

V. Anuncios

B. Otros anuncios oficiales

MINISTERIO DE FOMENTO

25334 *Resolución, de 28 de julio de 2015, del Presidente del Organismo Público Puertos del Estado, por la que se acuerda la publicación en el Boletín Oficial del Estado de la certificación del Acuerdo adoptado en su sesión de 2 de julio de 2015, por la Comisión Inter-gubernamental hispano-francesa, para la puesta en marcha y explotación de dos Autopistas del mar entre España y Francia en la fachada Atlántica-Mancha-Mar del Norte, para el lanzamiento de una convocatoria de expresiones de interés en relación con proyectos de reanudación de la autopista del mar entre los puertos de Gijón y Nantes Saint Nazaire.*

Bases:

Las autopistas del mar (ADM) tienen por objeto descongestionar las principales carreteras, ofreciendo la posibilidad de una redistribución modal significativa que permita la disminución de costes externos, entre ellos, los derivados de las emisiones de gases con efecto invernadero. Se distinguen del cabotaje o de las conexiones marítimas clásicas por la integrarse en cadenas de transporte "puerta a puerta". Se trata de ofertar, entre dos puertos, un servicio de transporte de mercancías con elevada frecuencia (al menos tres salidas semanales, regular y continuo (con calendarios u horarios fijos), que responda a las expectativas del mercado, por un precio atractivo en relación con el del transporte de mercancías equivalente por carretera. Este servicio de transporte debe además conectar al menos dos puertos de distintos países de la Unión Europea y puede consistir en la mejora de las conexiones marítimas existentes o en la creación de nuevas conexiones.

1. Antecedentes y contexto de los proyectos de las ADM hispano-francesas.

Las ADM se enmarcan en las políticas de transporte europeas, francesas (En línea con los acuerdos Grenelle de Medioambiente y Grenelle del Mar y españolas (Incorporadas al Plan de Infraestructura, Transporte y Vivienda (PITVI) y la Estrategia Logística del Ministerio de Fomento). Representan la dimensión marítima de la Red Transeuropea de Transporte y deben contribuir a la creación de un espacio europeo de transporte marítimo sin barreras.

El Consejo de Ministros de Transporte de la Unión Europea, indicó la necesidad de destinar a este modo en junio de 2014 una partida financiera suficiente para promover y desarrollar la oferta y la demanda de servicios de transporte marítimo de corta distancia y el desarrollo integrado de las ADM. No obstante, a fecha de hoy, se aplica el marco comunitario, en particular las orientaciones comunitarias sobre las ayudas estatales al transporte marítimo (Comunicación C(2004) 43 de la Comisión – DOUE de 17 de enero de 2004) y sobre las que completan la financiación comunitaria para el lanzamiento de las ADM (DOUE de 12 de diciembre de 2008).

Los gobiernos de Francia y España están convencidos de la necesidad de favorecer la puesta en marcha de ADM que tengan como objetivo ofrecer una solución complementaria al transporte por carretera de mercancías a través de los Pirineos.

De este modo, firmaron en 2006 un acuerdo internacional para la creación de una comisión intergubernamental (CIG) encargada de proponer una selección de

proyectos de ADM entre Francia y España, en el corredor marítimo de Europa Occidental desde la Península Ibérica al mar del Norte y al mar de Irlanda, considerados entre los proyectos prioritarios de la Red Transeuropea de transporte.

Al final de un concurso, y tras la firma de un segundo acuerdo internacional en 2010, se seleccionaron dos proyectos de ADM entre Francia y España en la fachada Atlántica – Canal de la Mancha - mar del Norte, a propuesta de la CIG, para beneficiarse de una ayuda a la puesta en marcha en un periodo máximo de 5 años:

- La ADM Nantes-Saint-Nazaire – Gijón;
- La ADM entre Nantes-Saint-Nazaire y Vigo por una parte, y Algeciras y Vigo y El Havre por otra.

La ADM Nantes Saint Nazaire -Gijón se inauguró en septiembre de 2010 y fue explotada hasta septiembre de 2014. Desde esa fecha, se encuentra inactiva puesto que su operador, la sociedad GLD Atlantique, ha cuestionado su viabilidad una vez agotadas las ayudas a la puesta en marcha, manifestando no encontrarse capacitada para asumir un déficit de explotación estimado por dicha sociedad en unos 6 M€.

