

CHA RECEPCI	CONSULTA	RESPUESTA IFC
31/01/2025	<p>I.Aclaraciones generales</p> <p>1 Rutas de acceso</p> <p>DP World solicitó al INCOP que aclarara si la infraestructura vial existente y proyectada, así como el acceso ferroviario actual y futuro a Puerto Caldera, tiene capacidad para manejar los volúmenes de carga previstos por el INCOP. Si bien el INCOP proporcionó una descripción de las principales vías de acceso al puerto, no hizo referencia a la capacidad para manejar los volúmenes de carga previstos en la Licitación en la infraestructura existente o proyectada.</p> <p>Además, sírvase confirmar que la Administración Concedente proporcionará todo el apoyo y la asistencia necesaria que sea requerida por el Concesionario para obtener los permisos y aprobaciones requeridos para cualquier ruta de acceso existente o futura relacionada con el proyecto.</p>	<p>Rutas de acceso</p> <p>Respuesta: Se confirma que que la Administración Concedente proporcionará todo el apoyo y la asistencia necesaria que sea requerida por el Concesionario para obtener los permisos y aprobaciones requeridos para cualquier ruta de acceso existente o futura relacionada con el proyecto. El diseno, planeación, construcción de la ruta de acceso serán responsabilidad y responsabilidad del concesionario.</p>
31/01/2025	<p>Acerca del dragado</p> <p>DP World solicitó acceso a los registros históricos de dragado, incluyendo detalles sobre volúmenes dragados, frecuencias y condiciones del sitio. El INCOP determinó que daría acceso al documento titulado "Informe de Reapertura 2023 del Expediente D1 10001-2008 Proyecto de Dragado del Puerto de Caldera", pero hasta la fecha este documento no ha sido subido a la Sala de Documentación, así tampoco ningún otro documento sobre los registros históricos de dragado.</p>	<p>Acerca del dragado</p> <p>Respuesta: Se confirma que dentro de los documentos de referencia en el punto 53 se incluyó el volumen dragado desde el 2012.</p> <p>Se confirma que se ha subido los expedientes administrativos y resoluciones ambientales ante SETENA incluyendo una tabla resumen. Sin embargo, el "Informe de Reapertura 2023 del Expediente D1 10001-2008 Proyecto de Dragado del Puerto de Caldera" estará disponible más adelante, ya que sigue en proceso de poder subirlo de manera electrónica.</p>
31/01/2025	<p>Suministro eléctrico existente</p> <p>DP World solicitó información detallada sobre la capacidad de suministro eléctrico existente en la terminal, incluyendo la demanda actual y proyectada durante el periodo de concesión, sin que el INCOP se refiriera al respecto en su escrito de respuesta.</p> <p>Tampoco se explicó si la Administración ha evaluado la capacidad para suministrar el crecimiento esperado de la demanda, que se proyecta podría aumentar al menos cuatro veces bajo el esquema de concesión.</p>	<p>Suministro eléctrico existente</p> <p>Respuesta: Se confirma que este es suministrado por el ICE (Instituto Costarricense de Electricidad), en media tensión 34500 V, trifásico, aéreo. Consumo promedio mensual 220 KWh (2019).</p> <p>El inventario de servicios públicos será entregado como parte del Acta de Inicio de la Concesión.</p>

31/01/2025	<p>Mantenimiento del rompeolas</p> <p>DP World solicitó al INCOP confirmar si la responsabilidad de mantenimiento y rompeolas recae exclusivamente en la Administración Concedente, a pesar de que dicha obligación no se encuentra indicada en las cláusulas 1.12.2 y 1.20.2 del borrador de contrato que regula todas las obligaciones de la Administración. Al respecto, el INCOP contestó lo siguiente: “El mantenimiento del rompeolas será responsabilidad de INCOP en su estado actual en caso de que aplique.” (Énfasis anadido) En relación con dicha afirmación, solicitamos se pueda aclarar en qué supuestos dicha obligación es aplicable y en cuáles no.</p>	<p>Mantenimiento del rompeolas</p> <p>Respuesta: En el año 2021 se realizó una reparación significativa del avanzado estado de deterioro que presentaba el rompeolas. La reparación consistió en reconstruir el morro colocando cubos de hormigón, y realizar una mínima extensión de la longitud del rompeolas. El mantenimiento del rompeolas será responsabilidad de INCOP en su estado actual y según se justifique su necesidad, sin que esto signifique una ampliación u obras de extensión.</p>
31/01/2025	<p>Aclaraciones sobre las cláusulas del cartel</p> <p>Cláusula 1.5</p> <p>“1.5 DESCRIPCIÓN Y ESTIMACIÓN DE PRESUPUESTO DEL PROYECTO (...) La Administración Concedente ha estimado para efectos referenciales un presupuesto oficial para la Concesión de gastos de capital del Proyecto (CAPEX) en la suma de US \$587,000,000.00 (quinientos ochenta y siete millones de dólares americanos). Esta es una estimación de la cual la Administración Concedente no asume ninguna responsabilidad y únicamente da la misma para efectos referenciales. Esta suma incluye las estimaciones del costo de la construcción, equipamiento y de todas las obras necesarias para la modernización de infraestructura y equipamiento de Puerto Caldera. (...)” (Énfasis anadido)</p> <p>DP World solicitó al INCOP aclara en qué fecha se realizó la estimación de CAPEX y si incluía otras actualizaciones económicas recientes (además de la inflación), pero el INCOP no dio respuesta a dichas consultas.</p>	<p>Cláusula 1.5</p> <p>Respuesta: La estimación del CAPEX se realizó durante el proceso de elaboración del estudio de factibilidad en el año 2024. El desglose del monto de US \$587.000.000 se encuentra en la sección correspondiente del estudio de factibilidad y en el modelo financiero que se empleó para dicho estudio, que se encuentra disponible en los documentos de referencia en el área del proceso de licitación en la página web de INCOP.</p>

31/01/2025	<p>Clausula 6.13</p> <p>“6.13 Como Anexo V al presente cartel de licitación, se presenta el Proyecto de Contrato que se formalizará con el adjudicatario. (...) Los participantes habilitados podrán hacer observaciones al contrato durante el período de aclaraciones al cartel para que el mismo sea un contrato de adhesión. Las mejoras y otros aspectos que se presenten en la oferta del adjudicatario podrán incluirse en el texto del contrato. La Administración y el adjudicatario negociarán los términos del contrato que se formalizará con base en el proyecto de contrato que se adjunta, Contrato y sus Anexos se entiende que los oferentes aceptan con la sola presentación de sus ofertas. (...)”</p> <p>(Énfasis anadido)</p> <p>En su escrito de respuesta respecto a la aclaración planteada sobre la cláusula 6.13, el INCOP señaló que la negociación del contrato con el oferente será una potestad discrecional de la Administración. Sin embargo, la cláusula 6.13 refiere directamente a que existirá una negociación de los términos del contrato entre la Administración y el adjudicatario. Solicitamos que dicho aspecto sea debidamente aclarado respecto a si dicha negociación sucederá o será una decisión discrecional de la Administración.</p>	<p>Cláusula 6.13</p> <p>En su escrito de respuesta respecto a la aclaración planteada sobre la cláusula 6.13, el INCOP señaló que la negociación del contrato con el oferente será una potestad discrecional de la Administración. Sin embargo, la cláusula 6.13 refiere directamente a que existirá una negociación de los términos del contrato entre la Administración y el adjudicatario. Solicitamos que dicho aspecto sea debidamente aclarado respecto a si dicha negociación sucederá o será una decisión discrecional de la Administración</p> <p>Respuesta: La negociación del contrato con el adjudicatario es una potestad discrecional de la Administración. El INCOP valorará los aspectos a negociar tomando en cuenta la oferta adjudicada.</p> <p>El adjudicatario podrá proponer la consideración de ciertos aspectos en la negociación, pero la Administración no está obligada a negociar el contrato. La cláusula 6.13 permite la posibilidad de negociación, sin que ello implique una obligación para el INCOP.</p>
------------	--	--

<p>31/01/2025</p>	<p>Artículo 4.2</p> <p>“4.2 CRITERIOS FINANCIEROS. Los requisitos financieros podrán ser acreditados por alguna de las Sociedades del mismo Grupo Económico o por uno de los miembros del Consorcio o Sociedad en Consorcios ponderado según la participación en el consorcio de cada miembro. Para el caso de los Oferentes interesados se establecen los siguientes requisitos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Relación deuda-patrimonio máxima de 1.75 veces en promedio en los 3 últimos años. Para acreditar el cumplimiento de este requisito deberá aportar los Estados financieros auditados de los 3 últimos años. - Patrimonio neto mínimo de USD 200 millones o equivalente en divisa correspondiente en promedio en los 3 últimos años. Para acreditar el cumplimiento de este requisito deberá aportar los Estados financieros auditados de los 3 últimos años. - Referencias financieras que demuestren que se ha obtenido financiamientos en los diez años anteriores a la fecha de la presentación de la oferta. Para acreditar el cumplimiento de este requisito deberá aportar una carta formato libre original según el instrumento financiero (préstamos, títulos de valores en mercados de capitales u otro tipo de financiamiento) legalizados por la vía consular o apostillados, según corresponda. Dicha información deberá presentarse en idioma español, caso contrario, deberá acompañarse de una traducción oficial, emitida por un traductor inscrito en el Ministerio de Relaciones Exteriores. (...)” <p>DP World solicitó a la Administración referirse expresamente a las razones financieras que se espera de la sociedad concesionaria, con base en las cuales se valorará objetivamente si está en capacidad de cumplir con las obligaciones de dicha entidad. Si bien en el escrito de solicitud de aclaración DP World refirió dicha consulta con respecto a la cláusula 3.1.2.1 del contrato, el INCOP no realizó ningún tipo de aclaración sobre las razones financieras. Solicito además que se aclare exactamente cómo se hará la ponderación que menciona la cláusula del pliego en el caso de las ofertas en consorcio.</p> <p>En el cartel se mantiene un grado de incerteza e imprecisión respecto a los alcances de cada una de las razones financieras contempladas, que resulta necesario que el INCOP pueda aclarar.</p>	<p>Articulo 4.2</p> <p>Respuesta: Para dar mayor claridad se confirma lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Relación deuda-patrimonio: se calcula dividiendo la deuda total por el patrimonio tomando los últimos 3 años: 2021, 2022, 2023. Este deberá resultar como máximo en un promedio de 1.75 veces - Patrimonio neto: El patrimonio neto se calculará deduciendo los pasivos totales de los activos totales. Este deberá resultar en un mínimo de USD 200 millones en promedio en los últimos 3 años, tomando 2021, 2022, 2023. - Referencias financieras: Se trata de demostrar que se haya obtenido financiamiento en los diez años anteriores mediante cualquier instrumento financiero. <p>Respecto de la ponderación en caso de ofertas en consorcio, ésta será una ponderación simple de cada requisito según la participación de cada miembro en el consorcio.</p>
-------------------	--	--

<p>31/01/2025</p>	<p>Aclaraciones sobre el borrador de contrato de concesión y sus anexos Cláusulas 1.5, 3.2, 3.3.1 y 3.3.4.1, y Anexo 12</p> <p>“1.5 OBJETO Y ALCANCE DEL CONTRATO. 1.5.1 Este es un contrato administrativo de Concesión de Obra Pública con Servicio Público, regido por las normas y principios del ordenamiento jurídico administrativo costarricense, que comprende la prestación por parte del Concesionario de los servicios de modernización de infraestructura y equipamiento de Puerto Caldera, en la Provincia de Puntarenas, así como su operación y explotación, prestando los servicios previstos en el Cartel de Licitación, la Oferta del Adjudicatario y en este Contrato de Concesión (los “Servicios Concesionados”) y aquellos otros servicios complementarios relacionados a la Concesión que, aunque no expresados en el texto del Contrato de Concesión, el Concesionario pueda brindar a cambio de la contraprestación cobrada a los usuarios de Puerto Caldera dentro del Área de la Concesión (los “Servicios Complementarios”). (...)</p> <p>3.2 INGRESOS DE LA CONCESIÓN</p> <p>3.2.1 Ingresos de la Concesión. Los ingresos de la Concesión corresponden al total de ingresos que el Concesionario obtenga por la provisión de los Servicios Concesionados menos los impuestos aplicables.(...)</p> <p>3.3.1 Como contraprestación por llevar a cabo los Servicios Concesionados y los Servicios Complementarios, el Concesionario será remunerado de la siguiente forma: (...)</p> <p>3.3.4.1 Políticas Comerciales. 3.3.4.1.1 Posibilidad de implementar políticas comerciales.</p> <p>El Concesionario podrá establecer descuentos, promociones, bonificaciones o cualquier otra práctica comercial de conformidad con los principios de universalidad, igualdad, neutralidad y competencia, de conformidad con lo dispuesto en el presente Contrato de Concesión siempre y cuando los ingresos de la Concesión se vean impactados positivamente. (...)</p> <p>Anexo 12. Servicios a ser prestados por el Concesionario (...)”</p> <p>DP World solicitó a la Administración que aclarase quién es el sujeto pasivo de las tarifas, por ejemplo, la naviera, el propietario de la carga o ambos. En la visita de pre-oferta del 26 de noviembre de 2024, durante la sesión de preguntas y respuestas, un funcionario en representación del INCOP oralmente indicó que el sujeto de cobro de las tarifas podría ser establecido por el concesionario, ya sea la naviera, el propietario de la carga o una combinación de ambos, dependiendo de la discreción del concesionario bajo sus políticas comerciales.</p> <p>Sin embargo, en el escrito de respuesta del INCOP a las aclaraciones de DP World se indicó lo siguiente ante dicho interrogante: “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.”</p> <p>La respuesta proporcionada por el INCOP no contempla los servicios y/o acuerdos comerciales, incluidos, entre otros, los servicios complementarios, que están sujetos a las tarifas y precios aplicables y que pueden ser solicitados por las compañías navieras (agentes) o los propietarios de la carga. Además, pasa por alto los diversos acuerdos comerciales que pueden establecerse entre las compañías navieras (agentes), los propietarios de la carga y la terminal portuaria en relación con la prestación de servicios y el cobro de las tarifas y precios aplicables.</p> <p>Por lo tanto, es esencial que el INCOP rectifique su respuesta anterior para aclarar que tanto una naviera como un propietario de la carga, o ambos, pueden estar sujetos a los aranceles y precios aplicables.</p>	<p>Cláusulas 1.5, 3.2, 3.3.1 y 3.3.4.1 y Anexo 12</p> <p>Respuesta: Los términos de la licitación no prescriben una división específica de la tarifa "All-In" entre la línea naviera y el cargador. 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.</p> <p>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>La estrategia de tarifa all-in pone un gran énfasis en brindar flexibilidad en la fijación de tarifas para los servicios incluidos en el precio all-in. Por lo tanto, el concesionario tiene la capacidad de modificar la proporción de la tarifa all-in que se cobra al cargador y a la naviera según lo dicten las condiciones del mercado, siempre y cuando la suma total de los cargos aplicados al cargador y a la naviera por los servicios definidos en el pliego de condiciones no exceda en su totalidad el precio all-in.</p>
-------------------	--	---

31/01/2025	<p>Cláusula 1.13.3.2.4</p> <p>“1.13.3.2.4 Actividades entre los Concesionarios Previos y el Concesionario</p> <p>Durante la Etapa de Transición Inicial los Concesionarios Previos realizarán la cesión en condición suspensiva hasta la Fecha de Entrada en Vigencia de la Concesión de los permisos, licencias y autorizaciones ambientales, municipales, comerciales y de servicios públicos necesarios</p> <p>para la operación del Puerto Caldera que se encuentren a su nombre a favor del Concesionario, así como los contratos por la estiba de carga de Puerto Caldera. Los Concesionarios Previos serán responsables de sus obligaciones por los permisos, licencias y autorizaciones hasta la Fecha de Finalización de las Concesiones Previas. El Concesionario deberá cumplir con los requisitos, documentación, seguros y garantías necesarias para culminar la cesión de estos permisos y liberará de responsabilidad a los Concesionarios Previos de responsabilidad de obligaciones que surjan con hechos posteriores a la Fecha de Entrada en Vigencia de la Concesión.”</p> <p>Mi representada solicitó al INCOP aclarar cómo se manejarán las responsabilidades de los concesionarios previos por vicios ocultos, hechos, eventos o condiciones no declarados que puedan surgir posteriormente a la fecha de vigencia de la concesión, o que estén en relación con hechos, eventos o condiciones declaradas cuyos efectos o consecuencias se manifiesten posteriormente a la fecha de entrada en vigencia de la concesión. Dicha consulta no fue debidamente atendida ni evacuada por el INCOP.</p>	<p>Cláusula 1.13.3.2.4</p> <p>Mi representada solicitó al INCOP aclarar cómo se manejarán las responsabilidades de los concesionarios previos por vicios ocultos, hechos, eventos o condiciones no declarados que puedan surgir posteriormente a la fecha de vigencia de la concesión, o que estén en relación con hechos, eventos o condiciones declaradas cuyos efectos o consecuencias se manifiesten posteriormente a la fecha de entrada en vigencia de la concesión. Dicha consulta no fue debidamente atendida ni evacuada por el INCOP. Respuesta: En caso de que se identifiquen situaciones que no hayan sido declaradas y que generen un impacto en la concesión, corresponderá realizar los análisis técnicos y jurídicos pertinentes para determinar eventuales responsabilidades y mecanismos de resarcimiento. Este punto se desarrollará en la próxima versión del cartel y sus anexos en razón de que la Contraloría General de la Republica ha realizado señalamientos sobre este punto.</p>
------------	---	--

31/01/2025	<p>Cláusula 1.18.1</p> <p>“1.18.1 Monto del Capital Social del Concesionario. El capital social inicial suscrito y pagado será, como mínimo, de un veinte por ciento (20%) del gasto total proyectado para la Etapa de Construcción según lo comunique el Concesionario a la Administración Concedente en el Plan de Inversión y que éste sea aprobado por la Administración Concedente. 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. El capital suscrito y pagado puede ser contribuido según dispone el Artículo 29 del Código de Comercio. (...)” (Énfasis anadido)</p> <p>DP World solicitó aclarar el método de cálculo para determinar el gasto total proyectado para la explotación de los servicios de la concesión. El INCOP no se refirió a ello, por lo que solicitamos pueda explicarse dicho mecanismo.</p>	<p>8) Cláusula 1.18.1</p> <p>Respuesta:</p> <p>Los elementos reflejados en la cláusula 1.18.1 hacen referencia al Artículo 31, C) de la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos. Podrá haber variaciones únicamente cuando sea necesario para resguardar el interés público pretendido por la concesión. En su caso se deberá calcular en base al modelo financiero actualizado en su línea de gasto total para la explotación del servicio.</p>
31/01/2025	<p>Cláusula 3.3.3</p> <p>“3.3.3 Las Tarifas Ofertadas mencionadas en la sección 3.3.4 se entenderán como máximas y el Concesionario no está obligado a conceder exenciones en favor de ningún usuario. En ninguna circunstancia podrá el Concesionario cobrar una tarifa mayor a la indicada anteriormente. Las tarifas por pagar por los usuarios se expresarán en Dólares. El usuario podrá cancelar las tarifas o precios en Dólares o en Colones utilizando el tipo de cambio de venta del Banco Central de Costa Rica.”</p> <p>DP World solicitó al INCOP ratificar 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. Sin embargo, el INCOP no se refirió a dicha pregunta, sino que únicamente dispuso que las tarifas deben ser establecidas en dólares americanos.</p>	<p>cláusula 3.3.3</p> <p>Respuesta:</p> <p>Se confirma que las tarifas deben establecerse en dólares de Estados Unidos, pero que pueden ser cobradas tanto en USD como en CRC utilizando el tipo de cambio de venta del Banco Central de Costa Rica del momento de la transacción. No se permite ajustar las tarifas máximas de oficio por ningún motivo. Los ajustes tarifarios recogidos en el contrato son la actualización anual por inflación y los ajustes extraordinarios en los casos tasados en el mismo contrato. Puesto que el contrato establece las tarifas en USD, que es potestativo y no obligatorio el cobro de las tarifas en CRC y que los riesgos financieros son por cuenta del concesionario, la administración concedente no es responsable por los riesgos derivados de la variación en el tipo de cambio.</p>

31/01/2025	<p>IV. Nuevas aclaraciones sobre la solicitud de propuestas y el borrador de contrato de concesión y anexos</p> <p>Eliminación de sedimentos contaminados procedentes de dragados - documentos ""25-CR-INCOP-PE-0830-2024- Atención Recurso Objetivo"" y ""02-Estudio de Factibilidad"".</p> <p>En cuanto a la eliminación de los sedimentos contaminados procedentes del dragado (por favor refiérase a las páginas 29 a 35, en el siguiente Documento del Expediente ""25-CR-INCOP-PE-0830-2024- Atención Recurso Objeción"" (sitio web del INCOP), el INCOP indicó lo siguiente</p> <p>Asimismo, el documento titulado ""02-Estudio de Factibilidad"" (Documento de Referencia - página web del INCOP), indica lo siguiente:</p> <p>Nótese que parece existir una contradicción que debe ser aclarada por el INCOP. Dado que los sedimentos podrían estar contaminados, se plantea un incertidumbre respecto a la estimación de los costos asociados.</p> <p>El tratamiento requerido para los suelos contaminados (dragados o continentales), sin una comprensión clara de los posibles volúmenes a tratar, representa un riesgo significativo asignado injustificadamente al concesionario. Es importante señalar que, sin realizar un análisis físico-químico a las diferentes profundidades en las zonas a dragar, es difícil determinar con precisión los volúmenes de materiales que podrían estar contaminados y requerir un tratamiento especial. El impacto de esta incertidumbre podría acarrear importantes sobrecostos y alargar los plazos de ejecución de las obras.</p> <p>El INCOP debe asegurarse de que la información proporcionada en los documentos es fiable, y confirmar que cualquier desviación de esta información debe ser compensada mediante un mecanismo de equilibrio favorable al concesionario en el acuerdo de concesión, por lo que solicitamos dicho punto pueda ser aclarado."</p>	<p>Eliminación de sedimentos contaminados procedentes de dragados - documentos "25-CR-INCOP-PE-0830-2024- Atención Recurso Objetivo" y "02-Estudio de Factibilidad".</p> <p>Respuesta: Para los suelos y subsuelos terrestres, se debe realizar un estudio ASTM Fase II (ya existe un estudio ASTM Fase I, que se proporciona para su consulta), cuyos resultados indiquen la magnitud y extensión de la contaminación, si existiera, para que luego se determine la mejor disposición acorde a la Ley y los requerimientos de las normas internacionales IFC para este tema. Estos residuos deberán ser gestionados por un proveedor autorizado en lugares apropiados en tierra para tal fin.</p> <p>Para los sedimentos marinos provenientes del dragado, debe realizarse una caracterización físico-química, pero no un estudio ASTM Fase II, ya que estos no están asociados a las actividades de dragado o disposición en el punto de vertido o botadero marino. De encontrarse sedimentos contaminados, se espera que se les dé un tratamiento y disposición en el vertedero/escombrera marina ya autorizada y actualmente utilizada por el Puerto, antes que optar por su reutilización en procesos de relleno u otras actividades en el proyecto. La posible reutilización de los sedimentos marinos producto del dragado depende de los resultados de la caracterización físico-química, es decir, en función de si el material dragado es tóxico o no, y de definir los riesgos e impactos asociados, evaluar y modelar receptores ecológicos sensibles y definir medidas de mitigación, parámetros e indicadores de seguimiento.</p>
------------	--	---

