) Garantía de acceso a servicios públicos:

Se indique de forma expresa que el INCOP, como parte de sus funciones, garantizará la disponibilidad continua de los servicios públicos necesarios para el adecuado desarrollo de las actividades del Concesionario en el área concesionada, especialmente aquellos esenciales para la funcionalidad portuaria.

b) Impacto durante la Etapa de Construcción:

Se brinde total claridad sobre cómo se gestionará la continuidad y disponibilidad de los servicios públicos durante la Etapa de Construcción, en coordinación con el INCOP, de forma que se mitiguen las posibles interrupciones que puedan afectar las operaciones portuarias existentes.

c) Disponibilidad futura de servicios:

Asimismo, que se especifique si existen mecanismos o garantías por parte del INCOP para asegurar que los servicios públicos necesarios estarán disponibles durante toda la vigencia del contrato, considerando potenciales desarrollos o cambios en la infraestructura o provisión de dichos servicios.

27. CLÁUSULA 1.9 ÁREA OBJETO DE LA CONCESIÓN Y SERVICIOS DE LA CONCESIÓN:

a) Garantía de acceso a servicios públicos

En el Anexo 12 en la sección 4 (SERVICIOS PRESTADOS POR LA AUTORIDAD CONCEDENTE) se incluye el punto 10 y 11 como sigue:

10. Acometida de obras necesarias para aumentar la capacidad de la prestación de servicio público, en caso de que sean necesarias, para soportar las previsiones de consumo, tales como subestaciones eléctricas o conducciones hidráulicas de la red de interés genera a través de las entidades públicas responsables.

11. Servicios de agua, luz, telecomunicaciones, alcantarillado y otros similares.

b) Impacto durante la etapa de construcción

El concesionario es responsable de la operación y construcción desde inicio de la concesión por lo que el concesionario es responsable de mitigar interrupciones entre ambas actividades.

c) Disponibilidad futura de servicios

Los servicios públicos recaen en diferentes entidades públicas, como se menciona en el Anexo 12 eso incluye las obras para aumentar la capacidad de la prestación de servicio público. Dentro de las obligaciones de la autoridad concedente se incluirá la modificación para incluir coadyuvar al concesionario en el trámite de esos procesos.

10-12-2024

28. Sobre la cláusula 1.11.3 Enajenación de bienes y derechos (ver folio 71 del pdf): Solicitamos a la Administración Concedente que aclare si el proceso de reemplazo de bienes muebles por otros más modernos o de mayor calidad no implica obligatoriamente la transferencia de los bienes reemplazados al dominio de las instituciones y órganos correspondientes del Estado Costarricense. En particular, agradeceríamos se confirme si esta disposición no limita al Concesionario en el uso de dichos bienes reemplazados como parte de pago para la adquisición de nuevos bienes. Esta aclaración resulta esencial para garantizar claridad

28. ~~C~~ LÁUSULA 1.11.3 ENAJENACIÓN DE BIENES Y DERECHOS:

Se aclara que el proceso de reemplazo de bienes muebles por otros más modernos o de mayor calidad no implica obligatoriamente la transferencia de los bienes reemplazados al dominio de las instituciones y órganos correspondientes del Estado Costarricense.

10-12-2024

29. Sobre la cláusula “Servicios y funciones estatales” (ver folio 71 del pdf): Respecto a las disposiciones establecidas en esta cláusula, solicitamos a la Administración Concedente que aclare lo siguiente:
a) Alcance de los servicios prestados por las autoridades públicas. Solicitamos detallar con mayor precisión el alcance específico de los servicios que serán provistos por las autoridades públicas mencionadas en la cláusula (por ejemplo, los servicios de seguridad, control de aduanas, migración, etc.). Agradeceríamos se especifique cuáles serán las responsabilidades operativas, financieras y logísticas de estas autoridades dentro del marco del Contrato de Concesión.
b) Garantía de cumplimiento de obligaciones por parte de las autoridades públicas. Solicitamos a la Administración aclarar si el Concesionario contará con un mecanismo claro para invocar el principio de exceptio non adimpleti contractus en caso de que INCOP u otras autoridades públicas no cumplan con sus obligaciones derivadas del contrato, incluyendo obligaciones relacionadas con actos contractuales o extracontractuales (responsabilidad civil), sin perjuicio del restablecimiento del equilibrio económico-financiero en favor del Concesionario. Estas aclaraciones son fundamentales para garantizar que el Concesionario tenga certeza sobre los servicios que deben ser provistos por las autoridades públicas y para definir los mecanismos que aseguren una ejecución eficiente y coordinada de las obligaciones contractuales, mitigando así cualquier afectación a la operación del Concesionario.

29. ~~C~~ LÁUSULA SERVICIOS Y FUNCIONES ESTATALES:

a) ~~A~~ Alcance los servicios prestados por las autoridades públicas

Se refiere a servicios públicos estándar por lo tanto la responsabilidad de operación y costos son asumidos por las entidades correspondientes.

b) ~~G~~ Garantía de obligaciones por parte de las autoridades públicas

El contrato establece un marco jurídico que regula los derechos y obligaciones de las partes, incluyendo las disposiciones aplicables en caso de incumplimiento de algunas de las partes.

30. Sobre la cláusula 1.13 “Vigencia de la concesión” (ver folio 72 del pdf):

Con respecto al plazo de la concesión, se solicita aclarar los siguientes aspectos:

a) Duración y actividades de cada fase del plazo:

Brindar una mayor precisión respecto a las actividades que deben desarrollarse y la duración estimada de cada una de las fases del plazo de la concesión. Esto incluye la fase de construcción, la fase de pre-operación y la fase de explotación total.

b) Condiciones precedentes:

Solicitamos que se detallen de manera exhaustiva las condiciones previas que deben cumplirse tanto por parte del Concesionario como de la Administración Concedente antes del inicio de cada una de las fases mencionadas. Esto resulta crucial, en especial cuando pagos como el monto inicial o contribuciones específicas están vinculados al cumplimiento de dichas condiciones.

c) Duración de la fase de explotación total:

Se solicita confirmar si la fase de explotación total (es decir, después de la fase de construcción) de la concesión tendrá una duración mínima de treinta (30) años, considerando que esta fase es fundamental para garantizar la sostenibilidad económica del proyecto.

d) Modificación del plazo total de la concesión: y

Asimismo, solicitamos valorar la posibilidad de ajustar el plazo total de la concesión para que contemple un período mínimo de treinta y cuatro (4) años, considerando que la fase de construcción está proyectada con una duración aproximada de treinta (30) meses, precedida por una fase de transición hacia la etapa de construcción, con una duración aproximada de quince (15) meses.

e) Estas precisiones son fundamentales para garantizar claridad y viabilidad en la planificación y ejecución del proyecto, además de asegurar el cumplimiento efectivo de las obligaciones contractuales tanto por parte del Concesionario como de la Administración Concedente. Valga señalar que el plazo de la concesión fue objetado por nuestra parte.

30. CLÁUSULA 1.13 VIGENCIA DE LA CONCESIÓN:**a) Duración y actividades de cada fase del plazo**

El contrato y sus anexos establecen las obligaciones para cada una de las etapas, así como los plazos máximos estipulados para cada una de ellas. Cada etapa debe cumplir con requerimientos técnicos, legales, financieros, ambientales y sociales.

Los plazos de la etapa de construcción se encuentran en revisión por haber sido un recurso de objeción y próximamente se informará sobre lo concluido a este respecto y, en su caso, se realizarán las modificaciones cartelarias correspondientes.

b) Condiciones precedentes

Ver apartado 2.2.3 del contrato de concesión que habla de las Condiciones Precedentes

c) Duración de la fase de explotación total

El plazo de la Concesión es de treinta (30) años incluidos la etapa de construcción y etapa de explotación total. Modificación del plazo total de la concesión

El plazo total de la concesión se encuentra en revisión por haber sido un recurso de objeción y próximamente se informará sobre lo concluido a este respecto y, en su caso, se realizarán las modificaciones cartelarias correspondientes.

31. Sobre la cláusula 1.13.3.2.4 “Actividades entre los Concesionarios Previos y el Concesionario” (ver folio 73 del pdf):

Se solicita a la Administración Concedente aclarar los siguientes puntos relacionados con la liberación de responsabilidad y el alcance de las obligaciones:

a) Alcance de la liberación de responsabilidades:

Es necesario precisar el alcance exacto de la liberación de responsabilidades mencionada en la cláusula. Solicitamos que se confirme qué tipos de responsabilidades están cubiertas (por ejemplo, laborales, fiscales, de seguridad social, ambientales, entre otras) y cómo se manejarían las responsabilidades de los concesionarios previos incluso por vicios ocultos o hechos, eventos o condiciones no declarados que puedan surgir posteriormente a la Fecha de Entrada en Vigencia de la Concesión, o que esté en relación con hechos, eventos o condiciones declarados, pero cuyos efectos o consecuencias se manifiesten posteriormente a la Fecha de Entrada en Vigencia de la Concesión.

b) Reclamaciones derivadas de actividades anteriores:

Solicitamos confirmar que la Administración Concedente será responsable frente al nuevo concesionario por cualquier reclamación derivada de actividades realizadas por los concesionarios previos. Esto incluye reclamaciones por parte de la propia Administración Concedente o de terceros, ya sean laborales, fiscales, ambientales, de seguridad social o de cualquier otra índole, y, en todo caso, sin perjuicio del restablecimiento del equilibrio económico-financiero en favor del nuevo concesionario.

c) Resolución de obligaciones del concesionario previo:

Es fundamental que se aclare si el concesionario previo deberá demostrar, como condición para la cesión efectiva de los permisos, que ha cumplido con todas sus obligaciones frente a sus trabajadores, subcontratistas y terceros. Esto incluye, pero no se limita, al pago de salarios, beneficios, indemnizaciones y cualquier otra responsabilidad aplicable.

31. CLÁUSULA 1.13.3.2.4 ACTIVIDADES ENTRE LOS CONCESIONARIOS PREVIOS Y EL CONCESIONARIO:

a) Alcance de la liberación de responsabilidades

La liberación de responsabilidades incluye aspectos laborales, fiscales, de seguridad, social, ambientales entre otras que pudieran venir por consecuencia de la concesión actual.

b) Reclamaciones derivadas de actividades anteriores:

El entendimiento es correcto

c) Resolución de obligaciones del concesionario previo

El entendimiento es correcto y será parte del acta de recepción

d) Límites y condiciones del acuerdo de liberación

Cualquier conflicto o reclamación se podrá presentar a la vía de conciliación para remediar cualquier controversia del Contrato de Concesión que no pueda ser resuelta de conformidad con sus reglas y procedimientos, o en aquellos casos en que las Partes mantengan una interpretación diferente. Para estos efectos las Partes podrán acordar la constitución de un conciliador o Comisión Técnica de Conciliación según se estipula en la cláusula 10.2 del contrato de concesión.

d) Límites y condiciones del acuerdo de liberación:

Aunque la existencia de la liberación de responsabilidades no se objeta en principio, es necesario dimensionar con precisión sus límites y condiciones, así como establecer los procedimientos para gestionar cualquier conflicto o reclamación que surja en relación con estas responsabilidades, teniendo en cuenta las responsabilidades de los concesionarios previos incluso por vicios ocultos o por hechos, eventos o condiciones no declarados que puedan surgir posteriormente a la Fecha de Entrada en Vigencia de la Concesión, o que estén en relación con hechos, eventos o condiciones declarados, pero cuyos efectos o consecuencias se manifiesten posteriormente a dicha fecha.

Estas aclaraciones son esenciales para garantizar una transición adecuada y evitar riesgos legales y operativos para el nuevo concesionario, asegurando que las responsabilidades sean asumidas de manera justa y conforme a las disposiciones contractuales.

Parte de la consulta y respuesta anterior

10-12-2024 32. Sobre la cláusula 1.15.3.2 Permisos y habilitaciones de entidades públicas o municipales (ver folio 75 del pdf):

Con respecto a esta cláusula, solicitamos aclarar lo siguiente:

a) Permisos, autorizaciones o consentimientos a cargo de la Administración Concedente:

Se nos confirme si existen permisos, autorizaciones o consentimientos que deben ser obtenidos o mantenidos directamente por la Administración Concedente o en su nombre, además de los identificados en la Cláusula 1.20.2.4 del Contrato. En caso afirmativo, agradeceríamos se especifique cuáles son dichos permisos y se excluyan de las responsabilidades del Concesionario.

b) Permisos durante etapas específicas del plazo de la concesión:

Específicamente, solicitamos confirmar si INCOP, como parte de la Administración Concedente, obtendrá o mantendrá permisos específicos en alguna etapa particular del plazo de la concesión, como durante el período de transición inicial.

Estas aclaraciones son esenciales para definir claramente las responsabilidades de las partes respecto a las autorizaciones necesarias para la operación y cumplimiento del Contrato de Concesión. Conocer estas responsabilidades permitirá una planificación más eficiente y evitará conflictos operativos y legales durante la ejecución del proyecto.