Esta ADM ha podido alcanzar un porcentaje de ocupación hasta el 70% aproximadamente y un tráfico cercano a los 25.000 vehículos pesados equivalentes en 2013, y en crecimiento desde su inauguración. Se abrió al transporte de remolques, al de vehículos pesados con conductor y al transporte de pasajeros. Para ello se empleó un buque Ro-Pax (vehículos rodados y pasajeros; Con una velocidad comercial de 23 nudos (45 km/h), una capacidad de 2.200 ml (150 remolques acompañados y 160 coches), que ofrece la posibilidad de embarcar mercancías peligrosas respetando los porcentajes reglamentarios máximos para los transportes de mercancías y pasajeros, y ofreciendo la posibilidad de embarcar mercancías a temperatura controlada.) que efectuaba tres salidas semanales desde cada uno de los puertos de Nantes-Saint Nazaire y Gijón.

Desde su suspensión, el conjunto de los agentes implicados se han movilizado con el objeto de analizar posibles soluciones para relanzar el servicio entre ambos puertos y responder a la demanda de transporte expresada y satisfecha entre 2010 y 2014, la cual aún subsiste.

Estos agentes celebraron un encuentro en Nantes el 13 de enero de 2015, en una mesa redonda, donde el operador GLD Atlantique, los Estados y el resto de agentes presentaron sus datos e interpretación acerca del balance y las perspectivas de futuro de la ADM Nantes-Gijón. Una segunda reunión tuvo lugar el 5 de mayo de 2015 en Nantes para presentar los resultados de los grupos de trabajo creados en la primera reunión.

La ADM Nantes Saint Nazaire-Vigo, a diferencia de la anterior, consiste en reforzar una línea existente explotada por el operador logístico GEFCO para atender tráficos relacionados con la factoría PSA de Vigo. Su puesta en marcha se produjo en enero de 2015 a decisión de su operador, la sociedad Suardiaz Atlantica S.L., cuya duración es de 7 años. Esta se beneficia de una ayuda otorgada por la Unión Europea en el marco del programa Marco Polo II, y se beneficiará igualmente de una ayuda a la puesta en marcha de los Estados francés y español, previa autorización de la Comisión Europea. El convenio de explotación prevé un aumento de los servicios desde Algeciras y El Havre a medida que

augmente el tránsito de la ADM. A diferencia de la ADM Nantes-Gijón, el servicio está dirigido exclusivamente a carga rodada.

2.- Objeto de la convocatoria de expresiones de interés: Servicio futuro de la ADM Nantes-Gijón.

La presente convocatoria de expresiones de interés tiene por objeto identificar las expectativas de los operadores interesados en el establecimiento de un servicio de ADM entre los puertos de Nantes y de Gijón para continuar con el servicio previamente explotado por la sociedad GLD Atlantique.

La convocatoria es lanzada por la Comisión intergubernamental relativa a la puesta en marcha y explotación de dos proyectos de autopista del mar entre Francia y España sobre la fachada Atlántica-Mancha-Mar del Norte.

Por medio de esta convocatoria de expresiones de interés, se convoca principalmente a operadores de transporte marítimo de corta distancia interesados en operar entre los dos puertos implicados, pudiendo ir asociados o apoyados por otros agentes de la cadena de transporte, tales como Autoridades Portuarias, inversores, armadores, operadores de servicios portuarios, empresas de construcción y obras públicas, operadores de terminales y futuros usuarios transportistas de carretera o cargadores, incluso asociaciones colectivas.

Las respuestas a la presente convocatoria de expresiones de interés deben permitir a los Estados francés y español obtener una visión clara de la propuesta de servicio presentada, para lo cual se solicita:

- Precisar las características y restricciones técnicas y operativas del futuro servicio que se propone, en relación particularmente con las infraestructuras relacionadas, los buques, los equipos de las terminales, e incluso el material o instalaciones destinados a los accesos marítimos y terrestres a los puertos y sus respectivas terminales;

- Precisar las características económicas, financieras y tarifarias del futuro servicio propuesto y las condiciones necesarias para que sea viable en condiciones de mercado;

- Identificar y valorar los riesgos asociados a la propuesta de servicio.

- Identificar las posibles medidas regulatorias, comerciales, medioambientales, tecnológicas, o de otro tipo, susceptibles de reforzar el atractivo del futuro servicio que se propone;

- Definir el marco jurídico y financiero que mejor se adapte a los objetivos y condiciones de la explotación del futuro servicio que se propone.