	Segue de la anterior	<p>Se proporciona en la sala de datos, el “Estudio de caracterización de las condiciones de batimétrica, geofísica y bionomía de las zonas consideradas como prioritarias en el marco de la futura modernización de Puerto Caldera” realizado por INCOP en diciembre de 2023”, el cual puede usarse como referencia para conocer preliminarmente el grado de contaminación esperado en los sedimentos. De acuerdo a los resultados, los sedimentos cumplen con los umbrales nacionales de suelos contaminados (ver Decreto Ejecutivo N° 37757-S Costa Rica), y respecto a estándares internacionales (Canadá y España) los sedimentos exceden los niveles recomendados para calidad de sedimentos respecto a arsénico, cromo y mercurio en algunos de los sitios de muestreo. Sin embargo, es requisito que el consultor realice como parte de la línea base del EIAS, una caracterización fisicoquímica completa y actualizada que permita determinar el posible volumen de sedimentos marinos contaminados y realice la adecuada estimación de costos para su apropiada gestión.</p>
--	----------------------	--

31/01/2025	<p>Estudio ASTM I</p> <p>El INCOP indicó en el documento titulado "25-CR-INCOP-PE-0830-2024- Atención Recurso Objeción" (Documento del Expediente, página web del INCOP), lo siguiente en la página 30 :</p> <p>Sin embargo, el documento disponible en el sitio web del INCOP no es el Estudio ASTM I, sino que los documentos que se encuentran disponibles son:</p> <p>Por lo anterior, solicitamos se facilite una copia del Estudio ASTM I.</p>	<p>Asimismo, de acuerdo con el documento "INFORME REAPERTURA 2023 del EXPEDIENTE D1-1001-2008 Proyecto Dragado en Puerto Caldera" presentado ante la SETENA con el consecutivo 00122-2023, se indica que "no se anticipa la presencia de contaminantes en el sedimento en concentraciones suficientes para representar riesgos ambientales". "De acuerdo con los estudios presentados en campanas anteriores, estos resultados demuestran que, en el sustrato del Golfo de Nicoya, y del país en general, el contenido de metales traza es similar al de otras zonas costeras no contaminadas, aunque se asume que es menor que los de aguas profundas en océano abierto o de regiones costeras con mayor actividad humana y nivel de desarrollo, especialmente de países industrializados. El mayor impacto es por reducción de oxígeno disuelto, lo cual provoca que los organismos mejora adaptados a los efectos del Puerto sean los de mayor abundancia. La depositación en capas delgadas es una manera de prevenir una excesiva concentración de contaminantes en un área demasiado pequeña. Esto minimiza el impacto sobre la biota del fondo y a la vez permite recuperación mediante los procesos naturales de recolonización y sucesión ecológica".</p>
31/01/2025	<p>40-Documentos SETENA"" (Documentos de Referencia)</p> <p>En relación con el documento denominado ""40-Documentos SETENA"", solicitamos se nos pueda brindar una copia y se aclare lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si el informe de cierre corresponde a la última campana de dragado ("024") • Confirmar que todas las obligaciones derivadas de la aprobación ambiental del proyecto se han cumplido hasta la fecha; en caso contrario, aclarar en forma detallada cualquier incumplimiento abierto y/o cuestión no resuelta con la SETENA." 	<p>En conclusión, la estimación de costos para la gestión de subsuelos contaminados a ser excavados en tierra y sedimentos marinos contaminados a ser dragados debe ser acotada y estimada por el Concesionario con base en los resultados de los estudios correspondientes.</p>

31/01/2025	<p>Proyecto de Contrato de Concesión, cláusula 1.20.2 y documento ""25-CR-INCOP-PE-0830-2024- Atención Recurso Objeción"" (página 88, punto 47)</p> <p>El INCOP estableció lo siguiente: ""(...) Asimismo, dentro de las obligaciones estipuladas en la cláusula 1.20.2 de la de la Autoridad Concedente se tiene el coadyuvar en conjunto con el Concesionario en el Plan de Relacionamiento de Partes Interesadas del Puerto Caldera. (...)"".</p> <p>Favor confirmar que esto significa que la Administración Concedente colaborará conjuntamente en aspectos específicos de riesgo Medioambiental y Social, incluyendo el plan de compromiso/relación con las partes interesadas del proyecto."</p>	Se incluye en sala de documentación la siguiente información:
31/01/2025	<p>Anexo 16.1 del Proyecto de Contrato de Concesión y documento ""25-CR-INCOP-PE-0830-2024- Atención Recurso Objeción"" (página 93, punto 54)</p> <p>En cuanto al nivel de compromiso y responsabilidad compartida que este proyecto que se tendrá con las autoridades gubernamentales pertinentes para las actividades de expropiación y mitigación de riesgos sociales, solicitamos se confirme el entendimiento de que la concesionaria presentará la documentación pertinente de EIA, sin embargo, la finalización exitosa de los planes de gestión asociados (y el nivel de responsabilidad asumido por la concesionaria) será determinada por el nivel de participación de la Administración."</p>	1. "Estudio de caracterización de las condiciones de batimétrica, geofísica y bionomía de las zonas consideradas como prioritarias en el marco de la futura modernización de Puerto Caldera" realizado por INCOP en diciembre de 2023",
31/01/2025	<p>Proyecto de Contrato de Concesión, cláusula 1.22, y documento ""25-CR-INCOP-PE-0830-2024- Atención Recurso Objeción"" (página 81, punto 35).</p> <p>En relación con la posibilidad de que el INCOP emita una orden de modificación, favor confirmar que dichas modificaciones no deben resultar en una afectación económica o financiera del Concesionario, siempre que, en cualquier caso, el Concesionario conserve el derecho a restablecer el equilibrio económico-financiero del acuerdo de concesión."</p>	2. Documento elaborado por RINA: Análisis del "Estudio de caracterización de las condiciones de batimétrica, geofísica y bionomía de las zonas consideradas como prioritarias en el marco de la futura modernización de Puerto Caldera" realizado por INCOP en diciembre de 2023".

31/01/2025	<p>Proyecto de Acuerdo de Concesión, cláusulas 2.2.3.2 y 3.1.1.4, y Anexo nº 1</p> <p>Las cláusulas 2.2.3.2 y 3.1.1.4 exigen que el Concesionario presente, en un plazo de quince (15) meses a partir de la fecha de la Orden de Inicio de la Concesión, una prueba concluyente de que se ha alcanzado el Cierre Financiero.</p> <p>En la definición de Cierre Financiero se estipula que "(...) y que se ha efectuado el primer desembolso en el marco de la financiación". Sin embargo, es totalmente factible que el Concesionario consiga fuentes de financiación alternativas en el ínterin sin que ello repercuta negativamente en el cumplimiento del acuerdo de concesión. Por lo tanto, estimamos que el plazo propuesto no es razonable ni proporcionado.</p> <p>A la luz de esto, solicitamos se confirme que el plazo de 15 meses no es obligatorio, siempre que el Concesionario ofrezca garantías apropiadas para utilizar fuentes de 13 financiación alternativas suficientes y oportunas mientras procede con la financiación de la deuda de terceros a su debido tiempo.</p>	<p>15) Proyecto de Acuerdo de Concesión, cláusulas 2.2.3.2 y 3.1.1.4, y Anexo nº 1</p> <p>Respuesta: Se están revisando los plazos del anexo 6</p> <p>Sin embargo, se acepta la sugerencia en el contrato y la normativa aplicable, garantizando así la sostenibilidad de la concesión sin modificar el plazo máximo de la concesión establecido por ley.</p>
31/01/2025	<p>Proyecto de Contrato de Concesión, cláusula 7.3.5, y documento ""25-CR-INCOP-PE-0830-2024- Atención Recurso Objeción"" (página 82, punto 37).</p> <p>La respuesta del INCOP indicó que no habrá prórroga de la concesión por causa de fuerza mayor. Al respecto, solicitamos se aclare cómo se restablecerá el equilibrio económico-financiero en este escenario."</p>	<p>16) Proyecto de Contrato de Concesión, cláusula 7.3.5, y documento "25-CR-INCOP-PE-0830-2024- Atención Recurso Objeción" (página 82, punto 37).</p> <p>Respuesta:</p> <p>En caso de que un evento de fuerza mayor afecte el equilibrio económico-financiero de la concesión, se aplicarán los mecanismos de restablecimiento económico-financiero previstos</p>

31/01/2025	<p>Proyecto de Contrato de Concesión, cláusula 9.2, y documento "25-CR-INCOP-PE-0830-2024- Atención Recurso Objeción" (página 86, punto 45).</p> <p>Solicitamos se confirme que dicha disposición contractual no implica que la Administración Concedente haya renunciado a sus responsabilidades, dejando al concesionario sujeto a la discreción de organismos externos. Al respecto, el INCOP debe aclarar que la Administración Concedente, como proponente del proyecto y autoridad concedente, proporcionará todo el apoyo y la asistencia necesarios de manera oportuna y de buena fe para garantizar la viabilidad del proyecto.</p>	<p>17) Proyecto de Contrato de Concesión, cláusula 9.2, y documento "25-CR-INCOP-PE-0830-2024- Atención Recurso Objeción" (página 86, punto 45).</p> <p>Respuesta: Se reitera que la distribución de riesgos en el marco del proceso licitatorio ha sido claramente establecida en los documentos de la licitación, en estricto apego a lo dispuesto por la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos. Como se ha indicado previamente, los riesgos ambientales y sociales han sido asignados al concesionario incluyendo las sanciones y medidas preventivas impuestas por la autoridad ambiental.</p> <p>En cuanto a la solicitud de confirmación sobre la asistencia de la Administración Concedente en la tramitación de permisos y regulaciones ambientales, se enfatiza que la referida observación no puede constituirse en un mecanismo para ampliar el criterio de la Contraloría ni para obtener confirmaciones o interpretaciones adicionales que desnaturalicen la distribución de riesgos establecida en el cartel de licitación. La Administración Concedente actuará conforme a sus competencias y dentro del marco de la normativa aplicable, sin que ello implique una reasignación de los riesgos definidos en el proceso de licitación ni una renuncia a las responsabilidades contractuales asumidas por el concesionario.</p>
------------	--	--

31/01/2025	<p>Proyecto de Contrato de Concesión, cláusula 3.2.2 y Anexo 15, y documento "25-CR-INCOP-PE-0830-2024- Atención Recurso Objeción" (página 103, punto 63).</p> <p>Solicitamos se confirme si la definición de "ingresos brutos" para los pagos vinculados a ingresos a la Autoridad Concedente permite la deducción de descuentos/reembolsos proporcionados a los clientes. Lo anterior, dado que estos descuentos/reembolsos no son cobrados o pagados a la concesionaria, de modo que la definición sólo abarcará los importes efectivamente recibidos de los clientes como contraprestación por los Servicios Concesionados y Servicios Complementarios.</p> <p>Asimismo, en relación con dicha definición, el Contrato de Concesión de la Terminal de Contenedores de Moín permite excluir el "monto cobrado al costo por concepto de suministro de electricidad para contenedores refrigerados" "(...) excluyendo lo cobrado al costo por concepto de suministro de electricidad para contenedores refrigerados (...)" al definir los "ingresos brutos."</p> <p>Considerando que un trato tan asimétrico y desfavorable hacia el futuro concesionario de Puerto Caldera sería irrazonable e injustificado, se ruega el INCOP pueda confirmar que se permitirá igualmente, dentro de la definición de "ingresos brutos" y para los pagos vinculados a ingresos a la Administración Concedente tal y como se indica en el Anexo 15, la deducción del "coste por concepto de suministro de electricidad para contenedores refrigerados".</p>	<p>18) Proyecto de Contrato de Concesión, cláusula 3.2.2 y Anexo 15, y documento "25-CR-INCOP-PE-0830-2024- Atención Recurso Objeción" (página 103, punto 63).</p> <p>Respuesta:</p> <p>A efectos del cálculo del monto a pagar a la administración concedente, se entenderá como ingresos brutos la totalidad de ingresos devengados en el período correspondiente descontando descuentos y reembolsos a clientes. Se reitera que se trata de ingresos devengados y no de ingresos efectivamente cobrados, de modo que se desvincula de la política de cobros que implemente el concesionario. El monto final se verificará conforme a los estados financieros auditados siguiendo el procedimiento que se establece en el contrato de concesión.</p> <p>Respecto del "coste por concepto de suministro de electricidad para contenedores refrigerados", se confirma que no se permite que éstos se deduzcan de los ingresos brutos para los efectos del cálculo de los pagos a la administración concedente. Esto es congruente con el modo de cálculo del pago a la administración en la concesión vigente actualmente sobre la operación de contenedores refrigerados en Puerto Caldera.</p>
31/01/2025	<p>Proyecto de Contrato de Concesión, Anexo 16.3, y documento "25-CR-INCOP-PE-0830-2024- Atención Recurso Objeción" (página 97, punto 56)</p> <p>En ausencia de una lista de partes interesadas, el oferente se expone a reclamaciones y litigios frívolos. Esto afectará a la viabilidad de la licitación. Por favor, proporcionar una lista de las partes interesadas y confirmar que INCOP será responsable del compromiso como Administración Concedente.</p>	<p>19) Proyecto de Contrato de Concesión, Anexo 16.3, y documento "25-CR-INCOP-PE-0830-2024- Atención Recurso Objeción" (página 97, punto 56)</p> <p>Respuesta: El listado de partes interesadas se encuentra disponible en el estudio de factibilidad.</p>

31/01/2025	<p>Con respecto a la cláusula 4.1 del cartel, vemos en el documento denominado “36-Resumen consultas del 21-11 al 06-12.pdf”, las siguientes preguntas de parte de un potencial oferente, así como las respuestas de esta Administración:</p> <p>Criterio 1)</p> <p>“Según la cláusula 4.1 del Cartel: “Demostrar experiencia operando por lo menos durante cinco (5) años puertos. Para acreditar el cumplimiento de este requisito técnico el Oferente deberá presentar contratos...” ¿Se refiere esta cláusula a la presentación de los contratos de concesión de estas terminales que demuestran el cumplimiento de la experiencia operativa? Los contratos de concesión no contienen ninguna información sobre los volúmenes que se manejan en dichas terminales. ¿Bastaría con una carta formal de la autoridad portuaria/otorgante de la concesión correspondiente que confirme la existencia del contrato y los volúmenes manejados?</p> <p>Legal - De acuerdo bastaría con una carta formal de la autoridad (sic) portuaria de la concesión correspondiente.”</p>	<p>Con respecto a la cláusula 4.1 del cartel, vemos en el documento denominado “36-Resumen consultas del 21-11 al 06-12.pdf”, las siguientes preguntas de parte de un potencial oferente, así como las respuestas de esta Administración:</p> <p>Criterio 1)</p> <p>“Según la cláusula 4.1 del Cartel: “Demostrar experiencia operando por lo menos durante cinco (5) años puertos. Para acreditar el cumplimiento de este requisito técnico el Oferente deberá presentar contratos...” ¿Se refiere esta cláusula a la presentación de los contratos de concesión de estas terminales que demuestran el cumplimiento de la experiencia operativa? Los contratos de concesión no contienen ninguna información sobre los volúmenes que se manejan en dichas terminales. ¿Bastaría con una carta formal de la autoridad portuaria/otorgante de la concesión correspondiente que confirme la existencia del contrato y los volúmenes manejados?</p> <p>Legal - De acuerdo bastaría con una carta formal de la autoridad (sic) portuaria de la concesión correspondiente.”</p>
------------	--	--

31/01/2025	<p>Criterio 2)</p> <p>“Según la cláusula 4.1 del Cartel: “Demostrar experiencia en la promoción y/o implementación de la construcción de puertos. Para acreditar el cumplimiento de este requisito técnico deberá aportar contratos de...” ¿Se espera que los Oferentes presenten los contratos de construcción o bastaría con una carta formal del contratista o de la autoridad portuaria/otorgante de la concesión correspondiente que confirme que se construyó un atracadero de 600 m y 13,0 MLWS en dicha terminal? Los... Legal - Bastaría con una carta formal del contratista o de la autoridad portuaria que acredite y confirme el cumplimiento de los criterio (sic) respectivo (sic).”</p> <p>Al respecto, me permito consultar lo siguiente: ¿es posible presentar, en lugar de la carta formal de la autoridad portuaria (para el Criterio 1), y de la carta formal del contratista o de la autoridad portuaria (para el Criterio 2), una declaración jurada del oferente que contenga la información requerida en esta cláusula?</p>	<p>Criterio 2)</p> <p>“Según la cláusula 4.1 del Cartel: “Demostrar experiencia en la promoción y/o implementación de la construcción de puertos. Para acreditar el cumplimiento de este requisito técnico deberá aportar contratos de...” ¿Se espera que los Oferentes presenten los contratos de construcción o bastaría con una carta formal del contratista o de la autoridad portuaria/otorgante de la concesión correspondiente que confirme que se construyó un atracadero de 600 m y 13,0 MLWS en dicha terminal? Los... Legal - Bastaría con una carta formal del contratista o de la autoridad portuaria que acredite y confirme el cumplimiento de los criterios (sic) respectivo (sic).”</p> <p>Al respecto, me permito consultar lo siguiente: ¿es posible presentar, en lugar de la carta formal de la autoridad portuaria (para el Criterio 1), y de la carta formal del contratista o de la autoridad portuaria (para el Criterio 2), una declaración jurada del oferente que contenga la información requerida en esta cláusula?</p> <p>Respuesta: No es posible. El espíritu del requerimiento es que un tercero acredite el cumplimiento del requerimiento.</p>
------------	--	--

31/01/2025	<p>El artículo 2 del Reglamento General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos, decreto ejecutivo 27098 del 12 de junio de 1998, (en adelante “RG COP”) dispone que el cartel es el conjunto de normas y especificaciones administrativas, técnicas y económicas elaboradas por la Administración Concedente que define el objeto de la concesión y los términos del concurso.</p> <p>En el mismo sentido, el artículo 88 del Reglamento a la Ley General de Contratación Pública, decreto ejecutivo 43808 del 22 de noviembre de 2022, (en adelante “RLGCP”) dispone: “Artículo 88. Pliego de condiciones. El pliego de condiciones constituye el reglamento específico de la contratación que se promueve y se entienden incorporadas a su clausulado todas las normas jurídicas y principios constitucionales aplicables al respectivo procedimiento.</p> <p>Deberá constituir un cuerpo de especificaciones técnicas, claras, suficientes, concretas, objetivas y amplias en cuanto a la oportunidad de participar. Para su confección, la Administración podrá contratar o solicitar la asistencia de personas físicas o jurídicas, especializadas en la materia de que se trate, siempre que no tengan ningún interés particular directo ni indirecto en el negocio, cuando no tuviere en su organización los recursos técnicos necesarios para ello. (...)” (Énfasis añadido) Dicho artículo ordena que el cartel o pliego de condiciones deberá constituir un cuerpo de especificaciones técnicas, claras, suficientes, concretas, objetivas y amplias en cuanto a la oportunidad de participar. No obstante, el cartel de la Licitación de referencia está lejos de serlo. A este punto, no es posible ni para mi representada y, seguramente, para ningún otro potencial oferente responsable presentar una propuesta seria y congruente. El INCOP emitió un cartel para la Licitación que recibió abundantes solicitudes de aclaración ya que es poco claro y preciso en múltiples cláusulas. El trámite de dichas aclaraciones ha sido absolutamente confuso y complejo, siendo que desconocemos la cantidad y contenido de la totalidad de las aclaraciones planteadas por los potenciales oferentes al cartel y existen múltiples documentos en los que INCOP ha introducido cambios sustanciales a la licitación sin que se reflejen en el respectivo cartel, según se expone a continuación:</p> <p>El 10 de diciembre de 2024, mi representada presentó ante el INCOP una solicitud de aclaraciones en relación con el cartel de la Licitación referida. El INCOP notificó a mi representada por correo electrónico del 7 de enero de 2025, un escrito en formato Word, sin membrete, consecutivo ni firma, que da respuesta a algunas de las aclaraciones planteadas por mi representada. Posteriormente, el 20 de enero de 2024, el INCOP notificó ese mismo escrito, pero esta vez firmado con el número de oficio CR-INCOP-SUB-0005-2025. En dichos escritos, el INCOP estableció ajustes al contenido de diversas cláusulas del cartel y dispuso que realizará modificaciones.</p> <p>El 17 de enero de 2025, el INCOP subió a su sitio web una tabla resumen de las aclaraciones recibidas entre el 15 de noviembre de 2024 y el 6 de diciembre de 2024 (“36-Resumen consultas del 21-11 al 06-12”, Documento del Expediente). Dicha tabla no especifica cuál oferente planteó cada aclaración y en muchos casos se consignaron párrafos incompletos, por lo que es imposible determinar el contenido completo de la solicitud de aclaración y la respuesta del INCOP. Por ejemplo:</p> <p>Dicha tabla no contempla la totalidad de solicitudes de aclaraciones recibidas por el INCOP. Por ejemplo, no constan las aclaraciones solicitadas por DP World y sus respectivas respuestas por parte del INCOP. A este punto desconocemos la cantidad de solicitudes de aclaración que recibió el INCOP y cuantas han sido debidamente tramitadas y respondidas. En esa misma tabla, el INCOP aceptó corregir el contenido de múltiples cláusulas del cartel, lo que en varios casos implica ajustes sustanciales a determinados requerimientos del concurso.</p>	<p>I.Ref: Trámite de aclaraciones al cartel de la Licitación Mayor No. 2024-LY-CAL-000001-INCOP para la Concesión de obra pública con servicio público para modernización de infraestructura y equipamiento de Puerto Caldera</p> <p>Petitoria</p> <p>De conformidad con lo expuesto, me permito solicitar lo siguiente se emita un nuevo cartel que cumpla con lo estipulado en los artículos 2 de la RG COP y 88 del RLGCP.</p> <p>Respuesta:</p> <p>Se confirma los siguientes puntos: Se han dado respuesta a las solicitudes de aclaraciones según los tiempos establecidos en el cartel de licitación</p> <p>Se subirá la documentación completa de solicitud de aclaración incluyendo lo que cada oferente planteó con su respuesta corregida</p> <p>Actualmente se están realizando las modificaciones cartelarias necesarias para reflejar la solicitud de modificaciones que fueron aceptadas por el INCOP, así como los recursos que fueron acogidos total o parcialmente por la Contraloría General de la Republica. Estos cambios quedarán debidamente reflejados en el respectivo cartel y se incorporara la documentación necesaria al expediente administrativa. Para ello, se seguirán los plazos indicados en la Ley General de Concesión de Obra Pública con Servicio Público.</p>
------------	---	---

Nótese que lo expuesto refleja que: a) no se ha tenido acceso a los documentos integrales de las aclaraciones planteadas por los potenciales oferentes ni las respuestas del INCOP a dichas aclaraciones, y b) no es claro cuáles serán la totalidad de cambios que realizará el INCOP al cartel, lo que impide consolidar una oferta seria ante la falta de certeza sobre los requisitos definidos por la Administración. No existe un documento que consolide de manera definitiva las especificaciones del concurso.