32. CLÁUSULA 1.15.3.2 PERMISOS Y HABILITACIONES DE ENTIDADES PÚBLICAS O MUNICIPALES:

a) Permisos, autorizaciones o consentimientos a cargo de la Administración Concedente:

Como parte de las obligaciones de la autoridad concedente esta prestar la colaboración necesaria para la tramitación de cualquier permiso o trámite para la construcción de instalaciones temporales y permanentes que requiera el Concesionario y los permisos de funcionamiento en dichas instalaciones. A estos efectos prestará la colaboración necesaria para obtener los permisos y autorizaciones que puedan ser exigidos por diferentes entidades públicas para la realización de estudios previos a la construcción de las obras objeto de concesión, la construcción de éstas y la prestación de los servicios portuarios. El deber de colaboración no exime al Concesionario del cumplimiento de sus obligaciones ni modifica el esquema de distribución de riesgos contenido en este Contrato, así como no implica que la Administración Concedente tenga la obligación de concluir con éxito las gestiones que el Concesionario realice.

b) Permisos durante etapas específicas del plazo de la concesión:

Como parte del Acta de Recepción se incluirán todos los permisos y licencias para que exista continuidad del servicio.

10-12-2024

33. Sobre la cláusula 1.15.4.3 sobre riesgos por nuevos proyectos (ver folio 77 del pdf):

Con relación a esta cláusula, solicitamos que se aclaren los siguientes puntos:

a) Protección frente a proyectos portuarios nuevos:

Aunque la cláusula establece que los riesgos asociados a nuevos proyectos portuarios en el Pacífico costarricense serán asumidos por la Administración Concedente, se solicita aclarar cómo se garantizará la protección del Concesionario frente a los posibles impactos negativos en su flujo de ingresos y rentabilidad derivados de dichos proyectos. En particular, solicitamos confirmar que el Concesionario tendrá derecho a invocar la cláusula 3.4 relativa al equilibrio financiero para mitigar los efectos adversos ocasionados por estos desarrollos.

b) Derecho de preferencia para nuevos proyectos:

Solicitamos considerar la posibilidad de incluir un derecho de preferencia para el Concesionario en el desarrollo de cualquier nuevo proyecto portuario en la región Pacífica o bajo la jurisdicción de INCOP, como un mecanismo para proteger su posición competitiva y su flujo de ingresos.

c) Riesgos asociados a servicios de remolcadores:

Aunque la cláusula menciona que los riesgos relacionados con la prestación de los servicios de remolcadores serán asumidos por la Administración Concedente, agradeceríamos detalles adicionales sobre cómo se implementará esta disposición en la práctica y si el Concesionario será compensado por posibles interrupciones o fallos en la prestación de dichos servicios que puedan afectar la operación portuaria. En particular, solicitamos confirmar que el Concesionario tendrá derecho a invocar la cláusula 3.4 relativa al equilibrio financiero para mitigar los efectos adversos ocasionados por estos desarrollos.

Estas aclaraciones son necesarias para garantizar una asignación de riesgos justa y equilibrada que permita la sostenibilidad económica del proyecto, minimizando impactos negativos sobre el Concesionario y asegurando la estabilidad de las operaciones durante toda la vigencia del Contrato de Concesión.

33. CLÁUSULA 1.15.4.3 SOBRE RIESGOS POR NUEVOS PROYECTOS:

a) Protección frente a proyectos portuarios nuevos:

Es correcto el entendimiento

b) Derecho de preferencia para nuevos proyectos

Legalmente no es posible otorgar ese derecho de preferencia para futuros proyectos utilizando el Contrato de Concesión.

c) Riesgos asociados a servicios remolcadores

Es correcto el entendimiento o.

10-12-2024

34. Sobre la cláusula 1.16.2 (ver folio 77 del pdf):

Se ruega aclarar que el procedimiento de selección se regirá bajo reglas privadas de contratación establecidas por el Concesionario y no estará sujeto a los principios de contratación pública ni a otra regulación.

34. CLÁUSULA 1.16.2:

Es correcto el entendimiento es bajo reglas privadas de contratación establecidas por el concesionario.

35. Sobre la cláusula 1.18.1 del “Monto del capital social del concesionario” (ver folio 82 del pdf): Solicitamos que se aclare los siguientes puntos en relación con el monto del capital social del Concesionario:

a) Determinación de las variaciones del gasto total proyectado:

Especificar cómo y bajo qué criterios la Administración Concedente definirá las variaciones anuales del gasto total proyectado. En particular, agradeceríamos mayor claridad sobre los mecanismos y procedimientos que se utilizarán para garantizar que dichas proyecciones sean precisas y reflejen las realidades financieras y operativas del proyecto.

b) Ajustes al capital social:

Confirmar si el Concesionario tendrá derecho a plantear observaciones o solicitudes de revisión sobre las proyecciones del gasto total comunicadas por la Administración Concedente, en caso de que estas no correspondan a la situación real o estimaciones razonables del proyecto.

c) Impacto en la sostenibilidad financiera:

Se confirme si el ajuste del capital social anual será considerado dentro del marco del equilibrio financiero de la concesión. En caso de que estos ajustes tengan un impacto significativo en las finanzas del Concesionario, agradeceríamos se aclare si el Concesionario podrá invocar cláusulas de ajuste o compensación.

d) Capital social durante y después de la Etapa de Construcción:

Confirmar si los porcentajes establecidos (20% del gasto total proyectado para la construcción y explotación) incluyen un mecanismo de actualización para reflejar cambios inflacionarios o variaciones significativas en los costos de inversión.

e) Método de cálculo del capital social mínimo:

Que se detalle el significado y el método de cálculo del requisito estipulado que establece que “una vez concluida la Etapa de Construcción, el capital social mínimo será veinte por ciento (20%) del gasto total proyectado para la explotación de los servicios de la Concesión”. Se deberá especificar cómo se determinará el “gasto total proyectado para la explotación” y si este cálculo incluirá variables como costos operativos, costos de mantenimiento, amortización de activos o contingencias.

35. CLÁUSULA 1.18.1 MONTO DEL CAPITAL SOCIAL DEL CONCESIONARIO:

a) Determinación de las variaciones del gasto total proyectado:

Es únicamente cuando sea necesario para resguardar el interés público pretendido por la concesión según el Art. 31 de LGCOP.

b) Ajustes al capital social

Correcto dado que por lo mismo se estipula un Comisión Técnica de Conciliación dentro del contrato de concesión.

c) Impacto en la sostenibilidad financiera:

Esto es una disposición de la LGCOP por lo que al ser de conocimiento previo no aplicaría un restablecimiento de equilibrio financiero.

d) Capital social durante y después de la Etapa de Construcción

Correcto debería incluir un mecanismo de actualización para reflejar cambios inflacionarios.

e) Método de cálculo del capital social mínimo:

Es un cálculo estipulado por Ley Aplicable.

f) Plazos y consecuencias del incumplimiento

Las obligaciones del concesionario por eventos de fuerza mayor entran en suspensión. Las consecuencias de incumplimiento de falta grave conllevan a las sanciones correspondientes estipuladas en el Anexo 21.

g) Garantía corporativa como sustituto de capital social

De acuerdo con la Ley Aplicable, no es posible la sustitución del capital social por una garantía corporativa.

f) Plazos y consecuencias del incumplimiento:

Finalmente, solicitamos que se aclare si el plazo de treinta (30) días hábiles para ajustar el capital es prorrogable en casos de fuerza mayor o circunstancias excepcionales, y cuáles serían las consecuencias exactas de un incumplimiento clasificado como falta grave.

g) Garantía corporativa como sustituto del capital social:

Aclarar si es posible sustituir el monto del capital social requerido por una garantía corporativa que cumpla con las condiciones establecidas en el contrato.

Estas precisiones son necesarias para garantizar claridad y transparencia en la gestión del capital social del Concesionario, así como para evitar riesgos innecesarios para la sostenibilidad financiera y operativa del proyecto.

Continúa de la consulta anterior

10-12-2024

36. Sobre la cláusula 1.22.2 del borrador del contrato de concesión (ver folio 90 del pdf):

Solicitamos que se aclare lo siguiente respecto a la cláusula que establece:

"En el evento en que el Concesionario indique que no está en condiciones de ejecutar las obras requeridas por el INCOP, el INCOP deberá aplicar el procedimiento previsto en la Ley Aplicable para la contratación de un tercero."

a) Riesgos y exclusividad:

Confirmar que cualquier contratación de un tercero por parte de INCOP para la ejecución de obras será realizada bajo el riesgo exclusivo del INCOP y no afectará los derechos de exclusividad del Concesionario sobre la explotación de la concesión.

b) Equilibrio económico y financiero:

Que se confirme que, en caso de que las obras realizadas por un tercero afecten las inversiones, ingresos y/o costos del Concesionario, se garantizará el derecho del Concesionario a restablecer el equilibrio económico y financiero del contrato de concesión.

c) Garantías y derechos de los acreedores:

Confirmar que la contratación de un tercero no perjudicará las garantías ni los derechos de los acreedores del Concesionario, manteniéndose la protección de los derechos contractuales del Concesionario en todo momento.

36. CLÁUSULA 1.22.2 DEL CONTRATO:

Respecto a esta cláusula y el término de exclusividad se encuentra en revisión por haber sido un recurso de objeción y próximamente se informará sobre lo concluido a este respecto y, en su caso, se realizarán las modificaciones cartelarias correspondientes.

10-12-2024

37. Sobre la cláusula 2.1 del borrador de contrato de concesión “De las obligaciones del concesionario durante la etapa de construcción” (ver folio 94 del pdf):

En relación con las obligaciones establecidas para el Concesionario durante la Etapa de Construcción, se solicita aclarar lo siguiente:

a) Servicios operativos mínimos durante la construcción:

Que se definan claramente en el borrador del contrato de concesión cuáles son los servicios operativos mínimos que deberán mantenerse durante la Etapa de Construcción para garantizar la continuidad de las operaciones portuarias en Puerto Caldera.

37. CLÁUSULA 2.1 DE LAS OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO DURANTE LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN:

No se tienen establecidos servicios operativos mínimos durante la construcción excepto los que dicta el mismo reglamento de servicios portuarios de INCOP, sin embargo, como parte de su solución técnica presentada se busca que el concesionario incluya detalles de cómo se propone disminuir la interferencia que que la construcción supondrá sobre la operación del puerto, que no podrá interrumpirse.

10-12-2024

38. Sobre la cláusula 2.2.3.6 del borrador del contrato de concesión de las pólizas del capítulo IV (ver folio 97 del pdf):

Solicitamos que se aclaren los siguientes puntos en relación con los términos y condiciones de las pólizas establecidas en el capítulo IV:

a) Definición de “no objeción”:

Que se precise el significado y alcance del término “no objeción” utilizado en esta cláusula. En particular que se explique el proceso mediante el cual la Administración Concedente emite dicha no objeción y los criterios bajo los cuales se evaluará cualquier modificación a los términos y condiciones de las pólizas.

b) Consecuencias en caso de objeción:

Que se aclaren las acciones o procedimientos que deberán seguirse en caso de que la Administración Concedente objete una modificación propuesta a las pólizas. Específicamente, que se describa cómo se resolverán las objeciones y si estas pudieran implicar sanciones, retrasos o ajustes en las obligaciones del Concesionario.

38. CLÁUSULA 2.2.3.6 PÓLIZAS DEL CAPÍTULO IV:

a) Definición de “no objeción”: se refiere a la manifestación formal de conformidad por parte de la Administración Concedente respecto de una solicitud presentada por el Concesionario, sin que ello implique una asunción de responsabilidad directa sobre el objeto revisado. Los criterios específicos para evaluar las modificaciones incluyen la alineación con las disposiciones contractuales, la suficiencia de la cobertura para mitigar riesgos, y la garantía de que las modificaciones no afectan el equilibrio económico-financiero del contrato.

b) Consecuencias en caso de objeción

Para las cuestiones que no puedan resolverse en sede administrativa de conformidad con los términos del Contrato de Concesión, las partes, de previo a acudir a un proceso arbitral, podrán facultativamente acudir a la vía de conciliación para remediar cualquier controversia del Contrato de Concesión que no pueda ser resuelta de conformidad con sus reglas y procedimientos, o en aquellos casos en que las Partes mantengan una interpretación diferente. Para estos efectos las Partes podrán acordar la constitución de un conciliador o Comisión Técnica de Conciliación, la que intentará conciliar a las Partes para que lleguen a un acuerdo que sea válido dentro del ordenamiento jurídico administrativo costarricense.

10-12-2024 39. Sobre la cláusula 2.5 del borrador del contrato de concesión “Bitácoras de Obras” (ver folio 101 del pdf):
En relación con los requisitos establecidos para las bitácoras de obra durante la Etapa de Construcción, solicitamos se aclare lo siguiente:
a) Documentación de cumplimiento de entregables e inversiones:
Confirmar si la Bitácora de Obra incluirá, además de los aspectos técnicos y operativos, un apartado específico para documentar el cumplimiento por parte del Concesionario de los entregables y las obligaciones de inversión definidas en el Contrato de Concesión. Esto sería esencial para garantizar la alineación de las actividades con los objetivos más amplios del contrato.

39. CLÁUSULA 2.5 BITÁCORAS DE OBRAS:
La bitácora de obra, además de los aspectos técnicos y operativos deberá incluir también la documentación justificativa del cumplimiento por parte del Concesionario de los entregables y de las obligaciones de inversión definidas en el Contrato de Concesión.
Se hará la modificación correspondiente para reflejarlo en el contrato de concesión.