Además, con el fin de contribuir a evaluar la viabilidad económico-financiera del servicio que se propone, en condiciones de mercado, se incorpora a esta convocatoria de expresiones de interés, una valoración de la propuesta de reducción de costes portuarios, presentada por las Autoridades Portuarias de Gijón y Nantes, en la reunión de Nantes del 5 de mayo de 2015.

En cualquier caso, la información incluida en la presente convocatoria de expresiones de interés no puede ser utilizada en contra de los Estados, los cuales se reservan el derecho a poner fin en cualquier momento a la presente convocatoria.

3.- Definición del servicio esperado.

Definición del operador del servicio a proponer:

Para la definición del operador del servicio a proponer, se recomienda que el interesado aporte la siguiente información:

- Identificación de los actores públicos o privados que deberían formar parte de la sociedad que explote el servicio.
- Cuantía y forma de participación de los actores.
- Forma jurídica de la sociedad.

Definición del servicio a prestar:

Para la definición del servicio a proponer, se recomienda que el interesado describa la forma en que van a acometer los siguientes elementos:

- La puesta a disposición de los buques y la frecuencia del servicio;
- En caso necesario, las inversiones necesarias a su cargo;
- La gestión y realización de las operaciones en las terminales, que puedan estar a su cargo, en particular, los controles y formalidades administrativas;
- La gestión y comercialización del servicio.

Se entenderá que el operador será responsable de la obtención de las autorizaciones, permisos, homologaciones, certificados y acuerdos jurídicamente necesarios para la explotación del servicio.

Características de la explotación del servicio:

Los Estados llaman la atención sobre una serie de parámetros que consideran determinantes para el éxito del proyecto. En particular, se invita a los candidatos a tener en cuenta en la descripción de sus respuestas, los siguientes parámetros:

- Los requisitos de acceso a las terminales y de uso del servicio por parte de los transportistas por carretera potencialmente interesados en el servicio: horarios, frecuencias, logística en los puntos de transbordo, tiempos de espera, etc.;
- Las limitaciones de acceso en los puertos marítimos y en las terminales;
- Las propuestas de tarifas que se consideran más atractivas en relación con las del modo por carretera: Comparación entre el coste total del futuro servicio para los transportistas, compuesto principalmente por el flete marítimo, los costes portuarios y los costes del transporte terrestre previo y posterior al servicio marítimo, y el coste total del trayecto realizado "totalmente por carretera";
- Las exigencias de disponibilidad, calidad y fiabilidad del servicio prestado, en particular, en su parte marítima;
- La naturaleza de los tráficos esperados para el futuro servicio que se propone, en particular la posibilidad, de aceptar mercancías peligrosas.

4.- Contenido de los documentos de respuesta a la convocatoria de expresiones de interés.

Se invita a los interesados a presentar un documento de respuesta, en las condiciones establecidas en el presente documento y, en particular, en el punto 5, teniendo en cuenta el conjunto de los datos facilitados en la presente convocatoria de concurso público y sus anexos.

Los Estados ponen a disposición de los candidatos la información suministrada por GLD Atlantique acerca de los tráficos realizados entre septiembre de 2010 y septiembre de 2014, así como las propuestas de reducción de costes portuarios presentadas en la Mesa Redonda del 5 de mayo de 2015.

El documento de respuesta de cada interesado deberá incluir los elementos siguientes:

4.1.- Nombre, cualificación, referencias y datos personales del o los autores de la respuesta.

Se aportará la información que se cita por, en nombre o por cuenta de uno o varios agentes de los mencionados en el apartado 2 del presente documento.

4.2.- Síntesis de la propuesta del interesado.

En 5 páginas máximo, se presentará un resumen de la propuesta que contendrá al mínimo:

- La descripción y la calidad de los servicios ofertados (marítimos y portuarios).
- La evaluación del impacto medioambiental de los servicios ofertados.
- La descripción de los buques, en su caso el modo de adquisición, gestión, bandera.
- La descripción de la política tarifaria y comercial.
- Las previsiones de tráfico y los objetivos de reparto modal, expresados en vehículos pesados equivalentes, toneladas, vehículos pesados equivalentes*km, y toneladas*km.
- El plan de negocio.
- Los principales aspectos económicos y financieros, en particular, la descripción de la estructura y las principales modalidades de financiación previstas.

4.3.- Descripción, modalidades y condiciones de explotación del servicio.