Cada vez que un cartel de una licitación se aleja de constituir un cuerpo de especificaciones técnicas, claras, suficientes, concretas, objetivas y amplias en cuanto a la oportunidad de participar se violentan principios de rango constitucional y de la contratación administrativa, tales como seguridad jurídica, proporcionalidad y razonabilidad, igualdad, transparencia, publicidad, libre competencia y libre concurrencia.

Al respecto, el Tribunal Contencioso Administrativo, Sección VI, haciendo referencia al artículo 51 del hoy derogado Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa, decreto ejecutivo 33411 del 27 de setiembre de 2006, que, en esencia, establecía lo mismo que el actual 88 del RLGCP, indicó lo siguiente:

“Función del cartel: las normas que fijan los parámetros y condiciones del concurso resultan de fundamental relevancia de cara a resolver las posibles contingencias que puedan emerger en el curso de la contratación y en el análisis de las potenciales divergencias y conflictos que puedan presentarse. En esa línea, lo usual es que, dentro del cartel de cada concurso público, se exprese un elenco de las condiciones y particularidades propias de cada procedimiento, fijando el conjunto de pautas y reglas a seguir. Desde ese plano, el cartel de licitación constituye una importante herramienta que delimita, orienta y condiciona las acciones de las partes a lo largo del procedimiento. Por un lado, surge una vinculación estrecha entre el cartel del concurso y la oferta del postulante, de modo que ésta última es orientada por aquel primero, y resultará, inicialmente, admisible, luego evaluable y finalmente, potencialmente adjudicable, en la medida en que sea el mejor ofrecimiento, dentro de aquellos que cumplan con las exigencias dispuestas por el cartel de la licitación. La relevancia de este instrumento (el cartel) se establece en el canon 51 del RLCA.” 1(Énfasis anadido)

Lo anterior es sumamente importante en un concurso de tanto impacto y complejidad como el que desarrolla INCOP. Los potenciales oferentes deben tener absoluta certeza y claridad de cuáles son las reglas del concurso, en apego al principio de seguridad jurídica. Sobre ello, la Sala Constitucional ha indicado que:

sigue de la anterior

	<p>“V.- PRINCIPIO DE LA SEGURIDAD JURÍDICA COMO PRINCIPIO FUNDANTE DEL ORDENAMIENTO JURÍDICO. La seguridad jurídica constituye un principio general del Derecho, que también puede conceptualizarse como la garantía de todo individuo, por la cual, tiene la certeza de que su situación jurídica no será modificada más que por procedimientos regulares, establecidos previamente, es decir, representa la garantía de la aplicación objetiva de la ley, en tanto los individuos saben en cada momento cuáles son sus derechos y obligaciones. Desde el punto de vista subjetivo, la seguridad equivale a la certeza moral que tiene el individuo de sus bienes le serán respetados; lo cual requiere de 1 Tribunal Contencioso Administrativo, Sección VI, resolución 32 - 2019 de las 10:50 a.m. del 15 de marzo del 2019. ciertas condiciones, tales como la organización judicial, el cuerpo de policía, las leyes, por lo que, desde el punto de vista objetivo, la seguridad jurídica equivale a la existencia de un orden social justo y eficaz cuyo cumplimiento está asegurado por la coacción pública.” 2 (Énfasis anadido)</p> <p>Petitoria</p> <p>De conformidad con lo expuesto, me permito solicitar lo siguiente se emita un nuevo cartel que cumpla con lo estipulado en los artículos 2 de la RGCOP y 88 del RLGCP.</p>	sigue de la anterior
31/01/2025	<p>El 22 de enero de 2025, el INCOP publicó en su sitio web el comunicado de prensa denominado “Avances en el proceso de licitación para Puerto Caldera”. Allí se señaló que, a partir de la resolución de la Contraloría General de la República respecto a los recursos de objeción interpuestos contra el cartel de la Licitación, el INCOP tendrá una versión revisada del cartel en el plazo de 6 a 7 semanas.</p> <p>Al respecto, me permito solicitar que nos indique la nueva fecha máxima para la presentación de las ofertas. Lo anterior, a efectos de otorgar seguridad jurídica a mi representada respecto a los nuevos plazos del concurso, considerando la complejidad técnica y magnitudes de la Licitación, que implica un trabajo exhaustivo en la preparación de una oferta seria que cumpla con lo requerido por la Administración. Por ello, es necesario contar con absoluta claridad respecto a la fecha que finalizará la etapa de presentación de ofertas.</p> <p>Petitoria</p> <p>De conformidad con lo expuesto, me permito solicitar que nos indique la nueva fecha máxima para la presentación de las ofertas de la licitación de referencia.</p>	<p>Ref: Licitación Mayor 2024-LY-CAL-000001-INCOP para la Concesión de obra pública con servicio público para modernización de infraestructura y equipamiento de Puerto Caldera</p> <p>Petitoria: De conformidad con lo expuesto, me permito solicitar que nos indique la nueva fecha máxima para la presentación de las ofertas de la licitación de referencia.</p> <p>Respuesta: La fecha límite para la entrega de ofertas será postergada. Próximamente se anunciará la nueva fecha en la página web de INCOP.</p>
01/02/2025	<p>Adjunto nuevamente el Excel de control de aclaraciones. En el podrán encontrar una nueva cejilla “Q&A 1Feb”, la cual es una nueva batería de solicitudes de aclaración que les agradecemos atender. También, hemos preparado solicitud de reacleración para algunas cuestiones de las Q&A anteriores, las cuales podrán encontrar marcadas en verde.</p>	<p>Enviado en correo de 17 de febrero</p> <p>Detalle en las siguientes líneas</p>

01/02/2025	Por favor aclarar la tarifa aplicable a la mercancía de pesca, bien la tarifa vigente o bien la tarifa All-in de carga fraccionada.	"El manejo del pescado y de los buques pesqueros debe tratarse como carga fraccionada.
01/02/2025	Por favor aclarar si el servicio de conexión a contenedores refrigerados más allá de los 3 días libres es un servicio complementario 'regulado' o 'no regulado'. En tal caso agradeceremos por favor si pueden referenciar dicho servicio en la Tabla 3.1 o Table 3.2 del Anexo 12 como referencia.	Es un servicio complementario regulado según se establece en la Tabla 1. dentro de 2. Manejo de Buques Portacontenedores y Contenedores Reefer (Refrigerados) y primera línea de la Tabla 3.1. Sin embargo, el el servicio eléctrico a los contenedores refrigerados es por separado según el costo de la electricidad por Kw/h facturada.
01/02/2025	Por favor confirmar que el 5% sobre el monto de obra de la concesión no incluye el monto por el equipamiento.	La cláusula 5.3 del contrato hace referencia a "un monto de cinco por ciento (5%) del monto de la Obra de la Concesión identificada en el Plan de Inversión y el Cronograma presentado por el Concesionario". Según el anexo 1 de Definiciones, Obras de la Concesión son "las obras, instalaciones, equipos, bienes y derechos de dominio público objeto del Contrato, así como sus mejoras que son del Estado Costarricense y no son transferibles y que se construyen en el Área de Concesión". Por tanto, la garantía de construcción debe considerar las obras, instalaciones, equipos, bienes y derechos de dominio público que se implementen en el área de concesión. Esto incluye el equipamiento.
01/02/2025	Por favor confirmar que el 5% sobre el monto de operación y mantenimiento excluye el costo de otros gastos no estrictamente de operación y mantenimiento como seguros, administrativos y generales, personal, ...	La cláusula 5.4 del contrato hace referencia al "cinco por ciento (5%) sobre el valor estimado del costo de operación y mantenimiento anual indicado en el Anexo No. 23 Plan de Explotación y Mantenimiento". El anexo 23 indica una infraestructura y un equipamiento mínimos sobre el que se realizará un mantenimiento, también mínimo, sobre los que los postores realizarán sus propuestas de Plan de Explotación y Mantenimiento. El monto de la garantía de explotación se deberá calcular con base en los costes asociados a la implementación del Plan de Explotación y Mantenimiento del oferente que resulte ganador de la licitación.

01/02/2025	Por favor si pueden facilitar la documentación sobre las pólizas de seguros que hoy tienen contratados los operadores actuales SPC y SPGC o al menos que tipo de pólizas les exige contratar en la actualidad.	Los contratos actuales con SPC y SPGC son públicos, en los cuales se establecen que es de obligación mantener seguros de todo riesgo de construcción, seguros de responsabilidad civil por danos a terceros para SPGC y seguros de todo riesgos y seguro de responsabilidad civil por danos a terceros para SPC. Favor referirse a las cláusulas aplicables de Seguros en los referidos contratos.
01/02/2025	Por favor aclarar si el mantenimiento del rompeolas actual y su reparación en caso de dano corresponde a INCOP o al Concesionario.	Le corresponde a INCOP en su estado actual.
01/02/2025	Agradeceríamos saber si conocen cual será la política del Gobierno sobre nuevas licencias de Almacenes de Deposito Temporal (ADT) o a que entidad gubernamental deberíamos contactar al respecto.	La entidad responsable es la Dirección General de Aduanas del Ministerio de Hacienda a la cual se podría hacer la consulta.
03/02/2025	Senores INCOP Adjunto DOS escritos de solicitud de aclaraciones y modificaciones al Cartel de SAAM Puertos S.A. Les agradecemos resolver de conformidad y a la mayor brevedad posible. Saludos, Se adjuntan Documentos en consultas en proceso	Respondida en correo de 20 de febrero
03/02/2025	1. En relación con lo dispuesto en el apartado "D.3. Parámetros de Ajuste" del Anexo 14 del borrador de contrato de concesión, se solicita confirmación a la Administración Concedente si, las tarifas actuales y su estructura, que se aplican en la concesión de graneles, a cargo de Sociedad Portuaria Granelera de Caldera SPGC S.A., se mantendrán durante el período operativo inicial comprendido entre la orden de inicio de transición y el final de la fase de construcción	1. Es correcto el entendimiento
03/02/2025	2. En relación con lo dispuesto en el apartado "D.3. Parámetros de Ajuste" del Anexo 14 del borrador de contrato de concesión, se solicita confirmación a la Administración Concedente si, las tarifas actuales y su estructura, que se aplican en la concesión de graneles, a cargo de Sociedad Portuaria Granelera de Caldera SPGC S.A., mantendrán	2. Es correcto el entendimiento

03/02/2025	<p>3. En relación con lo dispuesto en el apartado "D.3. Parámetros de Ajuste" del Anexo 14 del borrador de contrato de concesión, se solicita confirmación a la Administración Concedente si, las tarifas actuales y su estructura, que se aplican en la concesión de carga general y contenedores a cargo de Sociedad Portuaria de Caldera SPC S.A., se mantendrá sin cambio durante el período operativo inicial comprendido entre la orden de inicio de transición y el final de la fase de construcción.</p>	<p>3. Es correcto el entendimiento</p>
03/02/2025	<p>4. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si la construcción en terrenos previamente desarrollados puede ser considerada válida para cumplir con el requisito de construcción estipulado en el cartel, y en caso afirmativo, cuáles serían las condiciones específicas aplicables.</p>	<p>4. Se confirma que la construcción en terrenos previamente desarrollados se considerará válida para cumplir con el requisito de construcción estipulado en el cartel, siempre que cumplan las especificaciones técnicas que se requieran en el proyecto constructivo que presenten una adecuada conservación.</p>
03/02/2025	<p>5. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si el requisito de manejo de 4 millones de toneladas (punto 4.1 del Cartel) debe cumplirse obligatoriamente mediante el uso de dos terminales, o si es posible alcanzar dicho volumen utilizando más de dos terminales.</p>	<p>5. Se confirma que el requisito es mediante el uso de dos terminales.</p>
03/02/2025	<p>6. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si, en cuanto al criterio ambiental relacionado con la certificación ISO 14001 (ítem 4.3), es suficiente presentar únicamente el certificado con sello y firma del organismo certificador, reconociendo que es un documento internacionalmente válido, o si es indispensable acompañarlo de una carta emitida por dicho organismo en formato libre.</p>	<p>6. Se confirma que en cuanto al criterio ambiental de admisibilidad es suficiente presentar el certificado ISO 14001. Dicha puntualización se verá reflejada en la modificación correspondiente en el cartel.</p>
03/02/2025	<p>7. Se solicita a la Administración Concedente confirmar quién será responsable de definir los puntos de monitoreo asociados a la línea base ambiental descrita en la tabla 1, tarea 2, y, específicamente, quién determinará el número de puntos para los diferentes monitoreos como, por ejemplo, el de sedimentos, considerando que esto afecta directamente los costos del proyecto.</p>	<p>7. El responsable de definir los puntos de monitoreo asociados con la línea base ambiental descrita en la tabla 1. "Tareas requeridas para un análisis detallado de riesgo y adaptación al cambio climático", deberá ser el equipo técnico contratado por el Concesionario para realizar el estudio.</p>

03/02/2025	<p>8. Se solicita a la Administración Concedente confirmar quién será responsable de determinar el punto de control de la cuenca del río Jesús María y sus alrededores, en relación con el estudio hidrológico solicitado en la tabla 1, tarea 2.</p>	<p>8. El responsable de definir el punto de control de la cuenca del río Jesús María y sus alrededores, en relación con el estudio hidrológico solicitado en la tabla 1. "Tareas requeridas para un análisis detallado de riesgo y adaptación al cambio climático", tarea 2, será el equipo técnico contratado por el Concesionario para elaborar el estudio hidrológico y sedimentológico necesario tanto para aspectos técnicos del Proyecto, como para incorporar en el apartado de hidrología del EIAS y establecer la línea base ambiental relacionada a disponibilidad y calidad de recursos hídricos, así como el balance hídrico que considere proyecciones de cambio climático y demográficas, así como proyecciones de usos futuros en el área de influencia (industrias, agricultura, etc.). Este estudio deberá incluir una línea base de usuarios de agua del acueducto San Mateo o de otra Cuenca que pueda ser utilizada por el Proyecto para evitar generar estrés hídrico por el consumo de agua del Puerto. En términos ambientales, el estudio hidrológico y sedimentológico tiene como objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none">-Asegurar el abastecimiento al Proyecto de los requerimientos de agua durante la construcción y operación.-Mitigar el impacto de un posible déficit de agua en las comunidades.-Obtener la línea base hidrológica en el área de influencia del Proyecto (agua marina, de los cursos de agua cercanos y del agua subterránea) para determinar: el balance hídrico del Proyecto, los recursos superficiales y subterráneos disponibles, la demanda de agua de las comunidades en el área de influencia del Proyecto, así como la calidad físico - química de los recursos hídricos. Lo anterior permitirá establecer planes de manejo y de mitigación correspondientes.
------------	---	---

03/02/2025	<p>9. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si los estudios de cambio climático solicitados en la tabla 1, tarea 3, deben proyectarse a lo largo de todo el período de la concesión.</p>	<p>9. El Para proyecciones de cambio climático en infraestructura portuaria, es recomendable considerar tanto periodos de mediano plazo (2026-2045) como periodos de largo plazo (2081-2100). Esto permite evaluar los impactos a lo largo del tiempo y planificar adecuadamente las adaptaciones necesarias. Por lo tanto, se deberán realizar proyecciones de Cambio Climático que abarquen estos periodos de tiempo</p>
03/02/2025	<p>10. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si la cuantificación de las emisiones para la etapa de construcción debe ser validada por una empresa externa autorizada y certificada bajo la norma ISO 14064, según lo especificado en el Anexo 17, punto 5.</p>	<p>10. Se confirma que la cuantificación de emisiones para la etapa de construcción debe ser validada por una empresa externa autorizada y certificada bajo la Norma ISO 14064.</p>
03/02/2025	<p>11. Se solicita a la Administración Concedente confirmar qué guía debe emplearse para los factores de emisión en los cálculos de emisiones: si debe utilizarse exclusivamente la guía del IPCC o si también puede emplearse la de DEFRA, según el Anexo 17, punto 5.</p>	<p>11. Se confirma que para los factores de emisión en los cálculos de emisiones, el oferente podrá proponer la guía que considere más oportuna. Se hará la modificación necesaria en el Anexo para clarificar este punto.</p>
03/02/2025	<p>12. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si es posible proponer una solución alternativa basada en la naturaleza (punto 1.5 del Cartel), en caso de que las condiciones locales, como baja precipitación o sequía, limiten la viabilidad de la infraestructura verde para aguas pluviales solicitada en la tabla 2.</p>	<p>12. El anexo 17 del contrato se hace referencia a las soluciones basadas en la naturaleza, en este se indica que el Concesionario deberá evaluar otras prácticas de soluciones NBS en función de una serie de objetivos de diseño, funcionalidad y potenciales beneficios, incluida la utilidad en el lugar o en combinación con la infraestructura tradicional, asimismo se indica las soluciones mínimas a considerar en las cuales se incluye opciones de</p>
03/02/2025	<p>13. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si está prevista alguna discusión formal sobre los riesgos asociados con la construcción en el mismo sitio donde se está operando, para evitar que los oferentes subestimen costos o impactos en la operación.</p>	<p>13. El riesgo construcción es del oferente de acuerdo con el esquema de distribución de riesgos del contrato. No se tiene prevista siendo que se busca dentro de las propuestas técnicas se incluya la metodología de construcción con los detalles de cómo se propone disminuir la interferencia que la construcción supondrá sobre la operación del puerto, que no podrá interrumpirse.</p>

03/02/2025	<p>14. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si el proyecto base incluye estudios de agitación que validen la ausencia de necesidades de inversiones adicionales, como rompeolas, que podrían impactar significativamente el CAPEX. (Anexo IV- Requerimientos de la Oferta Técnica) .</p>	<p>14. Se confirma que el proyecto base no incluye estudios de agitación. La información existente relativa a la agitación se encuentra disponible en la documentación de proyecto, que se recuerda es meramente informativa. El nuevo concesionario deberá realizar los estudios de agitación específicos para el diseño que propongan, en los que se deberá justificar que los días de operación disponibles considerados en los cálculos de capacidad de los amarraderos se corresponden con el downtime obtenido de los estudios de agitación.</p>
03/02/2025	<p>15. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si es obligatorio que todos los especialistas del equipo de la EIA cuenten con 15 años de experiencia (punto 6.3 /página 334) independientemente de que el líder o director del proyecto ya cumpla con este requisito.</p>	<p>15. Si el líder o director de Proyecto cumple con la experiencia de 15 años en el desarrollo de EIA y proceso de obtención de viabilidad ambiental con SETENA, es posible incluir especialistas que acrediten experiencia de al menos 8 años en elaboración de EIA y obtención de viabilidad ambiental ante SETENA. Se hará la modificación necesaria en el Anexo para clarificar este punto.</p>
03/02/2025	<p>16. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si existe viabilidad técnica a nivel local para incrementar la capacidad eléctrica y cumplir con los requerimientos energéticos de la terminal.</p>	<p>16. El concesionario será responsable de realizar la ingeniería en detalle y estudios relacionados. Los servicios (contra incendios, electricidad, iluminación, red de telecomunicaciones, agua potable, drenaje de aguas pluviales y alcantarillado) deberán responder a los estándares nacionales de diseño de infraestructuras industriales de este tipo con el fin de obtener los permisos correspondientes. Asimismo, la Autoridad Concedente según se define en el contrato prestará 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 sin que esto implique que la Administración Concedente asuma riesgos relacionados ya que los mismos son exclusivos del Oferente.</p>

03/02/2025	17. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si el criterio de adquirir RTGs adicionales en caso de que la ocupación promedio del patio supere el 75% puede ser ajustado, dado que esta medida no necesariamente resuelve el problema y debería basarse en la utilización del equipo.	17. Se reconoce que el patio puede llegar a su capacidad máxima, bien por falta de superficie o por falta de equipos. Se establecerá en el Anexo 18 que cuando se alcance el gatillo deben ampliarse la superficie de patio y/o el número de equipos.
03/02/2025	18. Se solicita a la Administración Concedente confirmar cómo se establece el cumplimiento de los tiempos indicados en la página 294 del documento (2 horas para buques portacontenedores/RoRo/carga general y 4 horas para graneleros), considerando factores externos como clima, itinerarios no fijos o concurrencia de buques,	18. Para el cumplimiento de los tiempos indicados en la página 294 no se tendrán en cuenta los factores ajenos al concesionario.
03/02/2025	19. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si una propuesta alternativa (punto 1.5 del Cartel debe cumplir estrictamente con los requisitos mínimos de infraestructura y equipo establecidos en las bases, o si puede ser aceptada siempre que cumpla con los niveles de servicio requeridos.	19. Se confirma que las propuestas alternativas deberán cumplir, tanto los requisitos mínimos de infraestructura y equipos como los niveles de servicio requeridos. El riesgo de diseño es exclusivo del concesionario.
03/02/2025	20. Se solicita a la Administración Concedente confirmar qué procedimiento se seguirá si los estudios adicionales requeridos revelan cambios significativos en el diseño de ingeniería o demuestran la ineficacia de ciertas medidas incluidas como requisitos mínimos. Lo anterior en relación con lo dispuesto en el Anexo IV del Cartel de Licitación.	20. El diseño es un riesgo transferido al privado por lo que no se considera un procedimiento adicional. Los oferentes deberán de considerar los como mínimo los requisitos estipulados en el cartel para su oferta técnica.
03/02/2025	21. Se solicita a la Administración Concedente confirmar en qué situaciones aplica cada uno de los ingresos de la autoridad portuaria. Lo anterior en relación con lo dispuesto en el Anexo 15 del borrador del contrato de concesión.	21. Todos los ingresos a la Administración Concedente indicados en el anexo 15 aplican durante toda la vigencia del contrato de concesión, sin distinción de fases y en los mismos términos indicados en el contrato desde el inicio hasta el fin de la concesión.
03/02/2025	22. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si existe un programa de mantenimiento para el rompeolas durante la concesión y quién sería responsable de los costos en caso de daños. Lo anterior en relación con lo dispuesto en el apartado 2, punto 3 del Anexo 11 del borrador del contrato de concesión y en el apartado 4, punto 3 del Anexo 12 del borrador del contrato de concesión.	22. No se cuenta con un programa de mantenimiento. El mantenimiento del rompeolas será responsabilidad de INCOP en su estado actual y según se justifique su necesidad, sin que esto signifique una ampliación u obras de extensión.
03/02/2025	23. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si el Estudio de Factibilidad forma parte integral de las bases de licitación y si las inconsistencias detectadas en el Capex deben aclararse mediante un documento adicional.	23. El estudio de Factibilidad es únicamente referencial y no forma parte de las bases de licitación.