10-12-2024 40. Sobre las cláusulas 2.6 y 2.7 del borrador del contrato de concesión “Recepción provisional” y “Recepción definitiva y orden de inicio de la etapa de explotación” (ver folios 101 y siguientes del pdf):
Solicitamos que se aclaren los siguientes puntos relacionados con las etapas de recepción provisional y definitiva:
a) Alcance y naturaleza de la supervisión:
Detallar el alcance y los procedimientos específicos de supervisión que la Administración Concedente o sus representantes aplicarán durante estas etapas. Específicamente, que se establezca cómo se llevará a cabo la verificación del cumplimiento de los requisitos técnicos y contractuales durante las fases de recepción provisional y definitiva.
b) Determinación objetiva de la conclusión de la construcción:
Que se aclare si existe un conjunto definido de criterios o evidencia objetiva que determine la conclusión de la Etapa de Construcción. Esto resulta esencial para establecer con claridad las condiciones que deberán cumplirse para proceder con la recepción provisional y definitiva.
c) Impacto en el plazo de la concesión:
Se confirme si el término de la concesión se verá afectado por la duración de las fases de recepción provisional y definitiva. Asimismo, que se detalle cómo se manejarán los retrasos en estas etapas en relación con el plazo total de la concesión.

40. CLÁUSULAS 2.6 Y 2.7 RECEPCIÓN PROVISIONAL Y RECEPCIÓN DEFINITIVA:
a) Alcance y naturaleza de la supervisión
El alcance y naturaleza de la supervisión son definidos en el Anexo 27 que incluye las especificaciones de la fiscalización y la unidad de control de la Autoridad Concedente.
En el caso de la verificación del cumplimiento de los requisitos técnicos durante las fases de recepción se basará en que el Concesionario deberá elaborar y presentar el informe técnico de obra y el equipamiento por obra y al final de la Etapa de Construcción. La administración deberá revisar el respectivo informe en un plazo no mayor de diez (10) días hábiles. La Autoridad Concedente podrá tener apoyo de una firma de consultoría de ingeniería especializada.
b) Determinación objetiva de la conclusión de la construcción
Se deberá cumplir con todos los requerimientos establecidos como obligaciones en la Etapa de Construcción.
c) Impacto en el plazo de la concesión
Si los retrasos son imputables al concesionario el cumplimiento de los plazos es un riesgo trasladado al concesionario.

<p>10-12-2024 41. Sobre la cláusula 3.1.1.2 (ver folio 107 del pdf): Favor aclarar las consecuencias contractuales, si las hubiere, para el Concesionario que no demuestre o no cumpla, en todo momento durante el transcurso del plazo de la Etapa de Construcción que, como mínimo, el veinte por ciento (20%) del monto total de las inversiones requeridas para el Proyecto en esa etapa es financiado con el patrimonio del Concesionario. Aclara también si es posible entender que, si el incumplimiento es transitorio y no repercute material y negativamente en la concesión, no se imputarán penalidades al Concesionario.</p>	<p>41. CLÁUSULA 3.1.1.2: Es una estipulación por Ley</p>
<p>10-12-2024 42. Sobre la cláusula 3.1.1.3 (ver folio 107 del pdf): La cláusula indica que el Concesionario deberá presentar los documentos probatorios para establecer el monto de la inversión financiada con respecto a la inversión total, no obstante la Administración Concedente no establece una lista mínima de referencia de los documentos que valorará para el cumplimiento de esa obligación, por favor indicar un listado de documentos de referencia mínimos que la Administración Concedente requiere para comprobar el cumplimiento de esa obligación, lo anterior por un requisito básico de seguridad jurídica.</p>	<p>42. CLÁUSULA 3.1.1.3: El concesionario tiene libertad de establecer los instrumentos financieros de capital y deuda y deberá aportar la documentación necesaria donde se acredite la estructuración financiera del financiamiento, condiciones de tasa, plazo y requerimientos especiales, así como el nombre de los Acreedores, tipo de operación, monto, moneda, vencimiento, intereses, plazo de gracia según se estipula en el apartado 3.1 Financiamiento del Proyecto.</p>
<p>10-12-2024 43. Sobre la cláusula 3.1.1.6 (ver folio 108 del pdf): Se ruega aclarar si la restricción al otorgamiento de garantías se extiende o restringe al otorgamiento de garantías para el cumplimiento de fines directamente relacionados con el Contrato.</p>	<p>43. CLÁUSULA 3.1.1.6: La restricción es únicamente cuando es para fines distintos de la ejecución del presente.</p>
<p>10-12-2024 44. Sobre la cláusula 3.1.2.1 (ver folios 108 y 109 del pdf): Se agradece a la Administración concedente que indique en forma expresa las razones financieras que se espera de la sociedad concesionaria, con base en las cuales se valorará objetivamente si está capacidad o no de cumplir con las obligaciones de esa entidad frente a sus acreedores. Adicionalmente aclarar si la lista del folio 109, comprensiva de los incisos a) hasta el d) es una lista abierta o cerrada.</p>	<p>44. CLÁUSULA 3.1.2.1: Las razones financieras están sujetas a los requerimientos de los acreedores. La lista de las garantías especiales es una lista cerrada</p>
<p>10-12-2024 45. Sobre la cláusula 3.1.2.3.3 (ver folios 110 y 111 del pdf): Se agradece se aclaren y expresamente se enlisten las condiciones aplicables, si las hubiere, a los accionistas potenciales que no sean el adjudicatario pero que puedan poseer parte o todo el 49% de acciones de la sociedad que ejecuta la concesión.</p>	<p>45. CLÁUSULA 3.1.2.3.3: Las condiciones aplicables son las establecidas por la Ley Aplicable, así como por el cartel.</p>
<p>10-12-2024 46. Sobre la cláusula 3.2.2.1 (ver folio 112 del pdf): Favor aclarar en forma expresa que el concesionario tendrá plena libertad para establecer políticas de morosidad aplicables a los usuarios.</p>	<p>46. CLÁUSULA 3.2.2.1: Es correcto el entendimiento de conformidad con los principios de universalidad, igualdad, neutralidad y competencia.</p>

<p>10-12-2024 47. Sobre la cláusula 3.3.1 (a) y (b) (ver folio 112 del pdf): Favor indicar si se aplicará el silencio positivo si INCOP no se refiere en tiempo al precio requerido y solicitado por el concesionario para los servicios complementarios. Complementariamente se ruega que se publiquen las tarifas aplicables a los servicios de la fase inicial de operación.</p>	<p>47. CLÁUSULA 3.3.1: Sobre el silencio positivo. No aplicará el silencio positivo en materia tarifaria. Las tarifas aplicables se encuentran publicadas en la página web de ARESEP https://aresep.go.cr/categoria/puertos-tarifas/</p>
<p>10-12-2024 48. Sobre las cláusulas 3.3.1, 3.3.5.4.1 y Anexo 12 (ver folios 112, 115 y 248 del pdf): En el caso de los servicios complementarios (regulados y no regulados), se ruega aclarar si los precios podrán ser ajustados anualmente de oficio por el Concesionario, con base en el Producer Price Index (PPI), emitido por el Bureau of Labor Statistics (BLS), agencia que pertenece al Departamento de Trabajo del Gobierno de Estados Unidos de América.</p>	<p>48. CLÁUSULAS 3.3.1, 3.3.5.4.1 Y ANEXO 12: Sobre los servicios complementarios no regulados, el concesionario libertad para fijar y actualizar los precios de la manera que estime oportuna, previa comunicación y autorización del INCOP. Sobre los servicios complementarios regulados, el precio se encuentra fijado por ARESEP y para su actualización o modificación se deberán seguir los procedimientos establecidos por dicha institución.</p>
<p>10-12-2024 49. Sobre la cláusula 3.3.3 (ver folio 113 del pdf): Se agradece que se ratifique la capacidad del concesionario de ajustar de oficio la tarifa en dólares en caso de pérdida de valor derivada del tipo de cambio, en la misma condición que la Administración Concedente puede ajustar las garantías, como se expresa en la cláusula 5.7 del cartel, visible en el folio 137 del pdf.</p>	<p>49. CLÁUSULA 3.3.3: Las tarifas deben ser establecidas en dólares americanos..</p>
<p>10-12-2024 50. Sobre la cláusula 3.3.4.1.1 (ver folio 114 del pdf): Aclarar el alcance y consecuencias de la objeción de la Administración Concedente a las políticas comerciales del concesionario, en particular reiterar que la Administración Concedente no puede ni tiene competencia para imponer políticas comerciales al concesionario.</p>	<p>50. CLÁUSULA 3.3.4.1.1: La Administración Concedente se limita a verificar su conformidad con las disposiciones del contrato y el marco normativo aplicable incluyendo que no se transgredan los principios de universalidad, igualdad, neutralidad y competencia, de conformidad con lo dispuesto en el Contrato de Concesión siempre y cuando los ingresos de la Concesión se vean impactados positivamente. La Administración no tiene competencia para imponer políticas comerciales al Concesionario ni para intervenir en su gestión operativa, siempre que las políticas implementadas respeten los términos contractuales y no afecten el equilibrio económico-financiero de la concesión ni causen afectación a los ingresos de la Administración Concedente. La Administración Concedente utilizará los mecanismos que la Ley Aplicable y el Contrato establezca para este tipo de incumplimiento..</p>

<p>10-12-2024 51. Sobre la cláusula 3.3.4.1.2 (ver folio 114 del pdf): Se solicita aclarar si la Administración Concedente cubrirá las pérdidas derivadas de las prácticas comerciales que no fueron objetadas por la Administración Concedente.</p>	<p>51. CLÁUSULA 3.3.4.1.2: No. De manera general, el concesionario es el único responsable por el riesgo de demanda. En particular, el concesionario tiene derecho de aplicar las políticas comerciales que considere oportunas, pero siempre bajo su propia responsabilidad y asumiendo todo riesgo que derive de la aplicación de las mismas, hayan sido objetadas o no por la administración.</p>
<p>10-12-2024 52. Sobre las cláusulas 3.3.5.1, 3.3.5.2 y 3.3.5.6 (ver folios 115 y 118 del pdf): Se agradece se aclare que si las causas extraordinarias que refiere la cláusula del cartel se circunscriben o no a las descritas en la cláusula 3.4.2, complementariamente, favor aclarar que la referida lista es abierta.</p>	<p>52. CLÁUSULAS 3.3.5.1, 3.3.5.2 Y 3.3.5.6: Las cláusulas 3.3.5.1, 3.3.5.2 Y 3.3.5.6 son complementarias a la 3.4.2. Ya que un mecanismo para restablecer el equilibrio económico financiero podrá ser vía tarifa. Para lo cual su fórmula para la fijación extraordinaria de las tarifas y la tarifa resultante deberá ser aprobada por la ARESEP previo a su aplicación.</p>
<p>10-12-2024 53. Sobre la cláusula 3.3.5.5.2 (ver folio 117 del pdf): Favor agregar al cartel la consecuencia para el Concesionario en el evento que no enmiende los errores materiales en el cálculo aritmético o en los supuestos por parte del Concesionario.</p>	<p>53. CLÁUSULA 3.3.5.5.2: Estaría en incumplimiento del régimen tarifario por lo que sería criterio de ARESEP.</p>
<p>10-12-2024 54. Sobre la cláusula 3.3.9 (ver folio 119 del pdf): Aclarar si el concesionario puede oponerse a la suma pagada a la auditoría, con base en criterios de eficiencia que afecten al servicio a costo.</p>	<p>54. CLÁUSULA 3.3.9: No se puede oponer.</p>
<p>10-12-2024 55. Sobre la cláusula 3.4.4 (ver folio 120 del pdf): Favor agregar los plazos en días hábiles de cada etapa del procedimiento para restablecer el equilibrio económico.</p>	<p>55. CLÁUSULA 3.4.4: Los días del procedimiento para restablecer el equilibrio económico financiero por haber sido un recurso de objeción se encuentra en revisión y próximamente se informará sobre lo concluido a este respecto y, en su caso, se realizarán las modificaciones correspondientes.</p>
<p>10-12-2024 56. Sobre la cláusula 3.5.3 (ver folio 124 del pdf): Aclarar las consecuencias de no poder cumplir puntualmente con sus obligaciones financieras. Adicionalmente se debe aclarar que el eventual incumplimiento de la obligación debe repercutir material y negativamente en los servicios de la concesión y permanecer sin subsanar dentro de un periodo de subsanación razonable preestablecido en el contrato, si el eventual incumplimiento no repercute material y negativamente en los servicios de la concesión o se subsana oportunamente, no tendrá consecuencias en el concesionario.</p>	<p>56. CLÁUSULA 3.5.3: El Contrato y la Ley Aplicable establecen las consecuencias por el no cumplimiento de las obligaciones financieras del Concesionario según la parte que sufra el incumplimiento. Todo incumplimiento del Concesionario independientemente de su afectación es sujeto a penalidades establecidas en el Contrato y en la Ley Aplicable.</p>