Se aportará una descripción técnica y comercial del servicio previsto. Se hará hincapié en los puntos siguientes:

Características y equipos de las terminales:

Las terminales del servicio serán las de los puertos de Nantes – Saint-Nazaire y de Gijón. Se presentará en su caso las necesidades de equipamiento y medios de las terminales, necesarias para la explotación del servicio. Se incluirá una estimación en cifras de los costes de inversión y funcionamiento correspondientes.

Buques:

En el documento de respuesta se describirá las características del buque o

buques propuestos para la explotación del servicio. Se aportarán las homologaciones y/o las autorizaciones necesarias que les hagan apto para navegar en aguas de la Unión Europea, y si ya han navegado en dichas aguas. En caso contrario, se indicarán los trámites necesarios para la obtención de las homologaciones o autorizaciones y en qué circunstancias dichas homologaciones o autorizaciones son susceptibles de ser solicitadas u obtenidas.

Se precisará en el documento de respuesta, en su caso, los plazos de fabricación y entrega, o los de alquiler de los mismos, así como las condiciones de disponibilidad de los buques, según sean identificados por el interesado, con independencia de su modo de entrega. En cualquier caso, se presentarán las garantías que el interesado posea para disponer, en los plazos comunicados, del material de navegación necesario para la explotación del servicio.

Naturaleza y distribución en volumen del tráfico objetivo de mercancías:

El documento de respuesta describirá el tráfico objetivo de mercancías del futuro servicio: la naturaleza de las mercancías a granel, sólidas o líquidas y los otros tipos de cargas (vehículos, cajas móviles, contenedores, etc.) así como los volúmenes máximos de cada tráfico objetivo.

El documento de respuesta deberá precisar si las mercancías especiales, tales como las mercancías peligrosas, las cargas pesadas, etc., estarán autorizadas y si se han tenido en cuenta en la elaboración de las previsiones de explotación o del plan de negocio del punto 4.4 siguiente.

Las previsiones de tráficos en las que se basa el plan de negocio serán también presentadas de modo detallado, es decir descompuestas por naturaleza, y para cada tráfico objetivo.

Explotación:

Se incluirán en el documento de respuesta indicaciones sobre la frecuencia, el número de días de circulación al año, los horarios y la duración del trayecto marítimo.

En el documento se identificarán las eventuales limitaciones para la explotación del servicio.

Servicios complementarios:

En el documento de respuesta se precisarán las prestaciones complementarias o de valor añadido al servicio principal que puedan proponerse, tales como el almacenamiento en el interior de las terminales o próximo a ellas, la prestación de servicios de tracción por carretera para los transportes terrestres, previos y posteriores al tramo marítimo y la correspondiente organización de fletes conjuntos o extendidos para los transportistas del transporte, los servicios de atención a los conductores de carretera (restaurantes, hostelería, etc.), etc.

En el documento se deberá identificar las eventuales limitaciones de naturaleza técnica, económica, jurídica o reglamentaria susceptibles de favorecer, dañar o impedir el establecimiento de un servicio de calidad.

Calidad del servicio y condiciones de comercialización:

El documento de respuesta contendrá una descripción de los sistemas previstos para la comercialización de los servicios ofertados. Se establecerá la

calidad requerida del servicio y los medios para ponerlo en marcha, así como los procedimientos para su control. El documento de respuesta pondrá de manifiesto aquello que, para los interesados, constituyan los criterios esenciales de calidad de una línea de transporte marítimo de corta distancia en general y del servicio que se propone en particular.

Se identificarán las eventuales limitaciones de naturaleza técnica, económica o jurídica susceptibles de favorecer, dañar o impedir la calidad o comercialización del servicio.

4.4.- Modelo económico-financiero del servicio.

El documento de respuesta incluirá los valores estimados de la cuenta de explotación y de resultados del servicio (ingresos y gastos) así como de la rentabilidad de la inversión y del servicio, todo ello referido a un periodo de al menos 10 años. Además se describirán los parámetros del modelo económico-financiero empleado. En general, se facilitarán las indicaciones lo más precisamente posible sobre los elementos contables, económicos, financieros o fiscales que formen parte del resultado de explotación, del resultado corriente del servicio, así como su evolución, en forma de plan de negocio simplificado.

En particular:

- La respuesta precisará el o los supuestos de oferta que influyen sobre la demanda (tarifa, frecuencia, calidad del servicio), ajustándose para demostrar su coherencia en relación con el reparto de tráficos entre el servicio propuesto y el correspondiente a un servicio puro de carretera.