03/02/2025	<p>24. Se solicita a la Administración Concedente alcarar como es el diseño de los gates para el sector de granel en cuanto a ubicación y el número de accesos, ya que esto no está detallado en el layout.</p>	<p>24. Se ha estimado la necesidad de cuatro líneas de acceso y dos de salida a lo largo del periodo de concesión. Si bien es cierto que el requerimiento mínimo en los primeros años de concesión es de una línea de salida, se propone dotar de dos líneas a lo largo de todo el periodo de concesión dada la necesidad de proveer de redundancia que permita mantener el funcionamiento del terminal en caso de necesitarse el cierre temporal de una de las líneas, junto al limitado coste marginal de implementarla. Se muestra a continuación la ubicación propuesta para los gates de acceso. En cualquier caso, se podrá proponer un diseño propio, que deberá ser justificado con los cálculos estáticos correspondientes</p>
03/02/2025	<p>25. Se solicita a la Administración Concedente confirmar cómo se debe entender objetivamente la obligación de promover y justificar la implementación de una flota que minimice las emisiones en términos de eficiencia energética.</p>	<p>25. Los oferentes procurarán implementar medidas de electrificación de equipos y de implementación de sistemas/infraestructura basada en aspectos NBS (Nature based solutions). En caso de empate en la evaluación económica de las ofertas, estos aspectos podrán considerarse como elementos positivos de mejora y ventaja de las ofertas.</p>
03/02/2025	<p>26. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si es necesario escanear cada contenedor de carga que entra o sale del puerto, y si los tiempos asociados al escaneo serán excluidos de los indicadores de productividad operativa, considerando que esta operación es realizada por las autoridades. (Página 262 / Punto 4).</p>	<p>26. Se confirma el requerimiento de escaneo de toda la carga que entra y sale del terminal. Los tiempos al ser una operación realizada por las autoridades no computan dentro de los indicadores de productividad operativa.</p>
03/02/2025	<p>27. Se solicita a la Administración Concedente confirmar la metodología para calcular los niveles de SLA/productividad para cada tipo de carga, particularmente para buques de carga a granel con varios compartimentos. Lo anterior en relación con lo dispuesto en el apartado 5.4. del Anexo 11 del borrador del contrato de concesión.</p>	<p>27. La medición de rendimientos para el cálculo de la productividad para cada tipo de carga debe hacer se en base a lo dispuesto en el apartado 3 del Anexo 18.</p>
03/02/2025	<p>28. Se solicita a la Administración Concedente aclarar cómo se mide el nivel de servicio en el diseño propuesto para la carga a granel. Lo anterior en relación con lo dispuesto en el apartado 5.4. del Anexo 11 del borrador del contrato de concesión.</p>	<p>28. La medición de rendimientos para el cálculo de la productividad para cada tipo de carga debe hacerse en base a lo dispuesto en el apartado 3 del Anexo 18.</p>

03/02/2025	<p>29. Se solicita a la Administración Concedente confirmar bajo qué criterios se evaluará la mejor propuesta, considerando que las responsabilidades sociales derivadas del ESIA no están definidas preliminarmente, lo que dificulta estimar sus costos correctamente.</p>	<p>29. Si la pregunta es referente al criterio de evaluación, se confirma que la oferta técnica tiene un criterio de pasa o no pasa y el criterio de evaluación de la oferta económica se encuentra definido en el anexo II del cartel de licitación. Todos los oferentes tienen acceso a los riesgos sociales que se identificaron a nivel factibilidad que sirven de referencia para estimar los costos, sin embargo, la implementación de las medidas dentro de los planes ambientales y sociales son a cargo y riesgo del concesionario</p>
03/02/2025	<p>30. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si publicará todos los anexos del Estudio de Factibilidad, considerando que algunos no han sido divulgados.</p>	<p>30. Todos los anexos del estudio de factibilidad están disponibles en la documentación de referencia o en el cartel de licitación en la web de INCOP. Véase la siguiente tabla:</p> <p>ANEXO FACTIBILIDAD WEB INCOP</p> <p>1, 1a, 1b, 2 Documentos de referencia 7, 25, 26, 27</p> <p>3 Anexo 16.1 contrato</p> <p>4 Anexo 16.2 contrato</p> <p>5 Anexo 16.3 contrato</p> <p>6 Se subirá a la documentación de referencia</p> <p>7 Anexo 16.5 contrato</p> <p>8 Anexo 16.4 contrato</p> <p>9 Documento de referencia 43</p> <p>10 Documento de referencia 14</p> <p>11 Documento de referencia 13</p> <p>12 Documento de referencia 15</p> <p>13 Documento de referencia 16</p> <p>14 Documento de referencia 3</p> <p>15 Documento de referencia 50</p> <p>16 Documento de referencia 46</p> <p>17 Se subirá a la documentación de referencia</p> <p>18 Documento de referencia 12</p> <p>19 Documento del expediente 20</p> <p>20 Documento de referencia 20</p> <p>21 https://incop.go.cr/wp-content/uploads/2024/04/CR-INCOP-Acuerdo%20Conciliatorio%20con%20Anexo%201.pdf</p> <p>22 Documento de referencia 19</p> <p>23 Se subirá a la documentación de referencia</p> <p>24 Documento de referencia 21</p>

03/02/2025	<p>31. Se solicita a la Administración Concedente confirmar el alcance del Capex "Referencial" indicado en la página 8 del Cartel de Licitación y aclarar qué sucede si se proponen alternativas con montos menores.</p>	<p>31. El capex es referencial para tener un punto de referencia para el mercado en el sentido que podrán venir ofertas con montos menores siempre y cuando se cumplan con todos los requerimientos mínimos estipulados dentro del cartel.</p>
03/02/2025	<p>32. Se solicita a la Administración Concedente modificar el punto 1.15.2., párrafo final para que se lea: <i>"El cierre de recepción de ofertas y la apertura de las ofertas técnicas y de las ofertas económicas, se realizará conforme a lo dispuesto por la LGCOP, en sus artículos 26 y 27 [...]."</i></p>	<p>32. Se toma nota y se acepta la sugerencia.</p>
03/02/2025	<p>33. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si, en cuanto al criterio de calidad relacionado con la certificación ISO 9001, es suficiente presentar únicamente el certificado con sello y firma del organismo certificador, reconociendo que es un documento internacionalmente válido, o si es indispensable acompañarlo de una carta emitida por dicho organismo en formato libre, entendiéndose que la norma ISO 9001 en su estructura contiene el servicio al cliente como parte misma de la certificación.</p>	<p>33. Es suficiente presentar el certificado con sello y firma del organismo certificador.</p>
03/02/2025	<p>34. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si el IFC forma parte de la Comisión de Evaluación indicada en la página 30.</p>	<p>34. IFC no forma parte de la comisión de evaluación</p>
03/02/2025	<p>35. Se solicita a la Administración Concedente aclarar la redacción de la página 42 respecto a la exclusión de la tarifa de escaneo en la oferta económica.</p>	<p>35. La oferta económica de tarifa all-in solo debe considerar los servicios por tipo de carga que se indican en la Tabla 1 (Servicios incluidos en la tarifa "all-in" por tipo de buque y carga) y en la Tabla 2 (Servicios operativos y administrativos que incluir en la tarifa "all-in") del anexo 12 "Servicios" del contrato de concesión, entre los que no se encuentra el servicio de escaneo. El anexo II (Determinación de la tarifa "all-in" máxima por tipo de carga y oferta económica) del cartel de licitación, en su tabla 1, hace referencia a las tarifas all-in máximas por tipo de carga que se deben considerar para la presentación de ofertas económicas. Tales tarifas all-in máximas no incluyen el precio por la prestación del servicio de escaneo, puesto que no se considera dentro de los servicios "all-in" del anexo 12 del contrato de concesión. Sin embargo, con el objetivo de que todos los oferentes dispongan del mismo nivel de información respecto de este asunto, se recomienda que en sus estimaciones financieras consideren por el servicio de escaneo un precio de 25USD por contenedor y, para el resto de las cargas, un 10% de la tarifa all-in correspondiente. Se reitera que se trata de una recomendación y que los precios y costes definitivos para el servicio de escaneo vendrán determinados posteriormente por las autoridades correspondientes.</p>

03/02/2025	<p>36. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si es operativamente viable realizar un escaneo del 100% de los contenedores de importación/exportación y de la carga sólida a granel, y cuáles serían las implicaciones en la oferta. Además el impacto generado por la operación de los escáner en los tiempos de espera de los camiones y en el rendimiento del buque, cómo se descuentan en los niveles de servicio indicados en la tabla ubicada en la página 28 de la resolución RE-0574-RG-2024.</p>	<p>36. Se confirma el requerimiento de escaneo es para toda la carga que entra y sale del terminal. Los Oferentes deberán preparar su proyecto y oferta de acuerdo con esta solicitud.</p> <p>Los Estándares de Servicio para el desempeño operativo aplican para la carga dentro de los sistemas de citas y no afectan los tiempos no imputables al concesionario.</p>
03/02/2025	<p>37. Se solicita a la Administración Concedente confirmar la ubicación de la Tabla 3 mencionada en la página 45, ya que no puede localizarse.</p>	<p>37. Se hará la modificación correspondiente para hacer referencia a la tabla correcta.</p>
03/02/2025	<p>38. Se solicita a la Administración Concedente revisar la redacción de la página 52, dado que parece incompleta.</p>	<p>38. No se identifica que exista una redacción incompleta en la pág 52</p>
03/02/2025	<p>39. Se solicita a la Administración Concedente confirmar los procedimientos relacionados con el Código ISPS, la participación del Ministerio de Obras Públicas y la certificación del puerto durante la transición, según el punto 19 de la página 69.</p>	<p>39. Corresponde a la Dirección de Navegación y Seguridad (ver respuesta 52)</p>
03/02/2025	<p>40. Se solicita a la Administración Concedente confirmar el alcance de los activos bajo resguardo mencionados en el punto 1.10.2 de la página 70 y si es apropiado mantener la propiedad directa de estos activos durante la concesión.</p>	<p>40. Se confirma la propiedad de los activos señalados en la sección 1.10.2 siendo importante clarificar que a los mismos le aplicará lo establecido en la sección 1.10.3 al momento de extinguirse la Concesión. Dichos activos deben mantenerse en propiedad directa del Concesionario durante la Concesión.</p>
03/02/2025	<p>41. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si el concesionario puede entregar equipos usados al proveedor como parte del pago por equipos nuevos, dado que esta posibilidad no parece contemplada en la página 71.</p>	<p>41. De acuerdo con la cláusula 1.11.3, los activos sustituidos no formaran parte de los activos sobre los cuales el concesionario debe ejercer propiedad directa en el tanto los nuevos bienes que los sustituyan sean aceptados por la Administración Concedente. En este sentido cuando se cumpla los anteriores supuestos, el Concesionario podrá disponer de los activos sustituidos y en el tanto no se afecte las obligaciones de propiedad y transferencia a la Administración Concedente de las Cláusula 1.11</p>

03/02/2025	<p>42. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si es apropiado incluir en el cartel la terminación de concesiones previas y obligaciones relacionadas con proveedores de servicios de estiba, dado que estas son relaciones comerciales entre los concesionarios Sociedad Portuaria de Caldera SPC y Sociedad Portuaria Granelera de Caldera-SPGC y los estibadores.</p>	<p>42. La Administración Concedente cuenta con amplia discrecionalidad para definir las cláusulas del cartel, siempre dentro del marco legal y en resguardo del interés público. En este sentido, la disposición en cuestión ha sido ejercida de manera legítima y no constituye una restricción injustificada a los principios que rigen la contratación administrativa. Asimismo, no vulnera lo establecido en el artículo 16 de la Ley General de la Administración Pública. La inclusión de esta cláusula responde a la necesidad de garantizar la seguridad jurídica tanto de la Administración Concedente como del futuro concesionario, en aras de proteger el interés público y asegurar un proceso de contratación transparente y eficiente.</p>
03/02/2025	<p>43. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si es aplicable la transferencia de permisos, licencias y autorizaciones ambientales, municipales, comerciales y de servicios públicos mencionada en el punto 1.13.3.2.4 de la página 73, dado que esto implica responsabilidad ante diferentes entidades públicas.</p>	<p>43. Cuando sea aplicable se procederá a la transferencia de estas autorizaciones y/o permisos. Cuando sea requerido el nuevo concesionario deberá asumir las responsabilidades del antiguo concesionario y aportar las garantías aplicables.</p>
03/02/2025	<p>44. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si es aplicable la entrega de Estados Financieros (EEFF) como parte de la entrega de la concesión previa, dado que no está contemplada en los contratos actuales.</p>	<p>44. La Administración Concedente cuenta con amplia discrecionalidad para definir las cláusulas del cartel, siempre dentro del marco legal y en resguardo del interés público. En este sentido, la disposición en cuestión ha sido ejercida de manera legítima y no constituye una restricción injustificada a los principios que rigen la contratación administrativa. Asimismo, no vulnera lo establecido en el artículo 16 de la Ley General de la Administración Pública. La inclusión de esta cláusula responde a la necesidad de garantizar la seguridad jurídica tanto de la Administración Concedente como del futuro concesionario, en aras de proteger el interés público y asegurar un proceso de contratación transparente y eficiente.</p>

03/02/2025	<p>45. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si la Orden de Inicio está vinculada a actas de recepción de concesiones previas, las cuales no están contempladas en los contratos de SPC y SPGC. Lo anterior en relación con lo dispuesto en la cláusula 1.14.1 del borrador del contrato de concesión.</p>	<p>45. La Administración Concedente cuenta con amplia discrecionalidad para definir las cláusulas del cartel, siempre dentro del marco legal y en resguardo del interés público. En este sentido, la disposición en cuestión ha sido ejercida de manera legítima y no constituye una restricción injustificada a los principios que rigen la contratación administrativa. Asimismo, no vulnera lo establecido en el artículo 16 de la Ley General de la Administración Pública. La inclusión de esta cláusula responde a la necesidad de garantizar la seguridad jurídica tanto de la Administración Concedente como del futuro concesionario, en aras de proteger el interés público y asegurar un proceso de contratación transparente y eficiente.</p>
03/02/2025	<p>46. Se solicita a la Administración Concedente aclarar el alcance de "contratos laborales y subcontratistas" mencionado en el Punto 1.14.1.</p>	<p>46. Se refiere a todos aquellos contratos laborales y subcontratistas que mantenga el Concesionario con motivo de las concesiones actuales.</p>
03/02/2025	<p>47. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si es factible cubrir los riesgos asociados a fuerza mayor mediante una póliza de seguro, y especificar qué eventos de fuerza mayor quedarían cubiertos. Lo anterior en relación con lo dispuesto en la cláusula 1.15.3.6 del borrador del contrato de concesión.</p>	<p>47. Se considera únicamente los eventos asegurables que se refieren en la cláusula 4.18.</p>
03/02/2025	<p>48. Se solicita a la Administración Concedente confirmar las medidas para garantizar la provisión de servicios de remolque y pilotaje durante la administración de la concesión. Lo anterior en relación con lo dispuesto en la cláusula 1.15.4.3 del borrador del contrato de concesión.</p> <p>Se solicita a la Administración Concedente confirmar si la contratación de una empresa de estiba mediante una licitación privada abierta es adecuada, y si esto limita la relación comercial del concesionario con terceros. Lo anterior en relación con lo dispuesto en la cláusula 1.16.2. del borrador del contrato de concesión.</p>	<p>48. La Administración Concedente se encuentra en un proceso de definición del procedimiento a seguir para asegurar la continuidad de la prestación de los servicios de remolque y pilotaje durante todo el término de la concesión durante todo el plazo de la concesión.</p> <p>La inclusión del mecanismo de licitación privada responde a que la Administración Concedente cuenta con amplia discrecionalidad para definir las cláusulas del cartel, siempre dentro del marco legal y en resguardo del interés público. En este sentido, la disposición en cuestión ha sido ejercida de manera legítima y no constituye una restricción injustificada a los principios que rigen la contratación administrativa. Asimismo, no vulnera lo establecido en el artículo 16 de la Ley General de la Administración Pública. La inclusión de esta cláusula responde a la necesidad de garantizar la seguridad jurídica tanto de la Administración Concedente como del futuro concesionario, en aras de proteger el interés público y asegurar un proceso de contratación transparente y eficiente.</p>

03/02/2025	49. Se solicita a la Administración Concedente aclarar si el barco hundido Neptune X y el conocido como Mixcoa son el mismo barco hundido, o si se refiere a barcos diferentes.	49. Se confirma que solo se trata de un único objeto hundido al costado del rompeolas y que se trata de un antiguo dique flotante de nombre MISCOA, como se indica en la documentación de referencia. Se hará la modificación cartelería correspondiente.
03/02/2025	50. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si es factible transferir la viabilidad ambiental existente durante la transición inicial y contar con 12 meses para obtener permisos y autorizaciones. Además, ¿qué sucede en situaciones fuera del control del concesionario? Lo anterior en relación con lo dispuesto en las condiciones precedentes de la cláusula 2.2.3. del borrador del contrato de concesión (en Página 95), así como el apartado 4 del Anexo 6 del borrador del contrato de concesión.	50. Los plazos del anexo 6 serán modificados conforme resultado de los recursos de objeción. Se confirma que la viabilidad ambiental es para dar inicio de la etapa de construcción. Durante la etapa de transición inicial no se requiere de una nueva viabilidad ambiental.
03/02/2025	51. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si existe una contradicción entre los puntos 2.7.1 y 2.7.2 (en Página 102) y aclarar la relación entre ambos.	51. La redacción de estas cláusulas se encuentra en revisión y la versión definitiva de las mismas se incluirá en la nueva versión del borrador de contrato.
03/02/2025	52. Se solicita a la Administración Concedente aclarar la participación que tendría el Ministerio de Obras Públicas (MOPT) con respecto al Código PBIP, así como el alcance del Plan de Seguridad en el Punto 2.7.5.3. (en Página 104). Para un mejor entendimiento con lo indicado en el código PBIP, sírvanse aclarar si este Plan de Seguridad Portuaria corresponde al Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP).	52. La participación del MOPT es a través de la Dirección de Navegación y Seguridad. Se confirma que el Código PBIP corresponde al Plan de Protección de la Instalación Portuaria. Se modificará el plazo de entrega para que este puede ser prorrogable por otros dos meses adicionales y se incluirá los 4 pasos sugeridos para emitir la acreditación.
03/02/2025	53. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si es adecuada la liquidación del personal indicada en el Punto 2.9.4 durante la etapa de transferencia.	53. La cláusula 2.9.4 es clara que la liquidación del personal se debe realizar a la Fecha de Terminación de la Concesión.
03/02/2025	54. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si la redacción del Punto 3.1.1.6 limita innecesariamente al concesionario respecto al endeudamiento con terceros.	54. Únicamente se limita cuando son para fines distintos de la ejecución del presente Contrato.
03/02/2025	55. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si existe una contradicción entre el Punto 3.3.4.1 y el Punto 3.3.3 y aclarar dicha relación.	55. El Punto 3.3.3 se estipula que las tarifas ofertadas serán las máximas y en el punto 3.3.4.1 se habla de poder establecer descuentos, promociones, bonificaciones o cualquier otra práctica comercial de conformidad con los principios de universalidad, igualdad, neutralidad y competencia según la políticas comerciales, pero nunca por arriba de las tarifas máximas. Por lo que no existe contradicción ya que la primera habla de tarifas máximas y la segunda de los posibles descuentos.