<p>10-12-2024</p>	<p>57. Sobre la cláusula 4.2 (ver folio 126 del pdf): Se debe aclarar si procede el silencio positivo en el caso que la Administración Concedente no se oponga dentro de los plazos señalados. Adicionalmente de solicita se aclare la consecuencia para el Concesionario si no corrige, aclara o modifica los borradores de los proyectos de seguro, tal y como solicita la Administración Concedente.</p>	<p>57. CLÁUSULA 4.2: No procede el silencio positivo. Todo incumplimiento del Concesionario independientemente de su afectación es sujeto a penalidades establecidas en el Contrato y en la Ley Aplicable..</p>
<p>10-12-2024</p>	<p>58. Sobre la cláusula 4.9 (ver folio 128 del pdf): La cláusula, en su oración final, expresa: “El Concesionario no emprenderá, ni dejará de tomar, en ningún momento, acción alguna que cause o pueda causar que cualquiera de los seguros contratados se considere, en su totalidad o en parte, inválido, nulo, suspendido, impedido o revocado.”. Favor aclarar la redacción, toda vez que la siguiente expresión parece contradictoria: “no emprenderá, ni dejará de tomar”.</p>	<p>58. CLÁUSULA 4.9: Consideramos que la redacción es clara y no es necesario aclaración.</p>
<p>10-12-2024</p>	<p>59. Sobre la cláusula 4.13 (ver folio 129 del pdf): Se solicita que se aclare que, transcurrido el plazo de diez días hábiles sin respuesta de la Administración Licitante, se aplicará el silencio positivo de pleno derecho.</p>	<p>59. CLÁUSULA 4.13: No procede el silencio positivo.</p>
<p>10-12-2024</p>	<p>60. Sobre la cláusula 4.17 (ver folio 130 del pdf): Favor adicionar el plazo de la Administración Concedente para referirse a la dispensa de la obligación de asegurar.</p>	<p>60. CLÁUSULA 4.17: Se aclarará plazo.</p>
<p>10-12-2024</p>	<p>61. Sobre la cláusula 4.18 (ver folios 130 y 131 del pdf): Se ruega esclarecer el criterio técnico objetivo utilizado para para establecer el valor de los porcentajes agregados en la cláusula del cartel. Complementariamente se solicitar aclarar que, transcurrido el plazo de diez días, contados a partir de haber recibido notificación por parte del Fiduciario del ingreso de los fondos al fideicomiso, el Fiduciario transferirá los fondos de</p>	<p>61. CLÁUSULA 4.18: Los criterios específicos incluyen la alineación con las disposiciones contractuales, la suficiencia de la cobertura para mitigar riesgos, y la garantía de que las modificaciones no afectan el equilibrio económico-financiero del contrato. El mecanismo de transferencia de fondos que reciba el Fideicomiso Administrativo se regulará en el respectivo contrato de Fideicomiso.</p>
<p>10-12-2024</p>	<p>62. Sobre la cláusula 4.19 (ver folio 132 del pdf): Se ruega aclarar que, transcurrido el plazo de diez días, contados a partir de haber recibido notificación por parte del Fiduciario del ingreso de los fondos al fideicomiso, el Fiduciario transferirá los fondos de oficio si a ese momento no hubiere recibido la orden para hacer el pago al concesionario.</p>	<p>62. CLÁUSULA 4.19: El mecanismo de transferencia de fondos que reciba el Fideicomiso Administrativo se regulará en el respectivo contrato de Fideicomiso.</p>
<p>10-12-2024</p>	<p>63. Sobre la cláusula 4.20 (ver folio 133 del pdf): Se ruega esclarecer el criterio técnico objetivo utilizado para para establecer el valor del porcentaje de 5% expresado en la cláusula del cartel.</p>	<p>63. CLÁUSULA 4.20: Los criterios específicos incluyen la alineación con las disposiciones contractuales, la suficiencia de la cobertura para mitigar riesgos, y la garantía de que las modificaciones no afectan el equilibrio económico-financiero del contrato.</p>

<p>10-12-2024 64. Sobre las cláusulas 5.2, 5.3, 5.4 y 5.6.(ver folios 135 a 137 del pdf): Favor aclarar que, las garantía se pueden rendir de conformidad con lo establecido en el artículo 111 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública. Complementariamente se solicita aclarar que se reconocerá el pago de intereses por los títulos valores otorgados para cumplir con las garantías de cumplimiento, construcción y explotación.</p>	<p>64. CLÁUSULAS 5.2, 5.3, 5.4 Y 5.6: Se aclara que las garantía se pueden rendir de conformidad con lo establecido en el artículo 111 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública. Se aclarará lo relacionado con los intereses generados por estos instrumentos.</p>
<p>10-12-2024 65. Sobre el Anexo 6, punto 3. “Secuencia constructiva” (ver folio 210 del pdf): Solicitamos que se aclaren los siguientes puntos en relación con la secuencia constructiva requerida: a) Definición de “niveles lo más parecidos posible a los actuales”: Solicitamos que se aclare a qué se refiere específicamente la expresión “niveles lo más parecidos posible a los actuales”. Indicar si esto incluye únicamente la capacidad operativa del terminal o también parámetros como eficiencia, tiempos de espera, niveles de servicio, entre otros. b) Niveles actuales de operatividad: Que se detallen los niveles actuales de operatividad del terminal portuario, incluyendo indicadores clave como capacidad de manejo de carga, tiempos de operación, flujos de entrada y salida, y cualquier otra métrica relevante que permita establecer una referencia clara para la planificación de la secuencia constructiva. c) Criterios para definir “lo más parecido posible”: Se especifiquen los criterios que se utilizarán para evaluar si la operatividad durante la construcción se mantiene “lo más parecida posible” a los niveles actuales, así como los mecanismos para medir y reportar dicho cumplimiento.</p>	<p>65. ANEXO 6, PUNTO 3 SECUENCIA CONSTRUCTIVA: a) Definición de niveles lo mas parecido a los actuales Los “niveles lo más parecido posibles a los actuales” se refieren a las capacidades. Se modificará la redacción en este sentido. El espíritu es mantener las mayores capacidades posibles durante la construcción de las obras. En dicho periodo no se exigirán niveles mínimos de operatividad. b) Niveles actuales de operatividad En el estudio de factibilidad se dan de referencia los niveles actuales de operatividad. c) Criterios para definir lo más parecido posibles Los mecanismos para medir y reportar los niveles de productividad durante el periodo de construcción de las obras serán los mismos solicitados para el periodo de explotación total.</p>

66. Sobre el Anexo 12 “Servicios a ser prestados por el Concesionario” (ver folio 248 del pdf) . Con relación al contenido del Anexo 12 del borrador del Contrato de Concesión, solicitamos que se aclaren los siguientes puntos:

a) Tarifas de los servicios complementarios (Tabla 3.1):

Señalar si las tarifas indicadas en la Tabla 3.1 corresponden exclusivamente a servicios complementarios y se establezca de cómo serán calculadas y ajustadas durante la vigencia del contrato.

b) Autonomía del Concesionario en la fijación de precios (Tabla 3.2):

Confirmar si los precios de los servicios complementarios señalados en la Tabla 3.2 serán determinados exclusivamente por el Concesionario, sin intervención o regulación por parte de ARESEP, y si se aplicarán únicamente bajo el esquema de libre mercado.

c) Incorporación de los servicios complementarios en el sistema de evaluación:

Confirmar que los servicios complementarios no serán considerados dentro del sistema de evaluación utilizado para seleccionar al Concesionario, de acuerdo con los criterios establecidos en el pliego de condiciones.

d) Responsabilidad de mantenimiento del rompeolas:

Para garantizar consistencia, confirmar que la responsabilidad del mantenimiento y reparación del rompeolas recae exclusivamente en la Administración Concedente, tal como se indica en el Anexo 12, cláusula 4. Además, aclarar por qué esta disposición no se encuentra referenciada en las cláusulas 1.12.2 y 1.20.2 del borrador del contrato y si esto implica algún tipo de excepción o limitación.

e) Tarifas actuales aplicables a embarcaciones y pasajeros:

Que se especifiquen las tarifas actuales que pueden cobrarse por los servicios prestados a “embarcaciones de pasajeros y servicios a pasajeros”, incluyendo tanto “buques de ferry” como “barcos de cruceros”.

f) Ajustes por inflación:

Solicitamos confirmar si estas tarifas están sujetas a ajustes automáticos y anuales por inflación basados en el índice US-PPI (Producer Price Index). Asimismo, agradeceríamos que se indique la fecha del último ajuste por inflación realizado.

66. ANEXO 12 SERVICIOS A SER PRESTADOS POR EL CONCESIONARIO:

a) Tarifas de los servicios complementarios

Los servicios complementarios regulados de la Tabla 3.1 del Anexo 12 se corresponden con servicios que no están incluidos en la tarifa all-in y cuyo precio está regulado por ARESEP, por lo que no procede cálculo por parte del concesionario. Para ajustar dichas tarifas, se habrá de proceder conforme a los mecanismos dispuestos por dicha autoridad.

b) Autonomía del concesionario en la fijación de los precios

El Concesionario está autorizado a prestar los servicios indicados en la Tabla 3-2 y es libre de fijar precios en condiciones de mercado. Sin embargo, los precios de los Concesionarios para estos

servicios deben cumplir con el período de revisión y los requisitos de publicación

descritos en el punto 3. SERVICIOS COMPLEMENTARIOS NO INCLUIDOS EN EL PRECIO "ALL-IN".

Antes de prestar de los servicios complementarios no regulados, el concesionario deberá notificar a INCOP sobre el servicio a prestar, su precio y su mecanismo de actualización y cualquier cambio que pudiera surgir de la provisión del servicio complementario, con una descripción de este a efectos de que INCOP mantenga actualizada la información y cumpla con los requisitos de fiscalización.

c) Incorporación de los servicios complementarios en el sistema de evaluación

Los servicios complementarios, regulados o no regulados, no incluidos en la tarifa all-in no forman parte de los criterios que se evaluarán en la oferta económica.

d) Responsabilidad de mantenimiento del rompeolas:

El mantenimiento del rompeolas será responsabilidad de INCOP en su estado actual en caso de que aplique.

e) Tarifas actuales aplicables a embarcaciones y pasajeros:

Nótese lo siguiente del Cartel: "Además, la Autoridad Portuaria señala que las tarifas correspondientes serán las vigentes y aprobadas por ARESEP para los servicios regulados". Además, "se prestarán servicios de pasajeros para transbordadores (en caso de que se reactive la prestación del servicio) y cruceros en ocasiones especiales, cuando por razones debidamente justificadas los cruceros no puedan ser atendidos en otras instalaciones portuarias del país". Véase Anexo 12 del Cartel, la Parte 7. Embarcaciones de Pasajeros y Servicios a Pasajeros.

continua de la respuesta anterior

f) Ajustes por inflación:

Conforme lo establecido en el criterio vinculante de ARESEP se estipula lo siguiente sobre el parámetro de ajuste los servicios complementarios regulados:

En cuanto a los servicios complementarios regulados, las tarifas correspondientes serán las tarifas vigentes establecidas por la Aresep para los servicios que brinda el Incop, además, tal y como lo señala el Incop en su documento “MODERNIZACION DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO DE PUERTO CALDERA. Propuesta de Metodología de Estructura Tarifaria para la Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera”, estas tarifas no podrán ser mayores a las tarifas vigentes y en ese sentido, de aplicarse ajustes tarifarios por medio de las variaciones en la inflación estadounidense, se podrían presentar aumentos por encima de los aprobados por la Aresep, de manera que se entiende que estos servicios complementarios regulados, no tendrán ajustes tarifarios con el mismo mecanismo para los servicios con tarifa “all-in” y los servicios complementarios no regulados, sino que aplicarán los ajustes que a futuro realice la Aresep para los servicios complementarios a cargo del Incop.

67. Sobre el Anexo 8. “Requisitos de Puesta en Marcha y Pruebas” (ver folio 214 del pdf) En relación con el contenido del Anexo 8 del borrador del Contrato de Concesión, solicitamos se aclare lo siguiente:

a) Estándares de la industria:
Que se especifiquen cuáles son los estándares de la industria que serán aplicables a los requisitos de puesta en marcha y pruebas. En particular, que se indique a qué aspectos específicos se refieren estos estándares (por ejemplo, seguridad, eficiencia, funcionalidad operativa, sostenibilidad, entre otros).

b) Uso de los estándares para la emisión del Certificado de Recepción:
Que igualmente se confirme cómo estos estándares de la industria serán utilizados como referencia para la evaluación de las pruebas y puesta en marcha, y cómo influirán en la emisión del Certificado de Recepción.

c) Parámetros para determinar la aprobación de las pruebas:
Que de la misma forma se establezcan los parámetros específicos que serán utilizados para determinar si las pruebas incluidas en el anexo han sido aprobadas con éxito. Lo anterior dado que, si bien el anexo lista una serie de pruebas, no detalla cómo se evaluará su cumplimiento satisfactorio ni los criterios para aprobar o rechazar la puesta en marcha para el inicio de la Fase de Operación Total.

En relación con la referencia que se realiza en el Anexo de “todas las regulaciones locales, nacionales e internacionales relevantes”:

a) Definición de normativas aplicables:
Se solicita que se detallen específicamente cuáles son las regulaciones locales, nacionales e internacionales que se consideran relevantes para el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario. Esto incluye la referencia a cuerpos normativos, estándares específicos o tratados internacionales que puedan ser aplicables al contrato.