- Se prestará especial atención a la estructura y al nivel de los costes de explotación, así como al nivel de amortizaciones y provisiones, teniendo en cuenta las inversiones o los riesgos identificados en el proyecto.

- En cuanto a los elementos de ingresos y gastos indicados más arriba, se precisará, en su caso, la naturaleza de las medidas de acompañamiento o valor añadido que los candidatos deseen.

El documento deberá identificar las condiciones o las limitaciones posibles de naturaleza técnica, económica, jurídica o reglamentaria susceptibles de favorecer, dañar o impedir la viabilidad del modelo económico y la rentabilidad financiera del servicio.

De la misma forma, justificará de forma precisa las posibles medidas de acompañamiento que se consideren necesarias en el caso en el que el equilibrio económico y financiero no esté asegurado por la propia explotación del servicio. También justificará la compatibilidad de estas medidas con las normas comunitarias.

4.5.- Análisis de los riesgos.

Se identificarán los riesgos asociados a la puesta en marcha y explotación del servicio.

Se propone presentar, por ejemplo, una "matriz" de riesgos, cruzando tipos con relevancia, con vistas a alcanzar la eficacia económica máxima y el equilibrio financiero de la operación en el tiempo.

4.6.- Distribución del proyecto y organización.

El documento de respuesta incluirá una descripción de la o de las entidades susceptibles de ser creadas para garantizar la puesta en marcha del servicio.

La naturaleza o el perfil de los socios propuestos para constituir el operador del servicio se comunicarán igualmente. Se precisará el estatus jurídico y el objeto de cada una de las entidades implicadas.

4.7.- Montaje jurídico.

Para la constitución de la sociedad y la implantación y la explotación del servicio es posible que se planteen distintas fórmulas jurídicas. El documento de respuesta presentará aquellas fórmulas que los interesados consideren más oportunas. Se precisará en particular, en función de la fórmula jurídica elegida, la naturaleza y el ámbito de aplicación

4.8.- Impacto medioambiental y consecuencias socio-económicas.

El documento de respuesta estimará el beneficio medioambiental previsto tras la puesta en marcha del servicio en función de los tráficos esperados. Se incluirá asimismo un balance socio-económico del proyecto.

4.9.- Observaciones varias.

El documento de respuesta podrá ser objeto de observaciones, esperas o consejos varios no mencionados antes en el presente documento.

5. Modalidades de publicación, condiciones de respuesta y solicitudes de información complementaria.

La presente convocatoria a manifestación de interés se publica en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE): <http://ted.europa.eu/>.

Se publica asimismo:

En Francia:

- En el Boletín Oficial de anuncios de contratación pública (BOAMP) en: <http://djo.journal-officiel.gouv.fr/MarchesPublics/>,

- En el sitio web de "transportes" del Ministerio de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire, en: <http://www.developpement-durable.gouv.fr>, apartado Transports › Mobilité et Transports durables › Transport intermodal › Documentation Transport.

En España:

- En el Boletín Oficial del Estado (BOE) en: [http://www.boe.es/...](http://www.boe.es/),

En el sitio web de Puertos del Estado en <http://www.puertos.es/es-es/TransporteMaritimoCorta%20Distancia/Paginas/AutopistaGijonNantes.aspx>

Fecha límite de recepción de las expresiones de interés El 8 de Septiembre de 2015 a las 16:00 horas.

Las ofertas de los interesados se enviarán por correo certificado con acuse de recibo, o entregarán en mano con acuse de recibo, a las direcciones indicadas a continuación.

Deben enviarse en dos ejemplares originales idénticos, uno redactado completamente en francés y el otro redactado completamente en español.

Dirección postal para el envío de las ofertas:

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer.

Mission intermodalité fret.

Tour Séquoia.

92055 La Défense cedex.

y/o

Puertos del Estado.

Avenida del Partenón, 10.

Campo de las Naciones.

28042 MADRID.

Datos para obtener cualquier información complementaria:

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer.

Mission intermodalité fret.

Florence Pajon,

Tour Séquoia.

92055 La Défense cedex.

y/o

Puertos del Estado.

Álvaro Rodríguez Dapena,

Avenida del Partenón, 10.

Campo de las Naciones.

28042 Madrid.

Madrid, 30 de julio de 2015.- El Presidente de Puertos del Estado.

ID: A150036483-1