03/02/2025	56. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si la inflación equivale a la indexación del PPI para el ajuste de tarifas. Lo anterior en relación con lo dispuesto en	56. Correcto, la inflación equivale a la indexación del PPI según se estipula en los parámetros de ajuste.
03/02/2025	57. Se solicita a la Administración Concedente revisar y aclarar la redacción de las últimas 4 líneas del párrafo en la Página 116.	57. No se entiende la referencia indicada. Por favor, envíe la consulta de nuevo con mayor claridad.
03/02/2025	58. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si es apropiado contemplar auditorías por parte de ARESEP y la Contraloría General de la República en el Punto 3.5.1.	58. Sí. Tanto la Contraloría General de la República como la ARESEP tienen potestad de realizar auditorías al INCOP, para lo cual se requiere la mayor disposición de este organismo. Tales auditorías podrían requerir información relativa a las concesiones que estén en vigor en el momento del requerimiento, por lo que se explicita en el contrato la colaboración del concesionario para con el registro de información.
03/02/2025	59. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si es adecuado otorgar acceso permanente al libro de accionistas y permitir su disposición para la Contraloría General, según lo indicado en el Punto 3.3.5.	59. Se confirma que con la finalidad de verificar el cumplimiento de los requerimientos de capital accionario es consecuente otorgar a la Administración Concedente acceso al Libro de Registro de Accionistas del Concesionario.
03/02/2025	60. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si el seguro integral de construcción y montaje debe mantenerse durante 12 meses posteriores a la finalización de las obras, y qué ocurre con la póliza para obras terminadas. Lo anterior en relación con lo dispuesto en la cláusula 4.18 del borrador del contrato de concesión.	60. Se debe mantener durante 12 meses posteriores a la finalización. Asimismo, La cobertura de esta póliza podrá ir decreciendo en la medida que la póliza de todo riesgo de Obras Existentes se active para las obras que se encuentren en explotación.
03/02/2025	61. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si la póliza de responsabilidad civil cubre desde la Orden de Inicio de Operaciones, y qué ocurre en la etapa inicial. Lo anterior en relación con lo dispuesto en la cláusula 4.20 del borrador del contrato de concesión.	61. En la cláusula 4.1 se estipula que los seguros que se requieran para la Etapa de Explotación Inicial deberán estar vigentes desde la Fecha de Entrada en Vigencia de la Concesión.
03/02/2025	62. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si la existencia de una cláusula penal impide ejecutar la garantía de construcción, según el art. 33.7 de la LGCOP, y aclarar si la redacción "así como por otras autoridades" es adecuada.	62. Se confirma que de existir cláusula penal por cumplimiento tardío en la ejecución imputable al concesionario, no podrá ejecutarse la garantía de construcción, a no ser que él se niegue a cancelar los montos correspondientes por concepto de cláusula penal.
03/02/2025	63. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si la extensión por circunstancias imprevistas o fuerza mayor no es considerada como una extensión contractual, tal como se indica en el Punto 7.3.5.	63. Es correcto, la extensión por circunstancias imprevistas o de fuerza mayor no es considerada como una extensión contractual.

03/02/2025	64. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si es aplicable exigir la reposición de garantías a pesar de la terminación contractual. Lo anterior en relación con lo dispuesto en la cláusula 8.4.5. del borrador del contrato de concesión.	64. El Concesionario deberá mantener vigentes las garantías por el plazo requerido por el Contrato de Concesión.
03/02/2025	65. Se solicita a la Administración Concedente aclarar si la compensación por la terminación atribuible al concesionario debe basarse en el valor de mercado, y revisar la redacción del último párrafo en el Punto 8.4.7.4.	65. El monto podría vincularse con el valor de mercado en caso de que la Administración Concedente decida hacer una licitación según se estipula en la cláusula 8.4.7.4
03/02/2025	66. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si es factible que el concesionario cumpla con las normas sociales y ambientales del IFC-Banco Mundial, como se menciona en el Punto 9.1. Lo anterior tomando en cuenta que no se solicitará financiamiento de esta entidad.	66. Es factible dado que dentro del cartel se estipulan los términos de referencias para cumplir con las normas ambientales y sociales tanto de la ley local como de los estándares de IFC.
03/02/2025	67. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si es razonable que el concesionario asuma todos los costos de gestión social y ambiental, como se establece en el Punto 9.2.2.	67. Todos los oferentes tienen acceso a los riesgos ambientales y sociales que se identificaron a nivel factibilidad que sirven de referencia para estimar los costos, sin embargo, la implementación de las medidas dentro de los planes ambientales y sociales son a cargo y riesgo del concesionario
03/02/2025	68. Se solicita a la Administración Concedente confirmar qué sucede si SETENA suspende el plazo de 12 meses para la viabilidad ambiental, como se menciona en el Punto 9.3.	68. Este plazo ha sido suspendido hasta que se dé la orden de inicio de la concesión ya que le corresponde al concesionario presentar el estudio de impacto ambiental.

03/02/2025	<p>69. Se solicita a la Administración Concedente aclarar qué incluye específicamente el plan de gestión de tráfico y el plan de salud mencionados en el Punto 9.7.1.</p>	<p>69. El plan de gestión tráfico y el plan de salud se deberán desarrollar incorporando las medidas de prevención y mitigación ante los riesgos e impactos de salud y seguridad generados por emisiones, ruido, vibraciones, residuos, tráfico, posibles vectores; que puedan percibir usuarios del puerto, trabajadores, usuarios comerciales y recreativos de las playas y comunidades vecinas del área de influencia. Las medidas específicas que deberán contener estos planes se detallarán con la identificación y resultados de la evaluación medioambiental.</p> <p>Se requiere que estos planes de elaboren considerando las Directrices de Medio Ambiente y Salud y Seguridad de Puertos del Banco Mundial y la Ley Aplicable. La aplicabilidad de las directrices sobre medio ambiente, salud y seguridad debe adaptarse a los peligros y riesgos establecidos para el Proyecto sobre la base de los resultados de la evaluación medioambiental.</p>
------------	---	--

03/02/2025	<p>70. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si es viable que el concesionario gestione la seguridad terrestre y marítima según las regulaciones del INCOP, y qué implica el acceso a playas y la influencia del puerto, tal como se menciona en el Punto 9.7.2.</p>	<p>70. Se confirma que se debe gestionar la seguridad tanto terrestre como marítima conforme al Reglamento General de Servicios de INCOP.</p> <p>Por otro lado, es importante aclarar que el término de su pregunta "influencia del puerto" se refiere a la "zona de influencia del puerto" y no a la influencia directa del puerto en sí. La implementación de un sistema de gestión de seguridad para las actividades terrestres y marinas en el puerto, conforme al Reglamento General de Servicios de INCOP, tiene como objetivo garantizar la seguridad de diversas partes interesadas. Esto incluye la seguridad de los buques que se acercan al puerto, los trabajadores en el sitio, las comunidades circundantes, el público que pueda acceder al puerto, así como los usuarios comerciales y recreativos del agua de mar y las playas dentro de la zona o área de influencia del proyecto.</p> <p>La zona de influencia se refiere al área geográfica que puede verse afectada por las actividades y operaciones de un proyecto o instalación, como un puerto. Incluye tanto el sitio principal como las áreas circundantes que pueden experimentar impactos ambientales, sociales o económicos.</p>
03/02/2025	<p>71. Se solicita a la Administración Concedente aclarar cómo debe garantizar el concesionario la minimización de la "huella" del proyecto, como se menciona en el Punto 9.11.4.</p>	<p>71. El Concesionario debe demostrar que realizó un análisis de alternativas para la elección de la huella del Proyecto de Ampliación del puerto, es decir, para la elección del diseño de las obras temporales y permanentes del proyecto (incluyendo todos los componentes principales y auxiliares). Se deberá demostrar que se eligió la mejor opción que minimice los riesgos e impactos ambientales y sociales del proyecto.</p> <p>Considerando que el Puerto se encuentra adyacente a la Zona Protectora Tivives (ZPT), es de especial importancia reducir al máximo posible la superficie a afectar entre el Puerto y la ZPT.</p>
03/02/2025	<p>71. Se solicita a la Administración Concedente aclarar cómo debe garantizar el concesionario la minimización de la "huella" del proyecto, como se menciona en el Punto 9.11.4.</p>	<p>72. Se eliminará la cláusula 11.21.</p>

03/02/2025	72. Se solicita a la Administración Concedente confirmar la razón por la cual las cláusulas 11.14 y 11.21 están repetidas en el contrato borrador.	72. Se eliminará la cláusula 11.21.
03/02/2025	73. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si la fecha correcta de finalización de la concesión actual de SPC-SPGC es el 11 de agosto de 2026, como se menciona en la Página 181.	73. Se confirma la fecha que se menciona en la página 181.
03/02/2025	74. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si es adecuado mantener el presupuesto oficial en "blanco", considerando el Capex ya establecido en el cartel.	74. Se confirma que no es lo adecuado. El monto estimado de inversión (Capex) indicado en el cartel es un monto referencial y no vinculante para los oferentes, resultado del estudio de factibilidad. Los oferentes deben realizar sus propias estimaciones financieras y sus cálculos de montos de inversión que se adecúen a sus ofertas técnicas particulares por su cuenta y riesgo. Los oferentes deben informar su presupuesto en el plan de inversiones que incluyan en sus ofertas.
03/02/2025	75. Se solicita a la Administración Concedente confirmar cuál es el origen legal de los códigos y estándares solicitados, y si prevalecen las leyes costarricenses, como se menciona en la Página 217.	75. La aplicación de los códigos y estándares indicados para la puesta en servicio de equipos responde a las mejores prácticas de la industria. La aplicación de estos códigos se realizará en conjunto con la normativa costarricense aplicable.
03/02/2025	76. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si es apropiado requerir al menos 30 años de experiencia para los fabricantes de equipo, tal como se menciona en la Página 227, y si hay criterios técnicos que respalden este requisito.	Se mantiene requerimiento.
03/02/2025	77. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si es factible considerar el escaneo del 100% de vehículos y ferries, tal como se menciona en el Punto 4.1, basándose en una nota técnica. Asimismo, aclarar cuál sería el impacto en los niveles de servicio indicados en la tabla ubicada en la página 28 de la resolución RE-0574-RG-2024.	77. El escaneo es obligatorio. El oferente deberá definir y proponer la mejor solución técnica para poder llevar a cabo este proceso

03/02/2025	<p>78. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si la plataforma reservada para el desarrollo ferroviario puede ser utilizada para "algún tipo de uso temporal", y aclarar la redacción ambigua en el Punto 6 de la Página 238.</p>	<p>1. Una vez adjudicado el concesionario, el mismo podrá proponer a la Administración Concedente un uso temporal para esta plataforma siempre y cuando el uso propuesto sea técnicamente fundamentado y sea acorde a las condiciones físicas y de requerimientos legales que le apliquen al terreno. La Administración Concedente tendrá discrecionalidad para decidir otorgar o rechazar el uso temporal que el Concesionario propone. No se considera necesario revisar la redacción de la sección 6 referida en esta aclaración.</p>
03/02/2025	<p>79. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si es legal o contractualmente aplicable realizar la batimetría antes de otorgar la concesión, según lo indicado en la Página 240.</p>	<p>79. Es un error, se hará la modificación correspondiente para que se lea "después de otorgar la concesión".</p>
03/02/2025	<p>80. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si es viable exigir la acreditación ECA por un organismo internacional para los estándares nacionales de calidad, y qué plazo se otorgaría para obtener dicha acreditación.</p>	<p>80. Los estándares nacionales serán siempre y cuando exista un esquema de evaluación para dichas normas avalado por el Ente Costarricense de Acreditación (ECA) y existan organismos de certificación que estén acreditados en estas normas.</p>
03/02/2025	<p>81. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si actualmente existe una tarifa distinta a la de reestiba, tal como se menciona en la Página 249.</p>	<p>81. Los servicios dentro de la Tabla 1 son servicios que deberán estar dentro de la Tarifa "all-in"</p>
03/02/2025	<p>82. Se solicita a la Administración Concedente confirmar cuál tarifa es aplicable para los cruceros, según lo indicado en el párrafo final de la página 257.</p>	<p>82. Como se indica en el Anexo 14 "Resolución ARESEP" del contrato de concesión, la tarifa aplicable para los servicios prestados a cruceros será la que se encuentre vigente en la ARESEP en el momento de la prestación del servicio.</p>
03/02/2025	<p>83. Se solicita a la Administración Concedente aclarar cuál es la diferencia entre servicios complementarios regulados y no regulados, según lo indicado en la Tabla 3.1 (página 259) y Tabla 3.2 (página 261).</p>	<p>83. Los servicios complementarios son aquellos servicios que no se encuentran dentro de los servicios "all-in" y que se puedan prestar en el puerto. Los servicios complementarios pueden ser regulados o no regulados. Los servicios complementarios regulados son aquellos servicios que para la nueva concesión se excluyen de la tarifa "all-in" pero cuyos precios ya están fijados por ARESEP y no se permite su desregulación, por lo que el nuevo concesionario no podrá fijar tales precios. Los servicios complementarios no regulados son aquellos para los que el concesionario tendrá libertad en la fijación de sus precios.</p>

03/02/2025	84. Se solicita a la Administración Concedente aclarar y confirmar si actualmente existen procesos vigentes para la gestión de Mercancías Peligrosas de acuerdo con lo señalado en el punto 8 de la Tabla 3.2 visible en la página 262.	84. <input checked="" type="checkbox"/> Sí, dentro del Reglamento de INCOP.
03/02/2025	85. Se solicita a la Administración Concedente aclarar y confirmar si actualmente existen procesos vigentes para el Tránsito de acuerdo con lo señalado en el punto 15 de la Tabla 3.2 visible en la página 262.	85. <input type="checkbox"/> No existen procesos vigentes para el Tránsito. En caso de que se identifique como un servicio complementario, el Concesionario será responsable del mismo.
03/02/2025	86. En el contexto de la página 263, se solicita a la Administración Concedente aclarar sobre cuál Ministerio será el encargado de ejecutar la Operación de Escaneo indicada en el punto 7 del apartado Servicios Prestados por la Autoridad Concedente, en virtud de la inexistencia de un Ministerio de Seguridad Nacional en Costa Rica.	86. <input checked="" type="checkbox"/> Se confirma que es el Ministerio de Seguridad de Costa Rica.
03/02/2025	87. Se solicita a la Administración Concedente aclarar y confirmar si en el contexto de lo indicado en el punto 3.2 de la página 314, aplicará o no la figura de Pagos Extraordinarios, en el tanto la licitación no contempla ingresos mínimos para el Concesionario, siendo contrario a lo establecido en el artículo 28 incisos f) y h) de la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos.	87. <input checked="" type="checkbox"/> Al haber sido un recurso de objeción las modificaciones necesarias serán reflejadas en la nueva versión del Cartel de licitación.
03/02/2025	88. Página 408. Punto 5.9. Descripción socioambiental. El alcance de los requisitos incluye temas que no son competencia del oferente: seguridad ciudadana (página 413), acceso a playas (página 415), impacto en comerciantes (página 416), pescadores (página 417), trabajadores portuarios y usuarios (página 417). ¿Estibadores? ¿Empleos en riesgo? Especificar cuál es la pregunta.	88. <input checked="" type="checkbox"/> Son elementos dentro de los términos de referencia que deberá desarrollar el concesionario para conocer las características de la población del área de influencia del proyecto
03/02/2025	89. Se solicita a la Administración Concedente aclarar y confirmar si la estiba está incluida como una facilidad/competencia del Concesionario en el Plan de Salud y Seguridad visible en el apartado Salud y Seguridad de la página 423.	89. <input checked="" type="checkbox"/> Correcto, la estiba debe ser considerada en el Plan de Salud y Seguridad.

03/02/2025	<p>90. Se solicita a la administración concedente aclarar a qué se refiere con medios de vida. Lo anterior en relación con lo dispuesto en punto 4.3.11 del Anexo 16. 3 del borrador de contrato de concesión. Además se solicita aclarar el alcance del Anexo 16.4 / Página 463 y potestad del Concesionario para llevar a cabo actividades como las señaladas en el punto 4.1 / página 470, las cuales son de competencia de las Autoridades.</p>	<p>90. El término “medios de vida o medios de subsistencia” se refiere a toda la gama de medios que utilizan las personas, familias y comunidades para ganarse la vida, tales como ingresos salariales, agricultura, pesca, pequeño comercio, otros medios de subsistencia que no necesariamente perciben ingresos monetarios como los basados en recursos naturales, trueque, comercio no formal. El Plan de Restablecimiento de Medios de Subsistencia (PRMS) debe ser elaborado por el consultor contratado de acuerdo con el marco normativo aplicable y las normas de desempeño aplicables (Ver 3.2 del Anexo 16.4). En este plan también se deberán describir las responsabilidades para su implementación incluyendo las funciones, coordinaciones y acciones de las demás autoridades que puedan estar relacionadas, de acuerdo con el tipo y nivel de significancia del impacto, este último punto está requerido en el TdR de este plan.</p>
03/02/2025	<p>91. Se solicita a la Administración Concedente aclarar y confirmar si, en el contexto del Punto 4.1 visible en la página 470, es competencia del Concesionario desarrollar la tarea indicada, en el tanto se considera es responsabilidad de MOPT y otras entidades estatales.</p>	<p>91. La tarea indicada es responsabilidad del Concesionario.</p>
03/02/2025	<p>92. Se solicita a la Administración Concedente aclarar, confirmar y ampliar si es responsabilidad del Concesionario realizar el Análisis de Hábitat Crítico (CHA) y el Estudio de Línea de Base Biológica (LBB) señalados en el Punto 1 de la página 485; y en caso afirmativo, que indique las consideraciones para desarrollarlos (factibilidad, tiempo para desarrollarlos, consideraciones, entre otros).</p>	<p>92. Es responsabilidad del concesionario dentro de los plazos establecidos para la presentación de los estudios de impacto ambiental en base a los términos de referencia del Anexo 16.2.</p>
03/02/2025	<p>93. Se solicita a la Administración Concedente aclarar cuál es el tiempo y la competencia con la que cuenta el Concesionario para desarrollar el Estudio de Condiciones Climáticas Futuras en el contexto del punto 3 de la página 501.</p>	<p>93. En base a los plazos establecidos para completar los estudios para presentar el proyecto constructivo.</p>
03/02/2025	<p>94. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si los Estándares de Servicio para del Desempeño Operativo establecidos en el Punto 2 de la página 508, aplican únicamente para la etapa de explotación y no para las etapas inicial y de construcción.</p>	<p>94. Es correcto el entendimiento</p>
03/02/2025	<p>95. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si en el contexto del indicador “Tiempo de Espera en Fondeadero de Buques” visible en la página 508, aplica también para buques graneleros con ventana de atraque.</p>	<p>95. Se confirma que el indicador “tiempo de espera en fondeadero de Buques” aplica también para buques graneleros, de hecho, hay un indicador específico para “tiempo de espera en fondeadero para buques graneleros”, que se aplicará a los buques graneleros con cita.</p>

03/02/2025	96. En el contexto de la página 521, se solicita a la Administración Concedente confirmar la viabilidad para el desarrollo del estudio hidrodinámico y el estudio de transporte de sedimentos (dársena) como base para el diseño de ingeniería de Puerto Caldera.	96. Los estudios hidrodinámico y de transporte de sedimentos deberá realizarlos el nuevo concesionario en base al Layout que proponga.
03/02/2025	97. En el contexto de lo indicado en el Punto 6 de la página 523, se solicita a la Administración Concedente aclarar y confirmar si existen protocolos, procedimientos y/o manuales emitidos por el Ministerio de Seguridad para el servicio de escaneo. Asimismo, se solicita establecer la imposibilidad operativa de escanear el 100% de las mercancías.	97. Los protocolos se encuentran en proceso de desarrollo por el Ministerio de Seguridad.
03/02/2025	98. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si el Modelo Financiero entregado como parte del acuerdo de crédito no se presenta parte de la oferta y si es únicamente referencial, lo anterior de acuerdo con lo indicado en el punto 1 de la página 527.	98. El modelo financiero que se menciona en los anexos 19.1 y 19.2 del contrato de concesión se deberá entregar por el concesionario en el momento del cierre financiero, que es posterior a la firma del contrato de concesión y, por tanto, posterior a la entrega de ofertas, por lo que se confirma que este modelo financiero no forma parte de las ofertas de los postores. Asimismo, se confirma que el modelo financiero que el concesionario entregue y mantenga actualizado es de carácter exclusivamente referencial y no genera responsabilidades ni obligaciones para con la Administración Concedente en términos de garantía de rentabilidad o de ingresos ni en términos de cualquier otro tipo. La única función de este modelo financiero es la de referencia para el restablecimiento del equilibrio financiero del contrato de concesión en las situaciones tasadas en el propio contrato y bajo los términos que en él se indican.
03/02/2025	99. Se solicita a la Administración Concedente aclarar qué se entiende por "firma reconocida". Lo anterior en relación con lo dispuesto en la página 529. Punto IV. .	99. Para los efectos de la auditoría del modelo financiero en los términos del Anexo 19.1 del contrato de concesión, por "firma de auditoría financiera de renombre" debe entenderse que refiere a empresas especializadas en la prestación de servicios de auditoría financiera y contable con prestigio y confianza en el mercado por su experiencia, calidad y cumplimiento de normativas profesionales y regulatorias. La empresa deberá estar registrada en el Colegio de Contadores Públicos de Costa Rica y seguir estándares contables reconocidos internacionalmente, como las NIIF o los US GAAP.
03/02/2025	100. Se solicita a la Administración Concedente especificar la frase "mantener adecuadamente el tráfico acorde con los Niveles de Servicio y Productividad exigidos" en el contexto del apartado Mantenimiento Rutinario visible en la página 545.	100. Se refiere a que la operación debe ser acorde con los Niveles de Servicio y Productividad.