67. ANEXO 8 REQUISITOS DE PUESTA EN MARCHA Y PRUEBAS:

a) Estándares de la industria

En el Anexo 11 apartado 2 y Anexo 8 apartado 8 incluyen los estándares de referencia. Sin embargo, los estándares de la industria deberán ser definidos por los oferentes en la etapa de ingeniería de detalles, los cuales se basarán en las especificaciones técnicas de materiales y equipos.

b) Uso de los estándares para la emisión del Certificado de Recepción:

Ver respuesta anterior. En esta fase se verificará el cumplimiento de las especificaciones técnicas del proyecto desarrolladas por el concesionario y aprobadas por INCOP.

c) Parámetros para determinar la aprobación de las pruebas:

Mismo lineamiento dependerá de las especificaciones técnicas del proyecto desarrolladas por el concesionario cubriendo todos los puntos de pruebas mecánicas y eléctricas, operaciones y de rendimiento incluidas en el mismo Anexo.

Sobre las referencias del anexo de todas las regulaciones locales, naciones e internacionales relevantes.

a) Definición de normas aplicables

Los estándares y normas de diseño a utilizar deberán ser definidos por el concesionario e incluidos en el proyecto constructivo a ser aprobado por INCOP.

b) Ámbito de aplicación

El orden de prevalencia deberá ser definido en el contrato de concesión. Sin embargo, en caso de tener diferentes criterios entre dos normativos, estándares o recomendaciones, prevalecerán aquellos de mayor criticidad.

c) Actualización y notificación

Será responsabilidad del Concesionario conocer los cambios o adiciones a las regulaciones relevantes.

b) **Ámbito de aplicación:**

Se precise el alcance y prioridad de estas regulaciones en caso de conflicto entre ellas.

Por ejemplo, si las normativas locales prevalecerán sobre las internacionales o si existen excepciones específicas para determinadas áreas del contrato.

c) **Actualización y notificación:**

Que se confirme si la Administración Concedente proporcionará actualizaciones o notificaciones al Concesionario en caso de cambios o adiciones a las regulaciones relevantes durante la vigencia del contrato, para garantizar que el cumplimiento se mantenga alineado con los requisitos legales, sin perjuicio del restablecimiento del equilibrio económico-financiero en favor del Concesionario.

Continúa de la consulta anterior

10-12-2024

68. Sobre el Anexo 16.2 Términos de Referencia para cumplir con Estándares Internacionales para la Gestión Ambiental y Social, punto 5.6.3.1, Normas de Desempeño de IFC y otros y Anexo 16.3 punto 3.2 (ver folio 365 y siguientes del pdf) A lo largo del Anexo 16.2 y 16.3 se incorporan reiteradas referencias a las normas de desempeño de la IFC; siendo que dicha entidad no financiará el proyecto de modernización de infraestructura y equipamiento de Puerto Caldera, no se comprende la sujeción a las referidas normas.

En ese contexto se ruega aclarar la fundamentación legal para que el concesionario se sujete a las las normas de desempeño de la IFC.

Complementariamente se solicita aclarar cuales son y donde se puede acceder a las versiones vigentes de las Guías de Buenas Prácticas Internacionales y las Guías Generales de MASS del WBG.

En el mismo orden de ideas, siendo que la lista de normas contenida en el folio 378 es una lista referencial, no obligatoria, ello por cuanto su encabezado utiliza el verbo poder, no deber: “Además, se presentan las principales guías, manuales y notas de buenas prácticas que pueden ser aplicables al Proyecto”, se debe aclarar cuales son las consecuencias para el concesionario que no aplique las referidas guías.

Favor aclarar cuales son las poblaciones indígenas impactadas por el proyecto; en ese contexto, favor indicar expresamente que el INCOP liderará el procedimiento para obtener su consentimiento informado. En un sentido más amplio, se solicita a la Administración Concedente que aclare el nivel de participación de las partes interesadas que se ha ejecutado hasta la fecha en relación con el proyecto, en particular los documentos que refieren al contenido de esa participación, incluyendo, pero no limitado a, la suscripción de consentimientos informados, aprobaciones, consultas públicas, etc.

Finalmente, se solicita a la Administración Concedente aclarar si el concesionario podrá contribuir en la preparación de los requisitos del pliego de condiciones para el Plan de Relaciones con las Partes Interesadas.

68. ANEXO 16.2 TDR ESTÁNDARES INTERNACIONALES AMBIENTAL Y SOCIAL, ANEXO 16.3 PUNTO 3.2:
El alcance de los anexos 16.2 y 16.3 por haber sido un recurso de objeción se encuentra en revisión y próximamente se informará sobre lo concluido a este respecto y, en su caso, se realizarán las modificaciones cartelarias correspondientes.

10-12-2024

69. Sección 5.11.3 Planes de Gestión Ambiental y Social (ver folio 422 del pdf):
Se solicita aclarar que la capacidad del Concesionario de cumplir los requisitos establecidos en los planes depende del involucramiento y participación activa y razonable del INCOP y de las demás autoridades gubernamentales al respecto, sin las cuales, los compromisos sociales y ambientales son de difícil cumplimiento, habida cuenta

69. SECCIÓN 5.11.3 PLANES DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL:
Es correcto el entendimiento. Como parte de las obligaciones de la autoridad concedente se establece coadyuvar en conjunto con el Concesionario en el Plan de Relacionamiento de Partes Interesadas del Puerto Caldera.

<p>10-12-2024 70. Sobre las referencias al procedimiento de evaluación de impacto ambiental de la SETENA (ver folios 436 y 435 del pdf): Favor aclarar si la norma referida es el Reglamento de evaluación, control y seguimiento ambiental, N° 43898 -MINAE-S- MOPT-MAG-MEIC.</p>	<p>70. PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DE SETENA: Es correcto.</p>
<p>10-12-2024 71. Sobre el Anexo 16.4 “Términos de referencia para la elaboración del Plan de Restablecimiento de Medios de Subsistencia (PRMS)” (ver folio 463 y siguientes del pdf): En cuanto a los términos de referencia establecidos en el Anexo 16.4 para el Plan de Restablecimiento de Medios de Subsistencia, solicitamos a la Administración Concedente aclarar algunos aspectos que generan incertidumbre, particularmente en lo relacionado con los requisitos de empleo para las personas afectadas por el proyecto. Específicamente, agradeceríamos se precise el alcance de las obligaciones del Concesionario respecto a la contratación o reintegración laboral de las personas impactadas, así como los mecanismos que se prevén para cumplir con estos requerimientos. Lo anterior, con el fin de contar con una comprensión uniforme de las responsabilidades y expectativas de las partes involucradas.</p>	<p>71. ANEXO 16.4 TDR PLAN DE RESTABLECIMIENTO DE MEDIOS DE SUBSISTENCIA: El Anexo 16.4 no aplica para la contratación o reintegración laboral de las personas impactadas y más bien lo que aplica es lo estipulado en la cláusula 9.6 ASUNTOS LABORALES Y CONDICIONES DE TRABAJO, incluyendo la obligación que se establece con base en la cláusula en un esfuerzo razonable, teniendo en cuenta las habilidades y cualificaciones necesarias y de acuerdo con criterios claramente comunicados y transparentes, contratar trabajadores que desarrollen actividades remuneradas asociadas a las actividades del puerto bajo las Concesiones Previas. En este sentido es importante aclarar que se deberán hacer los mejores esfuerzos de contratación siempre y cuando se cuente con las condiciones adecuadas técnicas, profesionales y de disponibilidad de plazas.</p>
<p>10-12-2024 72. Sobre el Anexo 19.1 “Términos de referencia para la elaboración del Modelo Financiero” del borrador del Contrato (ver folio 526 y siguientes del pdf): Respecto al Anexo 19.1 y los requisitos relativos al cierre financiero, solicitamos a la Administración Concedente aclarar cuál es el plazo establecido para alcanzar el cierre financiero y presentar el Modelo Financiero del Proyecto junto con el contrato de crédito correspondiente. Asimismo, agradeceríamos se indique si INCOP ha fijado plazos específicos para la aprobación del Modelo Financiero una vez presentado por el Concesionario. Adicionalmente, solicitamos confirmar que la auditoría del Modelo Financiero, requerida como parte del proceso de aprobación, será realizada bajo la responsabilidad de INCOP y con cargo a su presupuesto, tal como corresponde a su rol fiscalizador. Estas precisiones son esenciales para asegurar que todas las partes involucradas comprendan claramente los tiempos y responsabilidades asociados a este hito crítico del proyecto.</p>	<p>72. ANEXO 19.1 TDR ELABORACIÓN DEL MODELO FINANCIERO: El Concesionario deberá obtener el Cierre Financiero dentro de los quince (15) meses siguientes al otorgamiento de la Orden de Inicio de la Concesión de conformidad con lo establecido en la cláusula 3.1.1.4 Se modificará el contrato de concesión para establecer los plazos para la aprobación del modelo financiero que será un periodo de 10 días hábiles.</p>

73. Sobre el Anexo 23 “Requerimientos del Plan de Explotación y Mantenimiento” del borrador del Contrato (ver folio 542 y siguientes del pdf):

Se solicita a la Administración Concedente que aclare cuál será el plazo para la aprobación de dicho plan una vez presentado por el Concesionario. Asimismo, es necesario conocer si se contempla un período o mecanismo específico para realizar subsanaciones en caso de que el plan no cumpla inicialmente con los requerimientos establecidos y de ser así que quede expresamente incluido en el referido anexo. Esas precisiones son necesarias para garantizar claridad en los tiempos y procedimientos, facilitando la adecuada planificación y ejecución por parte del Concesionario, así como la alineación con las expectativas de la Administración Concedente.

Aunado a lo anterior solicitamos a la Administración Concedente considerar la posibilidad de permitir al Concesionario implementar estándares, políticas y procedimientos globales de operación y mantenimiento de los accionistas o grupo económico del Concesionario, que sean consistentes con las mejores prácticas reconocidas internacionalmente. En particular, proponemos que se acepte el uso de las políticas globales de los accionistas o grupo económico del Concesionario, sus indicadores clave de desempeño (KPIs) y el Plan Quinquenal para monitorear el cumplimiento de los objetivos de negocio requeridos.

Además, requerimos que se revise la aplicabilidad de la fórmula matemática establecida para medir el "Cumplimiento del Plan de Explotación y Mantenimiento". Consideramos que esta metodología podría resultar excesivamente prescriptiva y, en algunos casos, no alinearse con prácticas internacionales de excelencia operativa. En este sentido, recomendamos otorgar mayor flexibilidad al Concesionario para definir y monitorear los planes de mantenimiento y explotación, considerando su interés prioritario en garantizar la eficiencia y sostenibilidad operativa del puerto.

73. ANEXO 23. REQUERIMIENTOS DEL PLAN DE EXPLOTACIÓN Y MANTENIMIENTO:

Sobre los plazos se modificará el contrato de concesión para establecer los plazos para la aprobación del plan de mantenimiento y explotación que será de un periodo de 10 días hábiles. Sobre la implementación de estándares, políticas y procedimientos es permitido siempre y cuando cumpla como mínimo lo establecido en el contrato de concesión y sus anexos. Sobre la fórmula matemática de cumplimiento se agregará un texto en el anexo que indique que en caso de que el concesionario proponga otra metodología para seguir el monitorio de pueda poner a consideración y aprobación de las administración concedente y la que establecida quedaría sin efecto

No se acepta la solicitud de cambio sobre el nivel de ejecución del presupuesto para que sea de manera anual. El concesionario deberá realizar su planeación teniendo en consideración este periodo.