03/02/2025	101. Se solicita a la Administración Concedente modificar el punto 1.2.1. del Anexo 27 del borrador del contrato de concesión, para que se amplíe lo dispuesto en relación con el poder de control de la Administración Concedente, específicamente en cuanto a su potestad de realizar controles e implementar procedimientos de control, ya que debe darse seguridad jurídica al Concesionario respecto al alcance de esa potestad de control.	101. Se considera que no es necesario realizar ninguna modificación al punto 1.2.1 del Anexo 27.
03/02/2025	102. Se solicita a la Administración Concedente aclarar el alcance de: Conexión electrónica y el alcance de este párrafo: <i>El Concesionario deberá permitir y brindar todas las facilidades para la debida conexión y el flujo de información entre el Concesionario, la</i>	102. Ver Punto 7 de Anexo 11 sobre sistemas informáticos y de manejo de información.
03/02/2025	103. Se solicita a la Administración Concedente ampliar y aclarar el alcance del deber de colaboración en tareas de control, como indicado en la página 559 / Punto 1.2.5, por parte de accionistas, administradores y directores. Consideramos prudente se precise el alcance de deber de colaboración que implique a directores, asesores, accionistas.	103. El alcance es el de deber de colaboración para la satisfacción del interés público con relación a la concesión de Puerto Caldera.
03/02/2025	104. Se solicita a la Administración Concedente ampliar y aclarar sobre la obligación del Concesionario de proporcionar toda la información requerida y la aceptación expresa de controles, lo anterior en el contexto del Punto 1.2.7.2 visible en la página 563.	104. La Administración Concedente considera que la redacción del punto 1.2.7.2 es clara con el alcance de las obligaciones del Concesionario.
03/02/2025	105. Se solicita a la Administración Concedente ampliar y aclarar sobre la potestad de la Administración Concedente de requerir información a otras entidades públicas, lo anterior en el contexto del Punto 1.2.7.3 visible en la página 563	105. No es necesario aclarar las potestades de la Administración Concedente con relación a este punto ya que las mismas se encuentran dadas por la regulación aplicable.
03/02/2025	106. Se solicita a la Administración Concedente precisar a cuales estándares internacionales de la industria se refiere, pues es muy ambiguo. Asimismo, aclarar el requerimiento de poner a disposición los estatutos de las subsidiarias. Lo anterior en relación con lo dispuesto en el punto 1.2.7.6 del Anexo 27 del borrador del contrato de concesión.	106. Los Estándares de la Industria Internacional en el contexto de los registros operacionales de un puerto en concesión se refieren a las mejores prácticas, normativas y directrices reconocidas globalmente para la documentación, almacenamiento y gestión de transacciones, operaciones y mantenimiento dentro de una terminal portuaria. Estos estándares aseguran transparencia, eficiencia, seguridad y cumplimiento normativo, alineándose con regulaciones internacionales y principios de gobernanza de la industria marítima y portuaria. El requerimiento de aportar los estatutos de las subsidiarias es claro y se realiza en satisfacción del interés público.

03/02/2025	107. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si, acorde a lo indicado en la página 564, Punto 1.2.7.8, existe un amplio rango de posibilidades para inspecciones tanto por INCOP como por sus representantes, y si se tiene acceso a toda la información.	107. Se confirma el rango de inspección de la Administración Concedente de acuerdo con la Legislación Aplicable y el Contrato de Concesión.
03/02/2025	108. Se solicita a la Administración Concedente modificar el anexo 27 del borrador de contrato de concesión para que se elimine el apartado 1.2.7.12, dado que se repite lo señalado en el apartado 1.2.7.5.	108. Se procede a eliminar el apartado 1.2.7.12.
03/02/2025	109. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si, acorde a lo indicado en la página 566, Punto 1.2.7.13, el procedimiento de inspección y control tiene un alcance específico y si existen procedimientos administrativos para la presentación de quejas.	109. El alcance del control de la Administración Concedente se encuentra establecida según las disposiciones contractuales y de manera supletoria por la Ley General de Administración Pública y la Ley de INCOP. Se incorporará un mecanismo de quejas en el texto del cartel.
03/02/2025	110. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si, acorde a lo indicado en la página 566, Punto 2.1, existe una conexión electrónica para el flujo de información desde la Administración Otorgante y otras autoridades, cuál es su alcance, y si se pueden requerir más informes y acceso/control de la Administración Otorgante, además del Ministerio de Hacienda y la Contraloría General, y si esto es aplicable.	110. Confirmado. El Concesionario deberá poner a disposición de las instituciones gubernamentales que en virtud del ejercicio de sus competencias deban tener acceso a conexión electrónica para el flujo de información requerida para que ejerzan sus funciones. Este acceso será aplicable a las instituciones que correspondan en el ejercicio de sus funciones.
03/02/2025	111. Se solicita a la Administración Concedente confirmar si, acorde a lo indicado en la página 567, Punto 2.2, los informes clasificados como públicos están disponibles para consulta por cualquier interesado, y cómo se protege la información financiera, dado que la frase "cualquier interesado" es muy amplia.	111. Estos informes serán de carácter público.
03/02/2025	112. Se solicita a la Administración Concedente aclarar las opciones de descarga a granel, ya que en la página 236 se establece que el concesionario puede ofrecer opciones de descarga a granel diferentes al MHC, pero luego se indica que se requiere un mínimo de 2 MHC para el puesto 4 y 1 MHC para el puesto 5.	112. La descarga de granel sólido podrá realizarla el postor utilizando el sistema que considere más eficiente, siempre que se cumplan los requerimientos mínimos incluidos en el Cartel. El mínimo de 2 MHC para el puesto 4 y de una MHC para el puesto 5 aplicará únicamente en el caso de que el Postor opte por un sistema de descarga mediante grúas MHC.
03/02/2025	113. La finalización del EIA resultará, sin duda, en medidas para el estacionamiento fuera del área portuaria, que actualmente se congestiona muy rápidamente. ¿Se solicita a la Administración Concedente aclarar si esta área se considera un componente del diseño o del costo de la obra a licitar? (Anexo 16.1).	113. En términos de los riesgos e impactos que se evalúan con las normas de desempeño del IFC, todos los componentes o facilidades auxiliares o relacionados con el Proyecto deben incluirse en la evaluación y en el sistema de gestión.

03/02/2025	<p>114. Según MARPOL, las aguas residuales de los barcos deben ser gestionadas, lo que implicaría una gran inversión para el puerto en términos de la capacidad que debe estar disponible para el gran volumen de aguas residuales que se manejarían. Se solicita a la Administración Concedente aclarar si este volumen es el acumulado por el barco o el producido durante su estancia. En el primer caso, ¿sería posible proporcionar el servicio (pagado) a los barcos? Evaluar qué se necesita y la frecuencia de disposición. (Anexo 5). Sección 5.5.4.2.5 EIAS: El agua de lastre y otros efluentes de los barcos deben ser recibidos y tratados por el concesionario solo en la etapa de construcción.</p>	<p>114. En el Anexo 5.5.4.2.5 se indica que "de acuerdo con la ND3 del IFC, la Guía General de MMAS, la Guía específica para actividades de puertos, zonas portuarias y terminales y las regulaciones nacionales y de MARPOL, el Concesionario deberá describir como mínimo, la cantidad, calidad, fuentes y frecuencia de generación de aguas residuales especiales (considerando el posible arrastre de contaminantes), aguas de lastre y otros efluentes provenientes de embarcaciones durante la construcción, así como sus medidas de manejo. Se deberá de incluir la ubicación y características de los sistemas de drenaje, tratamiento y descarga de estas aguas residuales. Para este punto, el Concesionario proporcionará información elaborada por el Concesionario encargado de los estudios de ingeniería de construcción respecto a la generación de este tipo de aguas residuales, los sistemas de tratamiento y cuerpos receptores, de forma que sea integrada en este apartado."</p> <p>Es decir, este punto en específico habla del inventario de aguas residuales que manejará el Puerto durante la etapa de construcción, así como de indicar el tipo de tratamiento que les dará y los cuerpos receptores. Para ello, debe considerar las disposiciones de ND3 del IFC, la Guía General de MMAS, la Guía específica para actividades de puertos, zonas portuarias y terminales y las regulaciones nacionales y de MARPOL.</p> <p>Es importante aclarar que en el numeral 5.5.5.2.5 Aguas residuales especiales, se indica que la recepción de aguas residuales de barcos también aplica para la etapa de operación, en cumplimiento con lo establecido en la Guía específica para actividades de puertos, zonas portuarias y terminales y las regulaciones de MARPOL.</p> <p>Respecto a la pregunta "¿es posible proporcionar el servicio (pagado) a los barcos?" el Concesionario deberá describir como mínimo, la cantidad, calidad, fuentes y frecuencia de generación de aguas residuales especiales (considerando el posible arrastre de contaminantes), aguas de lastre y otros efluentes provenientes de embarcaciones durante la construcción, así como sus medidas de manejo. Se deberá de incluir la ubicación y características de los sistemas de drenaje, tratamiento y descarga de estas aguas residuales.</p>
03/02/2025	<p>115. Se solicita a la Administración Concedente modificar el apartado 5 del anexo 17 del borrador del contrato de concesión, ya que se hace referencia a la norma internacional ISO 14064-1 'Especificación con orientación organizacional para la cuantificación y notificación de emisiones y remociones de gases de efecto invernadero', esta norma se describe como parte del Programa País Carbono Neutral (Decreto N° 41122-MINAE)", norma que ya no está vigente, al haber sido derogado por el Artículo 8 del Decreto Ejecutivo N° 42884 del 4 de marzo de 2021 "Crea el programa país para el liderazgo climático de la dirección de cambio climático".</p>	<p>115. Se hará modificación</p>

03/02/2025	116. Se solicita a la Administración Concedente confirmar cuáles son las sanciones en caso de retraso con el plazo de construcción de 30 meses.	116. Conforme al Anexo 21
03/02/2025	117. Se solicita a la Administración Concedente aclarar la productividad mínima para buques de carga a granel, ya que estos dependen de muchos factores externos al concesionario, tales como la cantidad de escotillas, el equilibrio de las mismas, el tipo de producto, su compactación, densidad, lluvia, marejada, entre otros.	<p>117. Para el cálculo dinámico de la capacidad del terminal de graneles realizado en el estudio de Factibilidad se han considerado los siguientes factores:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las naves que llegan al terminal son, en general, de tamaño reducido, encontrándose la mayoría entre las 5,000 y 20,000 DWT. • Utilización de dos MHC en el sitio de atraque existente con una capacidad nominal de descarga de 520 ton/hr cada una. • Descarga de cereales con una densidad promedio de 625 kg/m³ y de otros graneles con una densidad promedio de 1,200 kg/m³ • Downtime del 30% debido principalmente a eventos de lluvias • Se estima un máximo de utilización aceptable para el terminal del 75% <p>No obstante, lo anterior, el nuevo concesionario deberá plantear los factores externos que considere más adecuados y en base a ello realizar los cálculos justificativos de capacidad</p>

03/02/2025

118. Se solicita a la Administración Concedente confirmar qué tarifa aplicará para el almacenamiento a granel en "silos" conforme a la tarifa "Manejo y Procesamiento de Carga a Granel Seco" mencionada en la página 234 del cartel. Así como confirmar si el almacenamiento de graneles cuenta con tiempo libre (sin costo).

118. El servicio de almacenamiento de granel seco se deberá considerar un servicio complementario no regulado, por lo que el concesionario 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. Se proporcionan las siguientes justificaciones:

(i) La Tabla 1 (servicios incluidos en la tarifa all-in por tipo de buque y carga) del Anexo 12 "Servicios" del contrato de concesión se refiere en los siguientes términos respecto del manejo y procesamiento de granel seco: "Manejo y procesamiento de cargas a granel seco y su transferencia entre el muelle y el almacenamiento en búfer, y entre el almacenamiento en búfer y la puerta". Esta definición excluye el almacenamiento en búfer de granel seco, por lo que tal servicio se considerará servicio complementario en tanto que no se encuentra definido dentro de los servicios all-in para granel seco.

(ii) La Tabla 3.1 (servicios complementarios regulados no incluidos en la tarifa all-in) del anexo 12 "Servicios" establece de forma exhaustiva los servicios cuyas tarifas son fijadas por ARESEP. Respecto del almacenamiento más allá del tiempo libre, se define para "contenedores, carga general o vehículos", excluyendo granel seco. Por tanto, el almacenamiento de granel seco tampoco será servicio complementario regulado.

	<p>Sigue de la anterior</p>	<p>(iii) La infraestructura de almacenamiento de granel seco es inexistente actualmente y su construcción tampoco es obligatoria en el marco del contrato de concesión hasta alcanzar, en caso de que se dé, el 15% de downtime por no disponibilidad de camiones durante 6 meses. Por tanto, de un lado, no existe el servicio actualmente y, de otro lado, como el concesionario puede elegir no construir los almacenes hasta que se dé el downtime indicado, incluir el servicio en la tarifa "all-in" de granel seco supondría sobreestimar la tarifa desde el inicio de la etapa de explotación total por estar anadiendo un servicio cuya prestación a los usuarios no es obligatoria hasta que suceda el downtime mencionado.</p> <p>Respecto del tiempo libre para el almacenamiento de granel seco, su implementación será a potestad del concesionario, considerando que (i) el servicio de almacenamiento de granel seco es un servicio complementario no regulado, por lo que el precio lo fijará el concesionario, y (ii) el concesionario tiene libertad para la aplicación de las políticas comerciales que estime pertinentes.</p>
<p>03/02/2025</p>	<p>119. Se solicita a la Administración Concedente aclarar la aprobación parcial por parte de ARESEP respecto a las condiciones tarifarias para la nueva Licitación de Obras Públicas en Puerto Caldera, dado que se aprobó la estructura tarifaria y el mecanismo de indexación, pero no se aprobó el mecanismo de ajuste extraordinario.</p>	<p>119. Se hará la solicitud correspondiente.</p>
<p>03/02/2025</p>	<p>120. Se solicita a la Administración Concedente revisar detalladamente el modelo financiero adjunto, dado que ARESEP podría no haber detectado errores y omisiones debido a la falta de un análisis en profundidad, lo que podría generar problemas durante las fases de construcción y ejecución.</p>	<p>120. Como resultado de los recursos de objeción, se ha realizado una nueva comunicación con ARESEP para atender ciertos requerimientos de la CGR. Se informará sobre el asunto en su debido momento.</p>
<p>03/02/2025</p>	<p>121. Se solicita a la Administración Concedente aclarar cómo se determina qué parte de la tarifa all-in se le carga al importador/exportador (dueño de la carga) o a la naviera.</p>	<p>121. 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>

03/02/2025	122. Se solicita a la Administración Concedente confirmar que no hay días libres de almacenaje a considerar para granel.	122. Ser una decisión del concesionario.
03/02/2025	123. Se solicita a la Administración Concedente aclarar por qué el almacenamiento de granel no se incluye en la sección de servicios complementarios regulados no incluidos en la tarifa "All-In".	<p>123. Los servicios complementarios son aquellos servicios que no se encuentran dentro de los servicios "all-in" y que se puedan prestar en el puerto. Los servicios complementarios pueden ser regulados o no regulados. Los servicios complementarios regulados son aquellos servicios que para la nueva concesión se excluyen de la tarifa "all-in" pero cuyos precios ya están fijados por ARESEP y no se permite su desregulación, por lo que el nuevo concesionario no podrá fijar tales precios. Los servicios complementarios no regulados son aquellos para los que el concesionario tendrá libertad en la fijación de sus precios.</p> <p>Puesto que la infraestructura de almacenamiento de granel seco es inexistente actualmente y su construcción no es obligatoria en el marco del contrato de concesión hasta alcanzar, en caso de que se dé, el 15% de downtime por no disponibilidad de camiones durante 6 meses, no existe objeto para que ARESEP haya regulado sobre el servicio de almacenamiento de granel seco. Por tanto, no se contiene en los servicios complementarios regulados no incluidos en la tarifa "all-in", sino que se trata de un servicio complementario no regulado para el que el concesionario podrá determinar el precio.</p>
03/02/2025	124. Se solicita a la Administración Concedente considerar la inclusión de la Cobertura de Terrorismo dentro del Programa de Seguros, como una cobertura adicional que cubra Todo Riesgo DF, la Interrupción del Negocio y Responsabilidad Civil, dada la relevancia de esta cobertura para los puertos marítimos en el contexto global, como lo evidencian las experiencias de SPC y SPGC, a pesar de la menor exposición a actos terroristas en Costa Rica.	124. La Administración Concedente se encuentra valorando esta observación y se referirá prontamente sobre la misma.
03/02/2025	125. Se solicita a la Administración Concedente confirmar que, en el proceso de descarga, es factible llevar el contenedor al patio mientras se analizan las imágenes del escáner y luego informar si se requiere inspección.	125. Dependerá de los protocolos desarrollados por el Ministerio de Seguridad.
03/02/2025	126. Se solicita a la Administración Concedente confirmar que no es necesario escanear los camiones vacíos en el proceso de inspección.	126. Se confirma que según los requerimientos del Ministerio de Seguridad, se escanearan todos los camiones, incluso los vacíos.

03/02/2025	<p>127. Se solicita a la Administración Concedente aclarar si se requiere un porcentaje mínimo de propiedad accionaria. Lo anterior considerando la aclaración del Incop a la cláusula 2.3.3.2 del cartel relacionada con "se requiere la documentación idónea para acreditar que el Grupo Económico cuenta con una unidad de decisión y dirección....", donde responde: Certificaciones con base a los libros de registro de accionistas que demuestren la cadena corporativa de propiedad accionaria en relación con la casa matriz, así como una declaración jurada de la casa matriz donde se indique la relación con la sociedad subsidiaria.</p>	<p>127. Los requerimientos de propiedad accionaria se encuentran reflejados en la sección 2.2. del Cartel.</p>
03/02/2025	<p>128. Se solicita a la Administración Concedente aclarar si debe ser un contrato ya suscrito o podría ser un acuerdo precontractual, sujeto a la adjudicación de la licitación. Asimismo, aclarar si cualquier criterio técnico podría acreditarse de esta forma. Lo anterior, considerando la aclaración del incop a la cláusula 4.1 del cartel relacionada con "Demostrar experiencia en la promoción y/o implementación de la construcción de puertos.", donde responde: Para acreditar la experiencia del subcontratista se debe presentar el contrato de subcontratación con uno de los miembros del consorcio donde se contraten los servicios por los cuales se quiere acreditar la experiencia del subcontratista. El subcontratista deberá aportar la documentación requerida por el cartel para los miembros del consorcio con la finalidad de acreditar el determinado criterio técnico.</p>	<p>128. Debe ser un contrato suscrito.</p>
03/02/2025	<p>129. Se solicita a la Administración Concedente confirmar que la definición de "capitalización de mercado" se aplicaría solamente a empresas que coticen en bolsa. Lo anterior considerando la aclaración del incop a la cláusula 4.2 del cartel relacionada con "Relación deuda-patrimonio máxima de 1.75 veces en promedio en los 3 últimos años.... ", donde responde: Correcto, patrimonio se refiere a la capitalización de mercado y deuda se limita únicamente a los pasivos que devengan intereses.</p>	<p>129. En la relación deuda-patrimonio se entiende por (i) Deuda: obligaciones financieras con terceros, tanto a corto como a largo plazo, que generan costes financieros. Se excluyen pasivos operativos (como proveedores); (ii) Patrimonio: Capital contable, fondos propios o patrimonio neto. Se compone de capital social, utilidades retenidas y reservas.</p>
03/02/2025	<p>130. Se solicita a la Administración Concedente confirmar que la acreditación del "rol activo en la operación" solamente se puede obtener mediante documentos emitidos por la autoridad portuaria.</p>	<p>130. Se confirma que el rol activo debe acreditarse por documentos emitidos por la autoridad portuaria.</p>
03/02/2025	<p>131. Se solicita a la Administración Concedente confirmar que la intervención en la operación se puede demostrar al acreditar que se cuenta con ejecutivos con experiencia en el rubro portuario y que son directores en los terminales.</p>	<p>131. No es posible que la intervención en la operación se acredite por la participación de ejecutivos con experiencia en el rubro portuario.</p>

03/02/2025	<p>132. Se solicita a la Administración Concedente confirmar cuál es el plazo total para la obtención de los permisos, ya que indica que se extenderá según los plazos de etapa de transición a la etapa de construcción. Considerando la aclaración del INCOP a la cláusula 2.2.3.5 del cartel relacionada con "Aprobación por parte de las autoridades competentes de las autorizaciones y permisos que debe tramitar el Concesionario para el inicio de la Etapa de Construcción...", donde el INCOP responde: "El plazo de 12 meses de los permisos se extenderá según los plazos para el Plazo de la Etapa de Transición a la Etapa de Construcción".</p>	<p>132. Los plazos establecidos en el Anexo 6 están en proceso de revisión dado que fueron recursos de objeción y se modificaran según corresponda</p>
03/02/2025	<p>133. Se solicita a la administración concedente aclarar por qué se incluye en los costos de Puerto Caldera la obligación de monitorear los taludes del cruce del Río Jesús María en la Ruta Nacional 27, cuando dicha responsabilidad ya está establecida en el contrato de la concesionaria de la Ruta Nacional 27. Asimismo, se solicita justificar esta duplicidad de costos para una misma actividad, considerando que los costos de la concesionaria de la Ruta Nacional 27 se financian a través de los peajes pagados por los usuarios. Además, se requiere confirmar cómo se sustenta esta decisión, dado que no existe evidencia de que las operaciones de Puerto Caldera puedan afectar dichos taludes, siendo obligación de la concesionaria de la Ruta Nacional 27 implementar medidas preventivas que eviten impactos a terceros.</p>	<p>133. Si bien en la información técnica no se adjunta evidencia específica de que los taludes de la Ruta Nacional 27 son afectados por los impactos del puerto, esto será parte del alcance de los estudios técnicos que realizará el concesionario y necesarios para el desarrollo del puerto. Estos estudios determinarán la magnitud de los impactos en el área de influencia del puerto, incluyendo los taludes en el tramo de la Ruta Nacional 27 que forman parte de las instalaciones asociadas del puerto. En este sentido, no se considera que haya duplicidad en los esfuerzos realizados por el concesionario de la Ruta Nacional 27, sino que más bien se consideran complementarios con el monitoreo que realice el concesionario del puerto.</p>
03/02/2025	<p>134. Se solicita a la administración concedente aclarar si el concesionario tiene jurisdicción sobre la biodiversidad del área protegida Tivives, conforme a lo indicado en el Punto 9.11. Asimismo, se solicita precisar cómo se debe elaborar una propuesta de intervención, incluyendo los costos asociados, cuando no se tiene certeza de que dicha propuesta será aceptada por el Comité Técnico ni si se encuentra alineada con las prioridades establecidas en el Plan de Manejo de la Zona Protectora Tivives, considerando que esta incertidumbre representa un riesgo significativo para la viabilidad económica de la propuesta.</p>	<p>134. El Concesionario no tiene jurisdicción sobre la biodiversidad de la Zona Protectora Tivives, pero si tiene responsabilidad de realizar los estudios de biodiversidad que permitan conocer los impactos del proyecto sobre esta zona, y de desarrollar e implementar planes con medidas de prevención y mitigación para dichos impactos.</p> <p>El presupuesto del plan de monitoreo de biodiversidad deberá estar basado en la cantidad de puntos de muestreo y la frecuencia, mismos que propondrá el equipo de especialistas contratados por el Concesionario. Cualquier problema de aceptación por parte de la administración de la ZPT sería solo sobre la ubicación de los puntos, ya que ZPT aún no cuenta con ningún programa de monitoreo, por lo que van a beneficiarse con esta acción y las posibilidades de que no acepten que se ejecute un plan de monitoreo de la biodiversidad no invasivo de forma gratuita para ellos, son extremadamente bajas</p>