Por último, proponemos que el "Nivel de Ejecución del Presupuesto de Mantenimiento" se evalúe de manera anual, en lugar de mensual, para reflejar de manera más precisa las variaciones operativas y de gasto que pueden ocurrir en períodos más cortos. Esto permitiría un seguimiento más razonable y alineado con las dinámicas del sector portuario.

continua de la consulta anterior

10-12-2024	<p>74. Sobre el Anexo 27 “Especificaciones de la fiscalización de la construcción y explotación” del borrador del Contrato (ver folio 556 y siguientes del pdf): Sobre este tema en concreto, solicitamos a la Administración Concedente que aclare la distinción entre las funciones de "control, supervisión e inspección" y las de "fiscalización" mencionadas en las especificaciones de la etapa de construcción y explotación del proyecto. Específicamente, agradeceríamos se precise si estas actividades corresponden a distintos niveles de responsabilidad, enfoques técnicos o administrativos, o si están relacionadas con etapas o procesos específicos dentro del contrato.</p> <p>Esta aclaración es fundamental para que el Concesionario pueda comprender claramente las expectativas, delimitar las obligaciones de las partes y evitar duplicidades o vacíos en la ejecución de las actividades previstas en el contrato.</p>	<p>74. ANEXO 27. ESPECIFICACIONES DE LA FISCALIZACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN: Las funciones de “control, supervisión e inspección” y las de “fiscalización” están estipuladas por el reglamento de INCOP.</p>
10-12-2024	<p>75. Sobre el formulario 1, punto 4.4.4.5 Declaración Jurada (ver folio 580 del pdf): Se solicita aclarar el procedimiento para cumplir con el requisito de Declaración Jurada de la estructura corporativa del Oferente autenticad</p>	<p>75. FORMULARIO 1, PUNTO 4.4.4.5 DECLARACIÓN JURADA: Este es un elemento bajo recurso de objeción por lo que conforme al resultado del mismo se harán las modificaciones correspondientes.</p>
10-12-2024	<p>76. Sobre los anexos 5 (Diseño y Obras presentado por el Concesionario) y 7 (ver folios 201 y 212 del pdf): Los referidos anexos se repiten, favor eliminar el anexo que se repite.</p>	<p>Se trata de un error en el título contenido en el documento del Anexo 7, que debe titularse “Cronograma y plan de inversiones”. Se realizarán las modificaciones cartelarias correspondientes.</p>
27-12-2024	<p>Quiero confirmar que nos están enviando todas las comunicaciones respecto a la Licitación de Puerto Caldera. El último correo que recibí fue este de la visita al sitio.</p>	<p>La información relacionado con la licitación internacional de Puerto Caldera, siempre lo podrá encontrar con los documentos actualizado en la pagina web del INCOP (https://incop.go.cr/licitacion-mayor-modernizacion-puerto-caldera/)</p> <p>Por medio del Correo Electrónico, se realizaran anuncios a los proveedores registrados, pero la información de carácter publico y vinculante del proceso de licitación internacional será incluido en la pagina web exclusivamente.</p>
5-1-2025	<p>Por favor aportar una lista de activos dentro del área que no se transfieren al contrato de la concesión, en caso exista alguno</p>	<p>No se tiene activos identificados que fomen parte de las concesiones actuales que no serán transferidos, sin embargo, el INCOP como parte del proceso de transición entregará un inventario final que será entregado al nuevo concesionario.</p>
5-1-2025	<p>Por favor aportar los horómetros del equipamiento que se transferirá al concesionario</p>	<p>Se incluirá la información a la Sala de Documentación.</p>
5-1-2025	<p>Por favor indicar las características mínimas de los escáneres que el Concesionario debe suministrar y si el Concesionario podrá elegir equipos móviles o fijos.</p>	<p>Las características específicas quedan abiertas a decisión del concesionario mientras cumpla con los requerimientos de nivel de escaneo descritos en el Cartel.</p>

<p>5-1-2025 Con la obligación de escanear el 100% de la carga, los estibadores que lleven a cabo la carga/descarga con camiones internos a las zonas de almacenamiento se verán sometidos a pasar por el escáner múltiples veces al día. Por favor aclarar si consideraron el impacto a la salud de estos estibadores.</p>	<p>Se deberá contar con el equipo del personal necesario para la salud ocupacional de la operación del puerto según se establece en el Cartel conforme cláusula 9.7.4.</p>
<p>5-1-2025 Por favor indicar si la construcción del segundo muelle de Granel es un requerimiento mínimo atendiendo a lo contenido en el Anexo 4 del Cartel "El Oferente deberá considerar la implementación de un segundo amarradero para graneles sólidos". Por favor indicar la comprensión que se debe tener a las palabras "deberá considerar". O si bien debe construirse únicamente en caso de superar el 75% de ocupación del muelle de granel actual (muelle 4).</p>	<p>Se espera que el 75% de utilización se sobrepase prontamente luego de la adjudicación de la nueva concesión. Por esta razón se requiere la construcción del segundo sitio para graneles como requerimiento mínimo al inicio del contrato</p>
<p>5-1-2025 Explicar el criterio de incorporación de nuevas grúas RTGs asociado a la ocupación de patio cuando debería referirse a la ocupación de los equipos y no de los patios.</p>	<p>El criterio adoptado para el estudio de factibilidad considera que la expansión de la capacidad de almacenamiento en el terminal también irá asociado a la necesidad de equipos adicionales para mantener la eficiencia y un nivel de servicio adecuado. Es decir, se considera que hay una correlación entre la ocupación del patio y requerimiento de manejo por parte de las grúas RTG (mayor volumen manejado en la terminal)</p>
<p>5-1-2025 En relación a la configuración para las RTG de 7 de ancho y 5 de alto, es posible considerar 6 de alto?</p>	<p>El Concesionario podrá configurar el patio de acuerdo a su criterio, siempre y cuando este se corresponda con el diseño civil (capacidad de pavimentos) y estabilidad ante eventos sísmicos</p>
<p>5-1-2025 En relación a la configuración para las RTG de 7 de ancho y 5 de alto, es posible considerar 6 de ancho?</p>	<p>El Concesionario podrá configurar el patio de acuerdo a su criterio, siempre que se mantenga la capacidad de almacenamiento global mínima requerida para el proyecto en sus distintas fases de desarrollo</p>
<p>5-1-2025 Por favor aclarar si el Año 1 de la tabla se refiere al primer año de la concesión, por lo tanto de Setiembre 2026 - Agosto 2027, o en su caso, a qué periodo temporal se refiere?</p>	<p>El año 1 de la tabla del Anexo corresponde al año 2026 (Enero-Diciembre). Se hará la aclaración correspondiente en el Anexo 11.</p>
<p>5-1-2025 En relación al servicio "4. Manejo y Procesamiento de contenedores" se incluye la inspección visual. Por favor aclarar qué tipo de inspección visual se refiere y si solo es revisión exterior del contenedor</p>	<p>Los operadores de terminales realizarán inspecciones visuales externas de rutina a los contenedores al entrar o salir de las instalaciones de la terminal, principalmente para abordar temas de seguridad básica. Estas inspecciones suelen implicar la verificación de que los contenedores estén asegurados correctamente al chasis del camión, que los pestillos (twist locks) estén debidamente activados y que no existan defectos o peligros visibles que puedan comprometer el transporte o la manipulación segura del contenedor, ya sea que el contenedor esté destinado a la exportación o esté llegando como una importación.</p>

<p>5-1-2025 En relación al servicio "4. Manejo y Procesamiento de contenedores" se incluye la movilización a la zona de inspección de aduanas. En caso que por alguna situación se incremente el número de inspecciones será necesario realizar un número más elevado de movimientos que no será retribuido. Por lo tanto, la tarifa no cubrirá con el coste derivado de las decisiones de otros agentes como puede ser Aduanas. En esta línea, sugerimos eliminar de la Tarifa All-in los movimientos horizontales a las zonas de inspección de Aduanas.</p>	<p>El riesgo de un incremento en las inspecciones aduaneras es un factor previsible que los licitantes deben tener en cuenta en sus propuestas de tarifas all-in. Los operadores portuarios enfrentan rutinariamente incertidumbres en los costos operativos, como fluctuaciones en los volúmenes de contenedores, horarios de los buques y requerimientos de mano de obra. Estas incertidumbres son riesgos estándar en la gestión de terminales y se deben considerar durante la preparación de las ofertas. De manera similar, el posible aumento en las inspecciones aduaneras es una variable operativa previsible.</p> <p>Excluir los movimientos horizontales hacia y desde el área de inspección aduanera de la tarifa all-in iría en detrimento de la transparencia, previsibilidad y equidad para la que se ha diseñado esta estructura tarifaria. Por tanto, los licitantes deberían incorporar la posible variabilidad de estos movimientos en sus estrategias de precios, asegurándose de que su tarifa all-in refleje una comprensión integral de los riesgos y responsabilidades operativas.</p>
<p>5-1-2025 El servicio "8.Pre-viaje corto de contenedor" incluye conceptos ya establecidos en "4. Manejo y Procesamiento de contenedores" como inspección, sellado, verificación de documentación. Por favor aclarar cuales son las diferencias. En caso de no existir, sugerimos eliminar el servicio 8.</p>	<p>Reconocemos su observación respecto a la posible superposición entre el Servicio 4 (Manejo y Procesamiento de Contenedores) y el Servicio 8 (Pre-viaje Corto de Contenedor), específicamente en relación con las inspecciones visuales. Aunque ambos servicios incluyen inspecciones visuales, tienen propósitos distintos y se aplican en diferentes contextos operativos para garantizar una cobertura integral bajo la tarifa "all-in".</p> <p>El Servicio 4 abarca inspecciones realizadas como parte del manejo y procesamiento rutinario de contenedores, como durante los movimientos hacia y desde el área de inspección de Aduanas o el control de inventario. Por otro lado, las inspecciones del Servicio 8 se enfocan en preparar un contenedor para su próximo trayecto, asegurando que esté en condiciones adecuadas para el transporte, cumpla con los requisitos regulatorios y esté listo para ser cargado o entregado.</p> <p>Para evitar duplicidad de cargos, la estructura tarifaria garantiza que las inspecciones visuales se apliquen bajo el servicio correspondiente según la actividad específica. Si la inspección es parte del manejo y procesamiento, se incluye en el Servicio 4. Si está vinculada a la preparación para el transporte, se incluye en el Servicio 8.</p> <p>Al definir las inspecciones visuales en ambos servicios, la estructura tarifaria asegura transparencia, consistencia y una cobertura operativa completa. Este enfoque protege contra posibles brechas en el servicio y proporciona claridad para todos los escenarios operativos. Agradecemos sus comentarios y confiamos en que esta explicación aborde sus inquietudes.</p>

La carga breakbulk se presenta de diversas maneras (bobinas, en sacos, en cajas, ...). En cada caso el tiempo, uso de recursos y coste de estiba y desestiba es muy diverso. En este sentido sugerimos que exista tarifas All-in diferenciadas por cada tipología de carga o bien que no se regula la tarifa de breakbulk y sea el Concesionario quién establezca la tarifa para cada segmento de carga.

Agradecemos su observación sobre las diversas características de manejo de la carga fraccionada, como bobinas, sacos, cajas y otras formas, y reconocemos las complejidades operativas asociadas con cada tipo. Su preocupación destaca un aspecto importante de las operaciones terminales que ha sido cuidadosamente considerado en la estructura de la tarifa all-in para la carga fraccionada. Si bien la carga fraccionada abarca una variedad de formas con diferentes requisitos de manejo, establecer tarifas diferenciadas para cada tipo de carga fraccionada resulta poco práctico. Un enfoque de este tipo generaría una complejidad innecesaria en la estructura tarifaria, creando desafíos para la transparencia, la predictibilidad y la regulación efectiva. Además, una diferenciación granular podría derivar en disputas y cargas administrativas tanto para el concesionario como para el regulador.

La tarifa all-in para la carga fraccionada ha sido estructurada para considerar la variabilidad inherente en los requisitos de manejo. Proporciona al concesionario la flexibilidad para recuperar costos entre los diferentes tipos de carga fraccionada, garantizando al mismo tiempo equidad y predictibilidad para los usuarios portuarios. Durante el proceso de licitación, se espera que los licitantes incorporen estas variaciones en sus propuestas tarifarias.

Dejar sin regular la tarifa de la carga fraccionada, como se sugiere, no se alinea con los principios de transparencia y responsabilidad que sustentan el marco de la concesión. La regulación de las tarifas asegura que los operadores no puedan explotar su posición imponiendo cargos excesivos, especialmente considerando el potencial de poder de mercado sobre los servicios de carga fraccionada. En su lugar, la tarifa all-in regulada logra un equilibrio entre la recuperación de costos del operador y un precio justo para los usuarios.

La tarifa all-in para la carga fraccionada está diseñada para acomodar la variabilidad en los requisitos de manejo, manteniendo al mismo tiempo una estructura tarifaria simplificada y transparente. Los licitantes deben considerar las diversas características de manejo de la carga fraccionada en sus propuestas tarifarias, asegurando que su oferta refleje una comprensión de las complejidades operativas y los costos asociados.

5-1-2025

Adicionalmente el coste de almacenar la carga breakbulk en explanada a la intemperie o en resguardado en un almacén es muy distinto. No hace sentido que la tarifa All-in sea la mismas para los dos casos y que la carga que no requiere almacenamiento en resguardo subvencione la tarifa de la carga que si lo requiere. Además, si no se distingue la tarifa puede existir conflictos y requerimientos de capacidad adicional de almacenamiento en resguardo que no haga sentido. Sugerimos regular tarifas distintas o bien que sea el Concesionario que determine la tarifa.

Agradecemos su observación sobre los costos diferentes asociados con el almacenamiento de carga general en patios al aire libre frente a almacenes cubiertos. Sus preocupaciones resaltan un aspecto importante de la variabilidad en los costos operativos, lo cual se ha considerado cuidadosamente en el diseño de la estructura tarifaria "all-in" para servicios de almacenamiento. Si bien es cierto que los costos de almacenar carga en un patio al aire libre difieren de los de un almacén cubierto, establecer tarifas separadas para estos dos casos introduciría una complejidad innecesaria en la estructura tarifaria. Una tarifa diferenciada socavaría la transparencia, la previsibilidad y la simplicidad administrativa que la tarifa "all-in" busca lograr. Además, gestionar tarifas distintas para cada tipo de almacenamiento podría derivar en disputas sobre la aplicabilidad de las tarifas y en mayores cargas administrativas tanto para el concesionario como para el regulador.

La tarifa "all-in" para los servicios de almacenamiento se ha estructurado para tener en cuenta la variabilidad inherente en los costos asociados con diferentes tipos de almacenamiento, así como la demanda del mercado. Este enfoque permite al concesionario equilibrar los costos en diversos escenarios de almacenamiento, proporcionando flexibilidad al mismo tiempo que se garantiza equidad y previsibilidad para los usuarios del puerto. Como parte del proceso de licitación, se espera que los licitantes incorporen estas variaciones en sus propuestas tarifarias "all-in". Al hacerlo, los licitantes pueden abordar adecuadamente los riesgos operativos y las diferencias de costos asociadas con los distintos tipos de almacenamiento. En cuanto a su preocupación sobre posibles conflictos o demandas de capacidad adicional de almacenamiento cubierto, cabe señalar que la estructura de tarifa "all-in" incentiva la asignación eficiente de recursos por parte del concesionario. Al gestionar la capacidad disponible de manera efectiva y garantizar precios justos en todos los tipos de almacenamiento, el concesionario puede atender las demandas de los usuarios sin crear subsidios o conflictos innecesarios.

Permitir que el concesionario establezca tarifas no reguladas para los servicios de almacenamiento no se alinea con los principios de transparencia y responsabilidad que sustentan el marco de concesión.

Continúa de la respuesta anterior

Las tarifas no reguladas podrían exponer a los usuarios del puerto a riesgos de cobros excesivos, particularmente dado el posible poder de mercado en ciertos servicios, como el almacenamiento cubierto. La tarifa "all-in" para los servicios de almacenamiento, tal como se define en los términos de la licitación, está diseñada para equilibrar la variabilidad de costos al mismo tiempo que garantiza una estructura tarifaria simplificada y transparente. Se espera que los licitantes incorporen las diferencias en los costos de almacenamiento en sus propuestas, asegurando que sus ofertas reflejen una comprensión de las complejidades operativas y los riesgos asociados. Este enfoque asegura equidad tanto para el concesionario como para los usuarios del puerto, evitando complejidades innecesarias o riesgos de sobrecargos. En referencia a la respuesta sobre el manejo de la carga general mencionada anteriormente, esta respuesta reitera los mismos principios fundamentales de flexibilidad, equidad y gestión de riesgos operativos inherentes a la estructura tarifaria "all-in".

5-1-2025

La productividad y utilización de recursos portuarios (muelle, buffer, equipamiento, ...) en la descarga a granel dependerá mucho de los recursos de camiones que el cliente importador establezca en la operación. Por lo tanto no parece que tenga sentido que la tarifa All-in sea la misma para un usuario que dimensione camiones de forma holgada del que no lo haga. En este sentido sugerimos establecer una tarifa distinta que incluya un factor sobre el número de camiones por hora suministrados por el usuario. Ello incentivará una mejor gestión conjunta de los recursos portuarios

La tarifa all-in está diseñada para simplificar las estructuras tarifarias y proporcionar previsibilidad y transparencia a los usuarios del puerto. Introducir un elemento variable basado en la disponibilidad de camiones socavaría este principio, potencialmente complicando la aplicación de la tarifa y haciéndola menos predecible tanto para el concesionario como para los usuarios. Aunque la propuesta del oferente busca incentivar a los usuarios a proporcionar un número adecuado de camiones, esto es más un problema de gestión operativa que de fijación de precios. Fomentar una colaboración eficiente entre el concesionario y los usuarios portuarios puede lograrse mediante políticas operativas o acuerdos, en lugar de ajustar la tarifa all-in. En este sentido, se proponen soluciones alternativas:

- 1, Coordinación Operativa: El concesionario podría establecer directrices o acuerdos claros con los usuarios en cuanto a la disponibilidad de camiones, garantizando que las expectativas sean definidas y cumplidas sin necesidad de recurrir a una diferenciación tarifaria.
2. Penalidades o Cargos por Retrasos: En lugar de ajustar la tarifa, se podría introducir una estructura de penalidades separada para los usuarios que no proporcionen los recursos necesarios, como un número adecuado de camiones, lo que cause retrasos o ineficiencias. Estas penalidades serían independientes de la tarifa all-in y se aplicarían únicamente en casos de incumplimiento con los estándares operativos acordados.
3. Acuerdos de Desempeño: Establecer indicadores de desempeño para los usuarios, como un mínimo de camiones disponibles por hora, con incentivos o penalidades vinculados al cumplimiento. Estos acuerdos podrían gestionarse de forma contractual sin necesidad de alterar la estructura tarifaria.

Diferenciar las tarifas según la disponibilidad de camiones podría generar disputas sobre qué constituye una oferta "adecuada" o "inadecuada" de camiones y cómo se miden y aplican dichos parámetros. Evitar este tipo de complejidad está más alineado con los principios de transparencia y equidad inherentes a la estructura de la tarifa all-in. Por lo tanto, la tarifa all-in debe permanecer consistente para todos los usuarios a fin de mantener la simplicidad y la transparencia.

continua de la respuesta anterior

Las ineficiencias operativas causadas por la insuficiente disponibilidad de camiones deben abordarse mediante acuerdos operativos, indicadores de desempeño o penalidades separadas fuera de la estructura tarifaria. Este enfoque equilibra la equidad para todos los usuarios al tiempo que aborda las preocupaciones del oferente sobre la utilización de recursos y la productividad.

<p>5-1-2025 Por favor confirmar que no es requerido de forma obligatoria por parte del Concesionario ofrecer el servicio de almacenamiento de carga a granel a los usuarios, tan solo un servicio de buffer para aumentar la eficiencia en la descarga.</p>	<p>La intención del área de almacenamiento planificada para carga a granel es proporcionar almacenamiento temporal como buffer para promover una descarga más rápida de materiales a granel y reducir la congestión. Confirmamos que el almacenamiento más allá de este rol de buffer no es obligatorio.</p>
<p>5-1-2025 Los equipos escáner son activos móviles. Por lo tanto, entendemos que la titularidad de los mismos es del Concesionario. Por favor confirmar, teniendo en cuenta que la operación y mantenimiento de los mismos se llevará a cabo por parte de las Autoridades.</p>	<p>Es correcto la titularidad es del concesionario.</p>
<p>5-1-2025 El servicio de escáner en la forma exigida es crítico en el flujo de las mercancías del muelle a la explanada y viceversa. Es totalmente crítico que las Autoridades mantengan el servicio siempre activo 24x7 y con el mantenimiento de los escáneres completo. Es estrictamente necesario regular que las Autoridades cumplirán con el nivel de servicio o en su caso se compensará al Concesionario del lucro cesante por disponer de inactividad del escáner.</p>	<p>El servicio de escáner se mantendrá 24x7 para cumplir con los requerimientos de escaneo del 100%. Los niveles de servicio de las Autoridades están por definirse conforme al Protocolo de actuación que el Ministerio de Seguridad apruebe para el proceso de escaneo de Puerto Caldera. La evaluación de los indicadores de servicio no se verá afectada por situaciones no atribuibles al concesionario. Si el accionar de la Administración con relación a la operación de los escáneres tuviera incidencia en el equilibrio económico financiero del contrato el concesionario podrá ejercer los mecanismos contractuales para su restablecimiento de acuerdo con los procedimientos y párametros establecidos en el contrato de concesión.</p>

<p>5-1-2025 Por favor indicar que parte de la tarifa All-in será facturada y cobrada a la naviera y que parte al cargador</p>	<p>Los términos de la licitación no prescriben una división específica de la tarifa "All-In" entre la línea naviera y el cargador. Los cobros se hacen a los agentes navieros que son auxiliares de la función pública. El concesionario debe asegurarse de que la tarifa total, según lo establecido en la oferta, se aplique y se implemente de manera justa. La estructura de la tarifa "All-In" está diseñada para cubrir todos los servicios relevantes relacionados con las operaciones del terminal. Bajo este marco se asegura:</p> <p>Flexibilidad para el Concesionario: El concesionario determina qué partes de la tarifa "All-In" se facturan a la línea naviera y cuáles al propietario de la carga. Esta flexibilidad permite al concesionario adaptarse a las realidades comerciales, incluyendo el mantenimiento de relaciones competitivas con las líneas navieras y los propietarios de la carga, al mismo tiempo que garantiza una recuperación justa de costos.</p> <p>Transparencia para los Usuarios: La tarifa "All-In" garantiza transparencia al agrupar los cargos en una tarifa única. Aunque el concesionario tiene la discreción de cómo distribuir la facturación, la tarifa en sí no impone cargos ocultos ni costos adicionales más allá de lo indicado.</p> <p>Consideraciones Comerciales: El concesionario podría, por ejemplo, decidir asignar más costos de manejo de buques al propietario de la carga si esto fortalece las relaciones con las líneas navieras. Del mismo modo, podría ajustar la asignación a los propietarios de la carga según las dinámicas del mercado.</p> <p>Esta estructura proporciona al concesionario la capacidad de adaptar sus estrategias de recuperación de costos mientras mantienen el cumplimiento de los requisitos de transparencia y equidad establecidos en la licitación.</p>
<p>5-1-2025 Por favor clarificar que los servicios complementarios podrán ser facturados y cobrados a quién corresponda, bien a la naviera o bien al cargador</p>	<p>Correcto, los servicios complementarios pueden ser facturados y cobrados a la parte correspondiente, ya sea la línea naviera o el propietario de la carga, según corresponda.</p>
<p>5-1-2025 Por favor clarificar como es el tratamiento de IVA para la tarifa All-in. Clarifica que parte de la tarifa All-in para el servicio de exportación tendrá aplicación de IVA.</p>	<p>El Concesionario será responsable de cumplir con las obligaciones tributarias correspondientes según el código tributario costarricense y según aplique reflejar la parte proporcional de los servicios dentro de la tarifa all in que generan IVA y los que están exentos.</p>
<p>5-1-2025 Se establece que los servicios de fondeo y ayudas a la navegación los ofrecerá INCOP, por favor confirmar que serán facturados y cobrados por INCOP directamente a las navieras sin intermediación del Concesionario</p>	<p>Correcto los servicios de fondeo y ayudas serán facturados y cobrados por INCOP directamente.</p>
<p>5-1-2025 Si bien se definen los servicios de fondeo y ayudas a la navegación no hay referencia sobre el servicio de canal de acceso. Por favor aclarar que el Concesionario podrá facturar a las navieras el servicio de canal de acceso teniendo en cuenta que el Concesionario asumirá un elevado coste de inversión y de mantenimiento del canal.</p>	<p>No existen cobros por conceptos adicionales a la atención de las cargas y por ende el concesionario no facturará servicios relacionados al canal de acceso. El costo de mantenimiento de la infraestructura y dragado deberá ser considerada y cubierta por las tarifas aplicadas a la carga</p>

<p>5-1-2025 No existe referencia en el cartel sobre la tarifa a pasajeros embarcados/desembarcados. Por favor aclarar si el Concesionario definirá dicha tarifa.</p>	<p>Se cobrará la tarifa vigente de pasajeros aprobada por ARESEP.</p>
<p>5-1-2025 La diferencia entre la tarifa All-in de carga seca y carga refrigerada incluyendo 3 días de conexión de 16 usd aproximadamente es muy reducida. La diferencia no está en línea con las tarifas de mercado del resto de terminales portuarias en la región y terminales mundiales. Sugerimos revisar la tarifa de contenedor refrigerado al alza ya que en caso de aumento del número de contenedores refrigerados probablemente no se pueda cubrir el coste de energía eléctrica, o bien que el servicio de conexión durante los 3 primeros días sea aparte.</p>	<p>Agradecemos su observación respecto a la diferencia entre la tarifa all-in para contenedores secos y contenedores refrigerados (reefers). El propósito de la estructura tarifaria all-in es proporcionar a los operadores portuarios la flexibilidad necesaria para recuperar sus costos, al mismo tiempo que ofrece previsibilidad y simplicidad a los usuarios del puerto. Es importante destacar que la tarifa all-in para contenedores refrigerados abarca una variedad de actividades más allá del uso de energía, incluyendo carga y descarga en el muelle, colocación y retiro, monitoreo, EDI, verificación de datos y reposicionamiento, entre otras.</p> <p>Esta flexibilidad permite a los concesionarios gestionar fluctuaciones de costos, como aumentos en el precio de la energía, optimizando otros componentes de la tarifa all-in dentro del límite máximo establecido por la tarifa ofertada por el licitante. Por ejemplo, si los costos de energía aumentan significativamente, el operador puede reasignar porciones de la tarifa entre los servicios incluidos para garantizar que la tarifa general siga siendo viable y alineada con las realidades operativas.</p> <p>En cuanto a la comparación con tarifas de mercado en otros terminales, la tarifa all-in está diseñada para reflejar las estructuras de costos específicas, el entorno operativo y la dinámica competitiva de este puerto en particular. Se alienta a los licitantes a incorporar los costos de energía previstos y otros factores relevantes en su oferta para garantizar que la tarifa propuesta refleje adecuadamente los costos operativos mientras se mantiene competitiva.</p> <p>Cobrar por separado los servicios de conexión durante los primeros tres días socavaría la simplicidad y previsibilidad que la tarifa all-in pretende lograr. El enfoque all-in asegura una recuperación integral de costos al tiempo que mantiene la transparencia para los usuarios del puerto, quienes no están sujetos a tarifas adicionales o ocultas por servicios estándar.</p>
<p>continua de la respuesta anterior</p>	<p>La estructura tarifaria all-in proporciona intrínsecamente la flexibilidad necesaria para que el concesionario gestione las fluctuaciones en los costos de energía y otros gastos asociados con los contenedores refrigerados. Los licitantes deben tener en cuenta estas variables en sus tarifas all-in propuestas para el manejo de contenedores refrigerados, asegurando que la tarifa refleje adecuadamente los riesgos y costos operativos previstos durante el período de la concesión.</p>