03/02/2025	<p>135. Tomando como ejemplo la noticia publicada el 17 de enero 2025, en el diario digital "elmundo.cr", respecto al inicio de operaciones del proyecto "Terminales de Granos ILG del Caribe" en el muelle de Limón, así como, el eventual proyecto de atención de graneles en Punta Morales, se solicita a la Administración Concedente aclarar cómo se debe entender el cálculo de volúmenes de granel y su eventual afectación en el equilibrio financiero de la nueva concesión de Puerto Caldera frente a proyectos similares como el anunciado, que impulse el Gobierno Central y/o Autoridades locales (Municipios).</p>	<p>135. El oferente es responsable por sus proyecciones de demanda así como la concesión no incorpora ningún esquema de ingresos mínimos garantizados a cargo de la Administración Concedente. Refiérase al apartado de riesgos de la Administración Concedente con relación a nuevos proyectos que se desarrollen en el Pacífico costarricense.</p>
03/02/2025	<p>136. De conformidad con lo dispuesto en la cláusula 4.1. del borrador de contrato de concesión, se solicita a la Administración Concedente aclarar a qué se refieren con borradores de los contratos de seguros. ¿Es posible entender que el concepto "Los borradores" sean el detalle de coberturas, bienes asegurados, montos asegurados, etc., que el Concesionario va a solicitar a la aseguradora, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión?</p>	<p>136. Se refiere a las pólizas de seguro y cualquier otra documentación aplicable a dichas pólizas incluyendo de ser aplicable contratos de reaseguro.</p>
03/02/2025	<p>137. De conformidad con lo dispuesto en la cláusula 4.2. del borrador de contrato de concesión, se solicita a la Administración Concedente aclarar si el concepto de "los borradores de sus condiciones particulares", puede ser considerado como un resumen para las las coberturas, bienes asegurados, montos asegurados, etc., que la Concesionaria va a solicitar a la aseguradora y según lo indicado en el Contrato de Concesión? Además se solicita confirmar a la Administración Concedente si es válido establecer que las condiciones finales y a firme solo se obtienen al momento de la colocación (placement) cuando se generan los "slip" o notas de cobertura, o definitivamente en la emisión de las respectivas pólizas?</p>	<p>137. Se refiere a los borradores de las pólizas que suscribirá el Concesionario donde se indiquen la totalidad de las condiciones de dicha póliza y sobre las cuales la Administración Concedente dará su no objeción. No puede existir omisiones, alteraciones o cambios con respecto al documento que presente el Concesionario a la Administración Concedente y el que firme el Concesionario con su proveedor de seguros. El Concesionario debe asegurarse que las condiciones finales de la póliza que suscriba no varíen con las que la Administración Concedente haya otorgado su no objeción.</p>
03/02/2025	<p>138. De conformidad con lo dispuesto en las cláusulas 4.3. y 4.7. del borrador de contrato de concesión, se solicita a la Administración Concedente aclarar, si será necesario que para cada renovación del programa de seguros necesarios, la Administración Concedente validará los valores actualizados para las pólizas respectivas?</p>	<p>138. Es correcto. Se requiere que para cada renovación de pólizas la Administración Concedente valide los valores actualizados para las respectivas pólizas.</p>
03/02/2025	<p>139. De conformidad con lo dispuesto en la cláusula 4.10. del borrador de contrato de concesión, se solicita a la Administración Concedente aclarar respecto del concepto "pólizas de los seguros aprobadas por la Administración Concedente": ¿Esto implica que todas las pólizas deberán ser aprobadas por Administración Concedente? ¿Qué tratamiento tendrán las posibles nuevas coberturas y/o pólizas que podrían ser necesarias en el futuro? ¿Tendrán que tener previamente la aprobación de Administración Concedente?</p>	<p>139. Se refiere a las pólizas que cuentan con la no objeción de la Administración Concedente. Se confirma que todas las pólizas deben contar con la no objeción de la Administración Concedente. Lo mismo será de aplicación para nuevas pólizas o coberturas.</p>
03/02/2025	<p>140. Se solicita a la Administración Concedente modificar la cláusula 4.12 del borrador de contrato de concesión, para que en lugar de "agentes" se indique "intermediarios de seguros".</p>	<p>140. Se acepta solicitud de modificación.</p>

03/02/2025	141. Se solicita a la Administración Concedente aclarar si el procedimiento establecido en la cláusula 4.13 del borrador de contrato de concesión, será el mismo procedimiento para potenciales nuevas pólizas necesarias.	141. Se confirma.
03/02/2025	142. En relación con el procedimiento establecido en la cláusula 4.13 del borrador de contrato de concesión, Se solicita a la Administración Concedente aclarar cómo se manejará la	142. Se aplicará el procedimiento establecido en la cláusula 4.13 con relación a las modificaciones de pólizas, ya que el plazo es un elemento que debe ser verificado por la Administración Concedente.
03/02/2025	143. Se solicita a la Administración Concedente modificar en el punto 4.15 del borrador del contrato de concesión, para que en adelante se lea de la siguiente manera: "En la medida que la legislación costarricense lo permita, los seguros deben emitirse en Dólares, con excepción de la póliza de Riesgos del Trabajo", pues caso contrario, hoy día, se estaría obligando al Concesionario a asegurar únicamente con una aseguradora.	143. Se acepta la solicitud de modificación.
03/02/2025	144. Se solicita a la Administración Concedente aclarar si será obligación del concesionario informar cada siniestro que sea tanto evidente como preventivo para cada una de las pólizas. Alternativamente, con el objetivo de disminuir burocracia ¿podría ser evaluable tener un reporte de gestión mensual o trimestral respecto de la siniestralidad vigente? Lo anterior en relación con la cláusula 4.16 del borrador de contrato de concesión.	144. Se confirma que es la obligación del concesionario de informar cada siniestro para cada una de las pólizas.
03/02/2025	145. Se solicita a la Administración Concedente modificar el punto 4.18 del borrador del contrato de concesión, para que dentro de las Cobertura Básicas de Todo Riesgo de Construcción y Montaje, se agregue: tsunami.	145. Se agregará la cobertura de tsunami.
03/02/2025	146. Se solicita a la Administración Concedente aclarar la cláusula 4.18 del borrador del contrato de concesión, específicamente la cobertura 6: "Límite Único Combinado", pues no es específico respecto a cuales cobertura de Responsabilidad Civil se refiere.	146. Se indica que aplica a aquellas pólizas de seguro que cubren responsabilidad civil derivada de la ejecución del contrato de concesión.
03/02/2025	147. Se solicita a la Administración Concedente aclarar la cláusula 4.18 del borrador del contrato de concesión, ya que en el primer párrafo indica que: "Esta póliza deberá contemplar el valor total del Proyecto Constructivo". No obstante, en el detalle de coberturas se refiere a: "Pérdida Máxima Probable" o PML. Lo anterior resulta contradictorio ya que, en la práctica, los bienes se aseguran de una forma u otra. Además, solicitamos a la Administración Concedente que revise la conveniencia de asegurar los bienes de Puerto Caldera bajo el esquema de cobertura mínima que determine el PML, tal y como lo define el borrador de contrato de concesión, y más bien, para el resguardo de la inversión del Concesionario, los acreedores o entes financieros y el Estado Costarricense, se elimine todo lo referente al PML (Perdida Máxima Probable) y en su lugar indicar que se debe de asegurar al 100% a Valor de Reposición a Nuevo.	147. Se valorará realizar la modificación propuesta sobre la cláusula 4.18.

03/02/2025	148. Se solicita a la Administración Concedente aclarar cuál es el objetivo de triangular las indemnizaciones y que no sean directamente recibidas por el concesionario. Lo anterior en relación con lo dispuesto en la cláusula 4.18 del borrador del contrato de concesión.	148. Asegurarse que los fondos de indemnizaciones sean utilizados en obras de la concesión según el contrato de concesión. Al canalizar los fondos a la Administración Concedente, se garantiza que los recursos se utilicen conforme a los términos del contrato de concesión y los objetivos del proyecto ya que la Administración Concedente debe garantizar que los fondos derivados de seguros se utilicen en beneficio del servicio portuario y la continuidad operativa.
03/02/2025	149. Se solicita a la Administración Concedente modificar la cláusula 4.19 del borrador de contrato de concesión, para que se incluya el detalle de las coberturas de la Póliza de Todo Riesgo, tal y como se hace en el aparte de Todo Riesgo de Construcción y Montaje.	149. Se analizará la propuesta del oferente.
03/02/2025	150. Se solicita a la Administración Concedente aclarar si anualmente, previo a cada renovación, se deberá llevar a cabo un ejercicio de gestión de riesgo y determinación de PML y otros. Si bien esto es una práctica común, realizarlo anualmente es demasiado, pues no hay cambios sustanciales de un año a otro. ¿Es posible establecer una frecuencia de por ejemplo 5 años de re-evaluación de este estudio una vez se realice el original? Lo anterior en relación con lo dispuesto en la cláusula 4.22 del borrador de contrato de concesión	150. Se mantiene la periodicidad del ejercicio de gestión de riesgo y determinación de PML y otros.
03/02/2025	151. Se solicita a la Administración Concedente modificar el Cartel de Licitación para que se incluya dentro de las coberturas propuestas como parte del programa de seguros en el Cartel, la Cobertura de Terrorismo para cubrir Todo Riesgo DF, la Interrupción del Negocio y Responsabilidad Civil.	151. La Administración Concedente se encuentra valorando la inclusión de estas coberturas.
03/02/2025	152. Se solicita a la Administración Concedente aclarar si, respecto a eventuales soluciones alternativas (punto 1.5 del Cartel), se cuenta con un sistema de evaluación donde se ponderen aspectos tales como, las especificaciones técnicas de conformidad al Anexo IV (Requerimientos de la Oferta Técnica), disminución de la tarifa y / o utilizar las optimizaciones de CAPEX para incorporar nuevas propuestas que agreguen valor al puerto de Caldera, tales como automatización, optimización de emisiones, o generar propuestas de desarrollo adicional.	152. El sistema de evaluación y las ponderaciones aplicables se encuentra establecido en la sección 4 “Metodología de Evaluación de las Ofertas Económicas” del Anexo No.II “Determinación de Oferta Económica”.

04/02/2025	<p>Que con fundamento en el numeral 14 del Reglamento General Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos, así como con la cláusula 1.10 del Pliego de Condiciones, en tiempo y forma me apersono a realizar la siguiente solicitud de aclaración al cartel:</p> <p>El documento de licitación estipula en la Cláusula 9.11 lo siguiente:</p> <p>“Cláusula 9.11</p> <p>9.11.1 Elaborar un plan de gestión de la biodiversidad (en tierra y costa afuera) conforme el Anexo No. 16 “Ambiental y Social”, que defina todas las medidas de mitigación relevantes, como lo es procedimientos para reubicación de especies, restauración con especies nativas, manejo y prevención de especies exóticas invasoras, prevención de colisiones de fauna marina, minimización de la dispersión de sedimentos durante las actividades de dragado, plan de respuesta para fauna marina lesionada, vida marina y medidas de mitigación de posibles aguas residuales, residuos, polvo, ruido, según aplique.</p> <p>9.11.2 Plan de seguimiento de la biodiversidad de especies prioritarias en Tivives, con gestión adaptativa, según aplique. Classification: Internal</p> <p>9.11.3 Plan de Acción para la Biodiversidad, que incluya una estrategia de Ganancia Neta para los valores Críticos del Hábitat (si es necesario) y, en consulta con las partes interesadas y expertos relevantes, así como acciones de conservación adicionales para la Zona Protectora de Tivives.</p> <p>9.11.4 El Concesionario deberá garantizar la minimización de la huella del proyecto y que no se produzcan expansiones dentro de la Zona Protectora de Tivives ni cambios hidrológicos que puedan afectar estas áreas.”</p> <p>Como parte de la documentación que da sustento a la licitación, se encuentre el Documento No. 23 de fecha 17 de octubre de 2023, que corresponde a un Memorando emitido por el Luis Palacios (BLP) y dirigido a Julie Evans y Jose Villamizar (RINA) que se refiere a la “Conceptualización y estado legal de la Zona Protectora Tivives”. En este documento se indica en lo que interesa:</p> <p>“Contra el Decreto 42404-MINAE que redujo el área de la Zona Protectora, se presentó una acción de inconstitucional que se encuentra en análisis por parte de la Sala Constitucional.</p> <p>La resolución número 92243-2022 de la Sala Constitucional dio curso a la acción sin acordar ninguna medida de suspensión de efectos del Decreto 42404-MINAE, por lo que debe entenderse que este se encuentra vigente. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que la posibilidad de que la acción sea declarada con lugar es un riesgo para la ejecución del proyecto de ampliación del puerto, pues podría suponer la remoción de toda obra que haya sido construida dentro de los linderos de la Zona Protectora.</p> <p>Adicionalmente debe tenerse en cuenta que el promotor de la acción de inconstitucionalidad es la Procuraduría General de la República (PGR) que es el órgano técnico-jurídico de la Administración Pública y ejerce la representación del Estado en todos los procesos judiciales donde este es parte. Es decir, que en este caso es el Estado quien está solicitando la anulación de la nueva delimitación de la Zona Protectora.”</p> <p>En vista de lo anterior, el Memorando de cita senala lo siguiente en sus conclusiones:</p> <p>“Los usos permitidos dentro de la Zona Protectora Tivives, según el “PLAN GENERAL DE MANEJO DE LA ZONA PROTECTORA TIVIVES 2018–2028” limitan la posibilidad de realizar la ampliación del puerto en dichas áreas.</p> <p>La extensión actual de la Zona Protectora Tivives es la establecida según la rectificación incluida en el Decreto 42404-MINAE de 2020.</p> <p>Classification: Internal</p>	ver las siguientes líneas
------------	---	---------------------------

	<p>En vista de que se ha materializado el riesgo identificado en el Memorando referido a la “Conceptualización y estado legal de la Zona Protectora Tivives”, que se trata de un aspecto que no puede soslayado y que está en la esfera de valoración exclusiva por parte del INCOP, solicitamos las siguientes aclaraciones:</p> <p>1. ¿Cuál es la valoración que hace el INCOP del impacto de la Resolución No. 2024-036952 en la factibilidad del proyecto en los términos definidos por el Instituto en el pliego de condiciones y en el expediente que le da soporte, especialmente a la luz del mandato que le dirige la Sala Constitucional a la Procuraduría General de la República?</p>	<p>El INCOP esta al tanto de la Resolucio n N° 2024-036952 emitida por la Sala Constitucional en diciembre de 2024, la cual ordena la anulacio n del Decreto Ejecutivo N° 42404-MINAE del 6 de abril de 2020, relativo a la rectificacio n de linderos y el plan de manejo de la Zona Protectora Tivives. No obstante, el Instituto previo la posibilidad de que situaciones de esta naturaleza pudieran materializarse y, en consecuencia, dichos aspectos fueron debidamente considerados tanto en la etapa de factibilidad del proyecto como en la estructuracio n del pliego de condiciones del proceso de licitacio n. Desde esta perspectiva, la resolucio n de la Sala Constitucional no compromete la viabilidad del proyecto en los te rminos definidos por el INCOP. Asimismo, el marco contractual y normativo establecido en el pliego de condiciones garantiza que el proyecto pueda desarrollarse conforme a los principios de seguridad jurí dica y continuidad del servicio pu blico portuario.</p>
04/02/2025	<p>2.¿Cuáles son las medidas que adoptará el INCOP en virtud de lo estipulado en las conclusiones y recomendaciones del referido Memorando?</p>	<p>2En el marco de su Plan de Relacionamiento con Partes Interesadas, el INCOP continuara fortaleciendo las coordinaciones con SINAC y otras entidades competentes para dar seguimiento a la situacio n de la Zona Protectora Tivives (ZPT) y su impacto en la ampliacio n y modernizacio n de Puerto Caldera. Adicionalmente, el INCOP ha venido socializando el proyecto de modernizacio n portuaria con las autoridades ambientales y otros actores relevantes, con el objetivo de garantizar una planificacio n que respete el marco normativo vigente y los intereses estrate gicos del desarrollo portuario. En cuanto al traslape entre la ZPT y la Zona Portuaria Reservada, el INCOP continuara evaluando te cnica y legalmente las posibles acciones a seguir, lo que incluye seguimiento a la redaccio n final de la Resolucio n N° 2024-036952; El impacto del re gimen de usos permitidos dentro de la ZPT sobre la ejecucio n del proyecto de modernizacio n, asegurando que cualquier decisio n este respaldada por criterios te cnicos, ambientales y legales.</p>

04/02/2025	<p>3.¿Cuáles es la incidencia de esas valoraciones y medidas en las disposiciones específicas del documento de licitación y en la documentación de soporte?</p>	<p>3.¿Cuáles es la incidencia de esas valoraciones y medidas en las disposiciones específicas del documento de licitación y en la documentación de soporte?</p> <p>Las valoraciones y medidas adoptadas en relación con la Resolución N° 2024-036952 y su impacto sobre la Zona Protectora Tivives (ZPT) han sido debidamente consideradas en la estructuración del proceso licitatorio y la documentación de soporte.</p> <p>En términos de las medidas ambientales que deben implementarse conforme a la Norma de Desempeño 6 (ND6) de la IFC, si la ZPT recuperara las dimensiones establecidas en su Plan de Manejo, no se prevé que el área de traslape represente una superficie significativa en términos de la ND6 ni que constituya un riesgo ambiental relevante. Dentro del alcance de los Estudios Biológicos que deberá realizar el Concesionario, se establece que, conforme a la ND6, se deberá llevar a cabo un Análisis de Hábitat Crítico. Este análisis permitirá determinar las acciones apropiadas a implementar en la ZPT, independientemente de su superficie vigente al momento de la realización del estudio. En consecuencia, estos aspectos no afectan las disposiciones del documento de licitación en términos de biodiversidad.</p> <p>Adicionalmente, con o sin traslape, el proyecto de ampliación deberá garantizar que el estado del ambiente en la ZPT y su gestión mejoren con respecto a su condición previa. Dado que la ZPT circundante al puerto es un entorno altamente perturbado debido a acciones históricas, la estrategia más adecuada será alcanzar un acuerdo de colaboración con la administración de la ZPT para apoyar su manejo y/o implementar acciones de reforestación en áreas degradadas, con el fin de compensar impactos ambientales previos y fortalecer la sostenibilidad del área protegida. Por lo tanto, las medidas establecidas en la documentación de licitación aseguran que, independientemente de la delimitación final de la ZPT, el desarrollo del proyecto se alinee con los estándares ambientales internacionales y contribuya a la mejora del ecosistema.</p>
04/02/2025	<p>4. ¿Cuenta el Instituto con un plano en el que se pueda visualizar de manera precisa la incidencia de la Zona Protectora y el Área Portuaria en términos de la infraestructura portuaria existente y del desarrollo de obras proyectado por el INCOP, a la luz de lo resuelto por la Sala Constitucional? Se solicita respetuosamente suministrarlo.</p>	<p>Puerto Caldera se traslapará con las zonas denominadas “Zona de alta intervención - ZAI” y “Zona de Mínima Intervención - ZMNI”, establecidas en el Plan de Manejo de la Zona Protectora Tivives (ZPT) 2018-2028. En la Figura se muestra en color rojo, las zonas de alta intervención y en verde, las de mínima intervención. Se puede ver que el Puerto actualmente se traslapará con ambas zonas.</p>

06/02/2025	<p>Buenos días,</p> <p>Reciban un cordial saludo. Les escribe María José Montoya González, cédula de identidad 1-1773-0697, con el fin de amablemente solicitarles que me compartan, por este medio, las versiones finales de los pliegos de condiciones de las concesiones vigentes otorgadas a Sociedad Portuario de Caldera, Sociedad Portuaria Granelera de Caldera y SAAM Puertos.</p> <p>Estuve intentando localizar estos documentos en la página web del INCOP, sin embargo, solamente logré encontrar los contratos de concesión.</p> <p>En virtud del carácter público de estos documentos, y del derecho de petición y acceso a la información pública, les solicito amablemente si me pudieran ayudar con lo indicado.</p>	Enviado en correo de 20 de febrero
07/02/2025	<p>1) Costo electricidad (colones/kWh) y costo de combustible (colones/litro) Solicitamos que la Administración Concedente facilite la información sobre lo siguiente, conforme a lo actualmente incurrido en las operaciones de las terminales de Puerto Caldera:</p> <p>a) El costo promedio de electricidad (en colones/kWh).</p> <p>b) El costo promedio de combustible (en colones/litro).</p>	<p>Respuesta:</p> <p>Por el momento, solo se dispone de información respecto de los costes anuales (en USD):</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2018: Energía – 272,952. Gasolina y lubricantes – 2,185,383 2019: Energía – 751,702. Gasolina y lubricantes – 1,608,840 • 2020: No se dispone • 2021: Energía – 511,582. Gasolina y lubricantes – 1,513,702 • 2022: Energía – 606,927. Gasolina y lubricantes – 2,079,379 <p>En 2019, el consumo promedio mensual fue de 220 kWh. No se dispone de información del consumo de energía en otros años ni del consumo de combustible.</p>