<p>5-1-2025 Se ha establecido el "Tiempo de espera en fondeadero para buques portacontenedores, buques Ro/Ro1 y buques de carga general que cuenten con ventana de atraque (DO1)" máximo de 2 horas. Nos parece la medida demasiado exigente en línea con los estándares del mercado y más teniendo en cuenta que el valor de fiscalización ofrece un promedio de 16,7h para el Segundo Semestre del 2023. Sugerimos relajar dicho valor o eliminar el indicador ya que se miden otros parámetros relacionados como la productividad por grúa.</p>	<p>Según el Anexo 18 los indicadores de desempeño operativos para buques portacontenedores, buques Ro/Ro1 y buques de carga general únicamente aplican a los buques que cuenten con ventana de atraque. En caso de que se detenga la operación del Puerto por condiciones climáticas dictada por la capitanía del Puerto, estos tiempos de parada no se computan en el cálculo de los indicadores de desempeño operativo. El rendimiento de grúa se establece que el operador debe presentar el estándar en el Plan de Explotación y Mantenimiento por familia de equipos y por tipo de mercancía manejada conforme su propuesta. Por lo tanto, no se acepta la sugerencia de relajar o eliminar el indicador DO1.</p>
<p>5-1-2025 Se ha establecido el "Tiempo de espera en fondeadero para buques graneleros que cuenten con ventana de atraque (DO2)" máximo de 4 horas. Nos parece la medida demasiado exigente en línea con los estándares del mercado y más teniendo en cuenta que el valor de fiscalización ofrece un promedio de 185h para el Segundo Semestre de 2023.</p> <p>Además, este indicador puede no cumplirse por diversas razones fuera del alcance del Concesionario, por ejemplo, lluvias, que el buque llegue antes de lo previsto, que el buque anterior venga con carga distinta a la esperada, que el buque anterior no ofrezca el número de camiones suficiente para descargar en tiempo. Además este indicador no es una variable utilizada en el sector para buques graneleros. Por todo ello sugerimos eliminar este indicador debido a que ya se estarán monitorizando otros parámetros de servicio relacionados como la productividad por grúa.</p>	<p>Según el Anexo 18 los indicadores de desempeño operativos para buques graneleros únicamente aplican a los buques que cuenten con ventana de atraque. En caso de que se detenga la operación del Puerto por condiciones climáticas dictada por la capitanía del Puerto o causas no imputables al concesionario, estos tiempos de parada no se computan en el cálculo de los indicadores de desempeño operativo.</p> <p>Es un objetivo prioritario reducir la llegada simultánea de buques graneleros sin cita, mediante la generalización de ventanas con tiempo suficiente para que los importadores puedan planificar sus cargas en origen y sus rutas y velocidades de navegación. El concesionario de la terminal debe documentar estas excepciones en la espera de los buques y excluirlas del cálculo del tiempo medio de espera de los buques, aplicándolo únicamente a los barcos con ventanas asignadas, cuya atención debe priorizarse. La referencia del valor de fiscalización incluye no solo la espera también las condiciones meteorológicas, condiciones fuera del alcance del concesionario y la propia operación de descarga. De esta última (tiempo de descarga) el sistema de citas deberá completar esos tiempos según el análisis de ocupación y productividad.</p> <p>Por lo tanto, no se acepta la sugerencia de eliminar el indicador DO2.</p>
<p>5-1-2025 El indicador "Tiempo de cola del camión3 (DO3)" a contabilizar desde una hora de cita del camión no tiene sentido para la descarga de granel donde se maneja un flujo continuo de camiones que debe proveer el cargador. Sugerimos excluir del indicador los camiones dedicados a operaciones de granel.</p>	<p>Según se establece en el Anexo 18, se requiere el uso de un sistema de citas para camiones para gestionar eficientemente las llegadas de camiones y reducir los tiempos de cola. Y el indicador DO3 solo se aplicará a los camiones (sea de contenedores, granel u otro) que estén dentro del sistema de citas y no se tendrá en cuenta los eventos ajenos al concesionario.</p>
<p>5-1-2025 El indicador "Tiempo de entrada y salida del camión -Granel" se ha establecido con un máximo de 1h. Nos parece demasiado exigente en caso que se acumulen diversos camiones de flujo continuo para la descarga de granel. Sugerimos relajarlo.</p>	<p>Se entiende la preocupación, pero dado los otros elementos adicionales en las que se espera una entrada directa y exclusiva para los graneles y un segundo amarradero para buques graneleros permite tener un indicador más exigente por lo que se mantiene el nivel del DO6 sin ajustes</p>

<p>5-1-2025 Se definen un máximo de horas para el reemplazo de los equipos. En este sentido las horas definidas para los equipos de MHC, ECH, RS, TT son muy bajas. Sugerimos aumentarlos con los ratios del sector.</p>	<p>Se mantienen los valores descritos en el Anexo 18 Sección 4 para asegurar condiciones óptimas del equipo.</p>
<p>5-1-2025 Se definen un máximo de horas y años de servicio para el reemplazo de los equipos. Es muy común realizar inversiones en actuaciones de overhaul de los equipos para alargar la vida de estos. Por favor aclarar si estas actuaciones se tendrán en cuenta.</p>	<p>El Anexo 18 en la sección 4 indica que no se permitirá el refaccionamiento de equipos para alargar su vida útil.</p>
<p>5-1-2025 Entendemos que algunos equipos no deberían ser reemplazados cuando a pocos años de finalización de la concesión, si bien realizar trabajos de overhaul. Sugerimos que no es necesario el reemplazo de equipos mayores (STS, MHC, RS, ECH) cuando el plazo del fin de la concesión sea inferior a 5-7 años.</p>	<p>Se hará la clarificación correspondiente que es posible el refaccionamiento dentro de los últimos 5 años de la concesión siempre y cuando se cumpla con los demás requerimientos previstos en el cartel y que venga respaldado por recomendaciones técnicas de especialistas posterior a la valoración de equipos.</p>
<p>5-1-2025 Se establece un desencadenante de inversión cuando la utilización promedio de los muelles de carga general y de granel supere el 75%. Derivado de alto nivel de lluvias en temporada las horas de disponibilidad del muelle se ven rápidamente rebajadas creándose colas de los buques, lo que conlleva que se puede superar el nivel del 75% de ocupación. Por ello se sugiere elevar el desencadenante al 85%.</p>	<p>Se mantiene nivel dado que este porcentaje no computan eventos meteorológicos y causas ajenas al concesionario.</p>
<p>5-1-2025 Se establece que cuando la Ocupación promedio de patio de llenos supera 75% deben incorporarse nuevos bloques, lo que es razonable. Si bien, también se exige la inversión en nuevos equipos RTG, lo que no es necesario. La inversión en RTGs debe relacionarse con la ocupación de los equipos y no del patio. Sugerimos que para este desencadenante solo se obligue a la inversión de espacio de bloques en explanada pero no de equipamiento RTG.</p>	<p>Se entiende la sugerencia, sin embargo, se mantiene el requerimiento de incorporar nuevos equipos RTGs porque no necesariamente la inversión de espacio de bloques garantiza mantener los niveles de ocupación requeridos.</p>
<p>5-1-2025 Se establece que cuando la Ocupación promedio de patio de vacíos supera 85% deben incorporarse nuevos bloques, lo que es razonable. Si bien, también se exige la inversión en nuevos equipos ECH, lo que no es necesario. La inversión en ECHs debe relacionarse con la ocupación de los equipos y no del patio. Sugerimos que para este desencadenante solo se obligue a la inversión de espacio de vacíos en explanada pero no de equipamiento ECHs.</p>	<p>Se entiende la sugerencia, sin embargo, se mantiene el requerimiento de incorporar nuevos equipos ECHs porque no necesariamente la inversión de espacios de vacíos garantiza mantener los niveles de ocupación requeridos.</p>
<p>5-1-2025 Se establece que cuando la Ocupación promedio de patio de refrigerados supera 90% deben incorporarse nuevos bloques, lo que es razonable. Si bien, también se exige la inversión en nuevos equipos RTG, lo que no es necesario. La inversión en RTGs debe relacionarse con la ocupación de los equipos y no del patio. Sugerimos que para este desencadenante solo se obligue a la inversión de espacio de bloques en explanada pero no de equipamiento RTG.</p>	<p>Se entiende la sugerencia, sin embargo, se mantiene el requerimiento de incorporar nuevos equipos RTGs porque no necesariamente la inversión de espacio de bloques garantiza mantener los niveles de ocupación requeridos.</p>

<p>5-1-2025 Se establece el desencadenante de inversión de un nuevo equipo de patio cuando su utilización supere el 80% en los tiempos establecidos. Además, se establece que el cálculo es para el conjunto de unidades por mercancía. Sugerimos modificar que sea para el conjunto sin especificar la mercancías ya que los equipos podrán utilizarse para distintas mercancías de forma flexible.</p>	<p>Se acepta solicitud por lo que se eliminará la mención por tipo de mercancía manejada en la definición de Disponibilidad promedio del equipo del patio pudiendo utilizarse para distintas mercancías de forma flexible.</p>
<p>5-1-2025 En el Plan Maestro de 2020 se menciona que antes de la descarga de granel alimentario se exigen procedimientos fitosanitarios a partir de muestras que se extraen de la carga del buque y que dicho análisis conlleva entre 2-3 días. Agradeceremos conocer si dicho proceso se realiza en muelle y afectan a la operación de buque.</p>	<p>Es correcto el laboratorio para hacer las muestras está localizado en San José. Como iniciativa de gobierno se busca que el laboratorio esté en sitio para reducir estas horas. Este proceso se debe contemplar como parte de la operación, sin embargo, al no ser responsabilidad del concesionario no computa a los indicadores de servicio estipulados.</p>
<p>5-1-2025 Por favor proveer detalle de las instalaciones actuales y su estado para la operación de contenedores refrigerados (transformadores y paneles/instalaciones eléctricas, power racks, plataformas reefer, ...). Confirmar que dichas instalaciones se entregarán en la toma de posesión.</p>	<p>La información disponible de las instalaciones se ha incluido dentro de la Sala de Documentación. Dichas instalaciones se entregarán en la toma de posesión.</p>
<p>5-1-2025 En los requerimientos mínimos del Anexo IV se solicita que el actual muelle 4 permita el atraque de buques con LOA 250m bien con una extensión del muelle o bien a través de duques de alba. Entendemos que solo se exige dicha configuración para el atraque y no se exige la operación de buques de LOA 250m. Dicha aclaración es requerida debido a que los buques máximos hasta el momento en Caldera han sido Handymax de LOA 200m, y en otros puertos de la región solo se operan puntualmente buques Panamax de LOA hasta 210-225m. Por lo tanto se pide confirmación si la extensión del muelle para operar buques de LOA de hasta 225m y la instalación de duques de alba para potencialmente el atraque de buques de LOA 250m sería una solución admitida. Además en el Anexo 11 se exige el atraque a 230m pero no de 250m. Por favor aclarar.</p>	<p>Es correcta la interpretación que el requerimiento es únicamente para buques con LOA 250m es requerida para la configuración del atraque más no para la operación de buques.</p> <p>Se confirma que la extensión del muelle para operar buques de LOA de hasta 225m y la instalación de duques de alba para potencialmente el atraque de buques de LOA 250m sería una solución admitida porque cumple con el requerimiento establecido.</p> <p>La mención de 230m en el anexo 11 es incorrecta se ajustará a 250m.</p>
<p>5-1-2025 En los requerimientos mínimos del Anexo IV se solicita que los muelles de granel se equipen con al menos 2 MHC en cada atraque. En caso el Oferente considere la instalación de un equipo de descarga continuo de granel a cinta para aumentar la productividad, se entiende que no es necesario cumplir con el requerimiento de grúas 2 MHC por atraque. Así se especifica en el Anexo 11 del Contrato pero no en el Anexo IV del Cartel. Por favor aclarar.</p>	<p>En caso de que el concesionario disponga de un sistema diferente al propuesto consistente en grúas tipo MHC, este deberá cumplir con una tasa de descarga nominal mínima de 1,000 ton/hora por muelle</p>

<p>5-1-2025 Los requerimientos de equipamiento para los muelles de granel del Anexo IV del Cartel y del Anexo 11 del Contrato no son exactamente los mismos. Por favor aclarar cuales prevalecen. En concreto en el Anexo IV se solicita 2 MHCs para también el segundo muelle de granel, mientras en el Anexo 11 se exige 1 MHC en el segundo muelle de granel. Por favor aclarar.</p>	<p>Se hará la clarificación correspondiente en el Anexo IV que en el segundo muelle puede operar con solo una grúa MHC.</p>
<p>5-1-2025 En los requerimientos mínimos se solicita la instalación de mínimo de 2 MHC en el actual Muelle 4. La operación de 2 MHCs requerirá ampliar el ancho del muelle para permitir el flujo de camiones. La ampliación del ancho del muelle no se ha incluido como un requerimiento mínimo, a pesar de ser totalmente necesario. Se sugiere incluir como requerimiento mínimo la ampliación del ancho del actual Muelle 4 para permitir la operación de 2 MHCs.</p>	<p>El estudio de factibilidad dio como resultado que es posible la operación de dos grúas con la configuración actual del muelle. Si el concesionario estima que una ampliación de muelle es necesaria, se deberá considerar en su proyecto y, consecuentemente, en el Capex del proyecto propuesto</p>