07/02/2025	<p>2) Visita al Sitio 2: nuevo scanner Durante la última visita al sitio se mencionó que un nuevo scanner (donado por el Gobierno de los Estados Unidos de América) será instalado como parte de las inversiones aprobadas para el año 2025. Favor de indicar la ubicación planeada que se tiene para este equipo, así como la marca y modelo.</p>	<p>Respuesta: El Ministerio de Seguridad es el responsable de aprobar el Protocolo de actuación para el proceso de escaneo de Puerto Caldera. Por el momento no se dispone de los detalles de ubicación, marca y modelo del equipo. La información se facilitará en cuanto se disponga de ella.</p>
07/02/2025	<p>3) Visita al Sitio 2: inversiones previstas 2025-2026 Durante la última visita al sitio se mencionó que, como resultado de las negociaciones con el Concesionario Actual y el INCOP (que se mencionan en el Acuerdo Conciliatorio 2 correspondiente) se cuenta con un plan de inversiones remanente de EE.UU. \$3.5 millones más otros \$500.000 para el mantenimiento en general. Favor de proporcionar la lista y descripción de los trabajos que el INCOP planea ejecutar derivado de este acuerdo, incluyendo sus costos estimados.</p>	<p>Respuesta: El detalle se puede ver en el acuerdo conciliatorio disponible en la sala de documentación.</p>
07/02/2025	<p>4) Visita al Sitio 2: trabajos de movimiento de tierras y nivelación Favor de proporcionar detalles y alcances de los trabajos de movimiento de tierras y nivelación en el Área de Nuevo Desarrollo ubicada a un costado del patio ferroviario que actualmente está ejecutando el INCOP.</p>	<p>Respuesta: Se subirá la siguiente documentación Presupuesto por Etapas de Entornamiento Caldera Presentación Anteproyecto Plan de terreno existente Memoria descriptiva Parqueo entornamiento</p>
07/02/2025	<p>5) Planos de factibilidad: nuevo muelle de contenedores Favor de confirmar que las dimensiones para el nuevo muelle de contenedores de 580 metros de longitud deberán tener como mínimo los 36.0 metros de ancho, como se indica en el Anexo IV, Tabla 1 - Requerimientos Técnicos Mínimos para el Diseño Conceptual.</p>	<p>Respuesta: Se confirma que el nuevo muelle de contenedores deberá tener la anchura suficiente para soportar contener los rieles por los que se trasladarán las grúas STS más los márgenes de seguridad correspondientes, para lo que se ha fijado una anchura mínima de 36,0m para la losa que conforma la superestructura del muelle.</p>

07/02/2025	<p>6) Anexo IV - Diseño Conceptual: tipo de carga Los tipos de carga que deben ser considerados en el diseño conceptual incluyen ferris, cruceros y atuneros entre otros. Favor de proporcionar las especificaciones generales, dibujos y/o dimensiones de estos tipos de embarcaciones para ser considerados.</p>	<p>Respuesta: Los cruceros operan habitualmente en Puntarenas, pero las instalaciones portuarias existentes en Puntarenas únicamente pueden atender cruceros de hasta 300m de eslora, por lo que cuando, ocasionalmente, llegan cruceros de mayor eslora se desvían a Caldera para su atención, en consecuencia, los cruceros que arribaran a Caldera tendrán esloras mayores de 300m. Por otra parte, no hay un barco tipo para los atuneros y ferrys, por lo que no se cuenta con especificaciones generales, dimensiones o dibujos</p>
07/02/2025	<p>7) Anexo IV - Diseño Conceptual: canal de navegación y área de maniobras Favor de indicar cual es el margen de seguridad a la quilla de las embarcaciones (UKC) que es requerido o definido por la Capitanía de Puerto o Autoridad Marítima de Puerto Caldera.</p>	<p>Respuesta: La Capitanía del Puerto no tiene fijado ningún margen de seguridad de resguardo bajo la quilla de los buques (UKC).</p>
07/02/2025	<p>8) Anexo IV - Diseño Conceptual: carga general Favor de proporcionar las especificaciones generales y/o el diagrama del buque de 250 metros de eslora considerado por el INCOP como buque tipo para la carga general.</p>	<p>Respuesta: Se utilizarán las especificaciones genéricas indicadas por alguna publicación reconocida internacionalmente, como PIANC o ROM.</p>
07/02/2025	<p>9) Anexo IV - Diseño Conceptual: contenedores Favor de confirmar que el requerimiento inicial para el nuevo muelle de contenedores tiene como objetivo acomodar los buques tipo Panamax, y no de tipo Neo-Panamax como está indicado en la Tabla 1 - Requerimientos Técnicos Mínimos del Diseño Conceptual, Nuevo Muelle de Contenedores.</p>	<p>Respuesta: Se confirma que los requerimientos para el nuevo muelle de contenedores son los indicados en la Tabla 1 - Requerimientos Técnicos Mínimos del Diseño Conceptual, Nuevo Muelle de Contenedores. Los requerimientos para el nuevo muelle de contenedores tienen como objetivo acomodar a buques portacontenedores de 16,000 TEU. Se hará la anotación en la Tabla 1 para que no una incorrecta interpretación.</p>

07/02/2025	<p>10) Atracadero N° 3 En el atracadero número 3 se consignan indicaciones de protección de roca en el fondo marino “\45-Planos muelles\Planos muelle graneles”. Al respecto, ¿se cuenta con un diseño de estabilidad geotécnica del macizo y/o estabilidad global de las estructuras incluyendo el muelle 3?</p>	<p>Respuesta: No se cuenta con diseños de estabilidad global del talud de protección del nuevo atracadero 3. El concesionario tendrá libertad para proponer que el muelle tenga tipología vertical o en talud, y en este último caso deberá realizar, entre otros, los correspondientes cálculos de estabilidad global, de los taludes y de dimensionamiento de escolleras.</p>
07/02/2025	<p>11) Operaciones portuarias Favor de indicar y confirmar el criterio vigente de oleaje y velocidad de viento que genera las restricciones de operación en Puerto Caldera.</p>	<p>Respuesta: No existe un criterio vigente para umbrales de viento u oleaje a partir del cual se limiten o interrumpan las operaciones. El concesionario, en base a publicaciones internacionalmente reconocidas, como PIANC o ROM, a los sistemas de amarre y los procedimientos de carga y descarga propuestos, y a la orientación de los muelles, deberá fijar su propio criterio</p>
07/02/2025	<p>12) Infraestructura existente: edificio principal del INCOP Favor de indicar y compartir los planos estructurales y arquitectónicos del Edificio Administrativo del INCOP (parte civil) existente, además del archivo “\41-Redes de servicios\1.7 Redes de servicio\Evaluación obras civiles y edificios”.</p>	<p>Respuesta: No se dispone de mayor información a la que ya se encuentra a disposición de los interesados en la documentación de referencia de la página web del proceso licitatorio en la web de INCOP.</p>
07/02/2025	<p>13) Infraestructura existente: patio 7 Favor confirmar y compartir la información disponible del diseño de pavimento, de las plataformas reefer y respectivas infraestructuras existentes, ubicadas al sur del terminal (patio 7).</p>	<p>Respuesta: No se dispone de mayor información a la que ya se encuentra a disposición de los interesados en la documentación de referencia de la página web del proceso licitatorio en la web de INCOP.</p>
07/02/2025	<p>14) Infraestructura existente: danos por sismos Favor de proporcionar datos e informes de sismos relevantes que haya generado algún tipo de dano en la terminal, así como las reparaciones efectuadas, según sea el caso. Asimismo, solicitamos se pueda indicar y proporcionar si existen estudios de licuación de suelos de los Muelles 1 al 3.</p>	<p>Respuesta: No se tiene registrado sismos relevantes que hayan generado algún tipo de dano en la terminal.</p>

07/02/2025	<p>15) Infraestructura existente: enrocamiento entre muelle 1 y rompeolas Favor de confirmar y compartir información sobre el enrocado (geometría y tamaño) que se ubica en la parte interna de la bahía del puerto en Muelle 1 y el Rompeolas.</p>	<p>No se dispone de información sobre la geometría y tamaño del enrocado ubicado en la unión entre el extremo del muelle 1 y el rompeolas. Respecto a las características del enrocado del rompeolas, puede encontrarse en los documentos incluidos en la sala de datos, en concreto, en el “Estudio de revisión del rompeolas y análisis morfológico de puerto Caldera” y en el “Proyecto de rehabilitación y reforzamiento del rompeolas de puerto Caldera</p>
07/02/2025	<p>16) Condiciones físicas del sitio: oleaje, corrientes y mareas Favor de indicar si existe y está disponible información sobre el monitoreo continuo del oleaje, de las corrientes y/o mareas (ADCP).</p>	<p>Respuesta: No se cuenta con información sobre el monitoreo continuo del oleaje, de las corrientes y/o mareas porque no hay instalado ningún equipo de monitoreo.</p>
19/02/2025	<p>1. Durante la visita a terminar se mencionó que se debían mantener las instalaciones y edificios de la Guardia costera, sin embargo los planes de referencia 20 planos de factibilidad indica Qué estaría utilizando para otros fines y se ubica entre las futuras operaciones de contenedores y gráneles, podría confirmar que si se proporcionan nuevas instalaciones aceptables para la Guardia costera las instalaciones existentes podrían ser demolidas?</p>	<p>RESPUESTA: Se confirma que las instalaciones de Guardia Costera podrán ser reubicadas.</p>

19/02/2025	<p>2. El documento de referencia de licitación no parecen indicar los tamaños de diseño de los buques para roro, carga general, graneles líquidos, los ferrys y los barcos de pesca. se podría proporcionar esta información?</p>	<p>RESPUESTA: Contenedores</p> <table border="1" data-bbox="1279 153 1973 256"> <thead> <tr> <th>Dimensiones del buque</th> <th>TEU</th> <th>Eslora (m)</th> <th>Calado (m)</th> <th>Manga (m)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tamaño medio</td> <td>2,826</td> <td>211.84</td> <td>11.71</td> <td>31.81</td> </tr> <tr> <td>Tamaño máximo (a largo plazo)</td> <td>16,520</td> <td>370.33</td> <td>15.24</td> <td>51.25</td> </tr> </tbody> </table> <p>Graneles Sólidos</p> <table border="1" data-bbox="1279 293 1973 357"> <thead> <tr> <th>Dimensiones del buque</th> <th>DWT</th> <th>Eslora (m)</th> <th>Calado (m)</th> <th>Manga (m)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Buque de diseño</td> <td>59,000 - 66,000</td> <td>200 - 210</td> <td>12.5 - 13.3</td> <td>32.3</td> </tr> </tbody> </table> <p>Ferries Se considera una nave tipo Blue Harmony con una eslora de 180m. El oferente podrá definir la nave de diseño en base a sus propios análisis que deben estar claramente justificados.</p> <p>Graneles Líquidos El oferente podría definir la nave de diseño o en base a sus propios análisis que debe estar claramente justificados.</p> <p>Carga General El oferente podrá definir la nave de diseño o en base a sus propios análisis que debe estar claramente justificados.</p> <p>Cruceros El oferente podría definir la nave de diseño o en base a sus propios análisis que debe estar claramente justificados.</p>	Dimensiones del buque	TEU	Eslora (m)	Calado (m)	Manga (m)	Tamaño medio	2,826	211.84	11.71	31.81	Tamaño máximo (a largo plazo)	16,520	370.33	15.24	51.25	Dimensiones del buque	DWT	Eslora (m)	Calado (m)	Manga (m)	Buque de diseño	59,000 - 66,000	200 - 210	12.5 - 13.3	32.3
Dimensiones del buque	TEU	Eslora (m)	Calado (m)	Manga (m)																							
Tamaño medio	2,826	211.84	11.71	31.81																							
Tamaño máximo (a largo plazo)	16,520	370.33	15.24	51.25																							
Dimensiones del buque	DWT	Eslora (m)	Calado (m)	Manga (m)																							
Buque de diseño	59,000 - 66,000	200 - 210	12.5 - 13.3	32.3																							
19/02/2025	<p>3. En caso de ponderar alguna condición alternativa dentro de la oferta que se le haga al incop y se puede proponer un layout diferente en comparación con el lay out, de los planos preferenciales manteniendo al mismo tiempo la capacidad para manejar los volúmenes previstos?</p>	<p>RESPUESTA: Es correcto, el lay out es referencial. Se confirma que las propuestas técnicas deberá n cumplir, tanto los requisitos mínimos de infraestructura y equipos como los niveles de servicio requeridos. El riesgo de diseño es exclusivo del concesionario.</p>																									
19/02/2025	<p>4. Con respecto a las soluciones de dragado siempre que el puesto garantice que las profundidades operativas cumplan con las áreas principales por ejemplo canal de acceso, área de giro y zonas de atraque, ¿ es posible que los oferentes puedan proponer una solución o régimen de dragado alternativo en lugar de la trampa de sedimentos? esta aclaración se solicita teniendo en cuenta que las condiciones de metOcean en las profundidades del agua la ejecución y el mantenimiento y la estabilidad de la trampa descendimientos podría resultar un desafío para el dragado.</p>	<p>RESPUESTA: Sí, se puede proponer una solución alternativa de dragado como parte de la propuesta que podrá n presentar los oferentes siempre que se garanticen las profundidades operativas.</p>																									

19/02/2025	5. ¿Es posible que el ICOP suministre el diagrama unifilar para el sistema de distribución eléctrica existente HV v IV?	<p>RESPUESTA:</p> <p>Se añade a la documentación de referencia.</p>
19/02/2025	6. Es posible que el INCOP suministre a los oferentes la información de la capacidad eléctrica entrante acordada por ejemplo MVK/ KVA y los detalles de la demanda máxima y pico?	<p>RESPUESTA:</p> <p>Se añade a la documentación de referencia la información sobre distribución eléctrica disponible. En el momento en que se disponga de más información se pondrá a disposición de los interesados.</p>
19/02/2025	7. ¿Es posible que el INCOP confirme que en caso de realizar alguna mejora en la red eléctrica externa al puerto, en términos de capacidad requerida para satisfacer la nueva demanda eléctrica del puerto, esta mejora inversión estaría bajo responsabilidad de la empresa de servicios eléctricos ICE?	<p>RESPUESTA:</p> <p>Dentro de la sección 4 del Anexo 12 se tiene como responsabilidad de la Autoridad Concedente la 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 general a través de las entidades públicas responsables.</p>
19/02/2025	8. El Pre-feas study indica la existencia de un estudio en fase 2 ASTM para identificar la magnitud y extensión de una posible contaminación del suelo ¿existe alguna información que pueda estar disponible sobre la contaminación del suelo de las áreas propuestas a ser concesionada? de ser así se solicita que se ponga a disposición de los oferentes para poder estructurar las ofertas con mayor precisión.	<p>RESPUESTA:</p> <p>Para los suelos y subsuelos terrestres, se debe realizar un estudio ASTM Fase II (ya existe un estudio ASTM Fase I, que se proporciona para su consulta), cuyos resultados indiquen la magnitud y extensión de la contaminación, si existiera, para que luego se determine la mejor disposición acorde a la Ley y los requerimientos de las normas internacionales IFC para este tema. Estos residuos deberán ser gestionados por un proveedor autorizado en lugares apropiados en tierra para tal fin. Para los sedimentos marinos provenientes del dragado, debe realizarse una caracterización físico-química, pero no un estudio ASTM Fase II, ya que estos no están asociados a las actividades de dragado o disposición en el punto de vertido o botadero marino.</p>

20/02/2025	<p>1) Infraestructura existente: redes de servicio / sistema eléctrico / estudio eléctrico 2013 En el estudio eléctrico efectuado en el año 2013, se incluyó el Informe 1 número L-278 LEV-1. Dicho informe contiene un anexo con dibujos en archivos formato CAD y PDF que no se pueden abrir (el tamaño del archivo es de 0 bytes). Favor de compartir dicho anexo.</p>	Se subiran los archivos nuevamente a la documentación de referencia para solventar el error.
20/02/2025	<p>2) Infraestructura existente: redes de comunicaciones y CCTV Favor de compartir el plan o diseño de la red de comunicaciones para voz y datos, así como del sistema de CCTV en las áreas operativas del Puerto Caldera, con el respectivo detalle de su arquitectura y especificaciones generales.</p>	No se dispone de más información que la que se encuentra a disposición de los interesados en la documentación de referencia.
20/02/2025	<p>3) Infraestructura existente: red de agua contraincendios Entendemos que el muelle número 4 cuenta con un sistema de agua contraincendios. Adicional a dicho muelle, ¿existen otras redes de agua contraincendios en las instalaciones del Puerto Caldera? En caso afirmativo, favor de compartir los respectivos dibujos, especificaciones y ubicaciones de los hidrantes.</p>	No se dispone de más información que la que se encuentra a disposición de los interesados en la documentación de referencia.
20/02/2025	<p>2 4) Infraestructura Existente: red de drenaje pluvial En el levantamiento topográfico realizado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, se identificó un sistema de drenaje pluvial dentro de los patios del Puerto Caldera (además del colector pluvial a cielo abierto limítrofe con la montaña). Favor de proporcionar la información, dibujos y especificaciones de ese sistema de drenaje pluvial dentro de los patios.</p>	No se dispone de más información que la que se encuentra a disposición de los interesados en la documentación de referencia.

20/02/2025	<p>5) Sistema de TI e intercambio de información con autoridades Respecto al requisito para el flujo de información en tiempo real entre el Concesionario y la Administración Cedente y/o las Autoridades competentes, favor de definir y proporcionar los requisitos que se deben considerar para la infraestructura de comunicaciones, puntos y tipo de conexión, hardware y datacenter, entre otros.</p>	<p>La infraestructura de comunicaciones debe ser propuesta por el concesionario en manera suficiente para cumplir con el requerimiento de flujo de información entre el concesionario e INCOP y las necesidades propias del concesionario para la prestación de servicios en Puerto Caldera. El cartel no incluye requerimientos específicos para la infraestructura de comunicaciones, por lo que es de libre elección por el concesionario.</p>
20/02/2025	<p>6) Bienes Existentes: Anexo 3, ítem 4 – escáneres Favor confirmar que dos (2) escáneres serán entregados al Concesionario. Asimismo, solicitamos se nos compartan las especificaciones técnicas, dibujos de arreglo general y la ubicación planeada de dichos escáneres.</p>	<p>No se dispone de información adicional. Se deberá seguir los lineamientos e indicaciones que el Ministerio de Seguridad proporcione en el momento oportuno. Esta previsto que en el momento de inicio de la nueva concesión haya 2 escáneres operativos en el puerto.</p>
20/02/2025	<p>7) Requisito Generales: Anexo 4 - edificios Favor de aclarar que el requerimiento exigido para el edificio del taller de mantenimiento consiste en una sola edificación para el uso del Concesionario y que no se requiere ningún otro taller (tomar nota que este requisito se encuentra duplicado en el Anexo 11, Sección 6).</p>	<p>El concesionario deberá diseñar el número, superficies y características de los talleres en función de las necesidades que prevea para los trabajos de mantenimiento de los equipos que proponga el propio licitador. Se ha corregido la doble referencia al taller de mantenimiento indicada en la sección 6 del anexo 11</p>
20/02/2025	<p>8) Requisito Generales: Anexo 4 - edificios Favor proporcionar los requisitos mínimos a considerar para las edificaciones de la Guardia Costera, Servicios de Remolcadores y otros, en caso de que las edificaciones actuales se propongan reubicar.</p>	<p>Para la infraestructura de servicios de guardacostas, remolcadores y otros, favor de ver anexo 11 con requerimientos mínimos para dicha infraestructura.</p>

20/02/2025	<p>9) Importación de materiales de construcción y componentes de construcción terminados para las obras ¿Existe alguna condición especial o particular para este proyecto en relación con la posible importación de materiales y/o componentes terminados para ser utilizados en las obras de modernización? Lo anterior referido a una reducción o exención de impuestos. En caso contrario, favor de indicar las tasas impositivas aplicables a dichas importaciones.</p>	<p>La LGCOSP establece las reglas de beneficios tributarios en su Artículo 44 en relación con los proyectos de concesiones.</p>
20/02/2025	<p>10) Explanada del patio de contenedores y protección costera: Anexo 11 Favor aclarar si los trabajos indicados como rellenos en el patio de contenedores se refieren a "nivelar la superficie final del patio", de acuerdo con el diseño propuesto. En este mismo apartado, favor indicar y proveer mayores detalles sobre el requisito de una protección rocosa de costa, por ejemplo: ¿cuál es el objetivo?</p>	<p>Los rellenos de patio se refieren fundamentalmente al relleno de la superficie que se creará entre el nuevo muelle de contenedores y los actuales muelles 1, 2 y 3.</p>
20/02/2025	<p>11) Extensión del muelle número 4: Anexo 4 Se indica en el Anexo 4 que el muelle número 4 deberá extenderse para acomodar una embarcación de hasta 250 metros de eslora, sin embargo, en el Anexo 11 se especifica que la embarcación que debe considerarse para estos mismos trabajos es de 230 metros de eslora. Favor aclarar las medidas correctas.</p>	<p>Se confirma que la extensión del muelle 4 se realizara para atender una embarcación de hasta 250 metros de eslora. Se ha realizado la corrección correspondiente en el anexo 11</p>
20/02/2025	<p>12) Nuevo muelle para graneles sólidos: Anexo 4 Entendemos que el nuevo muelle para atender graneles sólidos (no alimentarios) será construido en base a las proyecciones de demanda y a las diversas consideraciones de ocupación y uso en el muelle 4. Agradecemos se confirme dicho punto.</p>	<p>El nuevo muelle para graneles se considerara como obra obligatoria que debiera entrar en operación en el plazo máximo para la construcción previsto en el contrato de concesión</p>

20/02/2025	13) Operación de graneles sólidos: anexo 11 Favor confirmar que el requisito mínimo de operación inicial en este nuevo muelle es de una (1) grúa tipo MHC que se indica en el Anexo 11.	Se recuerda que, aunque se recomienda el uso de grúas tipo MHC, el oferente podrá proponer otra tipología de descarga. En el caso de elegir grúas MHC se confirma que el requisito mínimo será instalar 2 grúas MHC para el muelle existente y 1 grúa MHC para el segundo muelle de graneles
24/02/2025	Es nuestro entendimiento que de conformidad con la cláusula 1.16.24, los subcontratistas que no aporten experiencia deberán ser aportados únicamente por el adjudicatario/concesionario y no ser declarados o enlistados en la oferta.	De acuerdo con la cláusula 1.16.2.4, los subcontratistas que no aporten experiencia no deberán ser reportados por los oferentes en la etapa de ofertas.