

#	Documento	Pregunta	Respuesta
1	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG3	¿Pueden confirmar que la APV realizará la primera entrega de las obras al concesionario no más tarde del 01/01/2022, de acuerdo con el primer ejercicio que los licitadores deben considerar a efectos de su plan de negocio	No se puede confirmar que la APV realizará la primera entrega de las obras al concesionario no más tarde del 01/01/2022. Dicha consideración se requiere para el plan de negocio únicamente a efectos de preparación de la documentación de la oferta. Los plazos comprometidos por la APV para la entrega de las obras son los expuestos en el Anexo II del Pliego de Bases
2	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG5	¿Como se justifica la afirmación de que se van a "aumentar los tráficos actuales" del Puerto de Valencia si, en el caso de ofertar un operador actual del Puerto de Valencia, no se descuenta en el cálculo del VAN de los ingresos mínimos para la APV (55% puntuación concurso) al menos los tráficos mínimos comprometidos por dicho licitador según su vigente título concesional?.	La respuesta a esta pregunta no afecta ni influye o condiciona la posible oferta a presentar por los interesados ni al desarrollo de la futura concesión, por lo que se entiende improcedente contestar a la misma en este momento.
3	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG9	¿La APV tiene previsto construir la totalidad del muelle (1.970 m), con independencia de que el adjudicatario oferte una ocupación parcial del mismo?. En todo caso, si el adjudicatario optase por un desarrollo completo pero en varias fases dilatadas en el tiempo, ¿dicha APV adaptaría sus inversiones a tales fases constructivas?	La respuesta a esta pregunta no afecta ni influye o condiciona la posible oferta a presentar por los interesados ni al desarrollo de la futura concesión, por lo que se entiende improcedente contestar a la misma en este momento.
4	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG10	¿La playa de vías del ferrocarril debe tenerse en cuenta a los efectos de la tasa de ocupación a pagar a dicha APV?	Todo el ámbito espacial de la concesión está sujeto a la tasa de ocupación.
5	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG12	De acuerdo con las toneladas manipuladas en 2018 en el Puerto de Valencia, ¿puede confirmar dicha APV si alguno de los operadores actuales ostenta una influencia efectiva de acuerdo con el art. 121.1 TRLPEMM?	La respuesta a esta pregunta no afecta ni influye o condiciona la posible oferta a presentar por los interesados ni al desarrollo de la futura concesión, por lo que se entiende improcedente contestar a la misma en este momento.
6	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG12	En la medida en que los 3 actuales operadores de contenedores del Puerto de Valencia están accionarialmente controlados directa o indirectamente por empresas navieras, se solicita a la APV que facilite las toneladas de mercancías manipuladas durante 2018 relativas, al menos, a dichas 3 navieras en el Puerto de Valencia.	La respuesta a esta pregunta no afecta ni influye o condiciona la posible oferta a presentar por los interesados ni al desarrollo de la futura concesión, por lo que se entiende improcedente contestar a la misma en este momento.
7	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG13	En relación a la extinción por mutuo acuerdo sobre la base de una capacidad ofertada por uno de los actuales operadores del Puerto de Valencia superior al 150% de su capacidad actual, en un escenario en que dicho licitador pudiera proponer un desarrollo de la terminal en varias fases a largo plazo, ¿qué entiende dicha APV por "estrictamente necesario" cuando indica la Cláusula Décimo Primera que "(...) desde el momento en que se finalicen las obras que se deban acometer en la misma, y cuya ejecución de afectará en el plazo estrictamente necesario una vez entregados los terrenos por la APV"? En este sentido, ¿existe un plazo máximo de tiempo para que el licitador pueda completar su máximo desarrollo?.	El plazo estrictamente necesario es el que así se aprecie desde un punto de vista técnico y constructivo, a la vista de las obras a acometer, teniendo en cuenta los rendimientos de las distintas unidades de obra.
8	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG14	En relación a la solvencia económico-financiera en caso de concurrir varios licitadores de forma conjunta, ¿por qué dicha APV permite que dicho umbral se alcance sumando el patrimonio neto consolidado conjunto, en lugar de exigir que el mismo se alcance de forma proporcional a su participación en la sociedad conjunta?.	La respuesta a esta pregunta no afecta ni influye o condiciona la posible oferta a presentar por los interesados ni al desarrollo de la futura concesión, por lo que se entiende improcedente contestar a la misma en este momento.

9	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG20	En relación a la garantía provisional por el 2% del presupuesto de inversión de las obras e instalaciones, en el caso de que se ejecutasen trabajos más allá del año 2027, ¿considera dicha APV que no sería necesario computar las inversiones en obras e instalaciones previstas a partir del 1 de enero de 2028 a los efectos del cálculo de dicha garantía provisional?.	No se entiende esta pregunta. De acuerdo con el primer párrafo del epígrafe 11 de la página 20, " <i>Dicha garantía se constituirá por un importe equivalente al dos por ciento (2%) del presupuesto de inversión (presupuesto de ejecución sin IVA) de las obras e instalaciones adscritas a la concesión incluidas en el Modelo de Propuesta de Inversión y Tasas a Abonar (Anexo nº VII de este PLIEGO)</i> ". Dicho Anexo VII (pág. 64) contiene una tabla con las inversiones hasta el año 2037; que según lo indicado en la contestación a la pregunta 21 de este cuestionario, debe figurar hasta el año 2036. Por lo tanto, de acuerdo con el pliego, a la respuesta de esta pregunta número 9, para el cálculo de la garantía provisional se deben computar todas las inversiones consignadas en la tabla del Anexo VII y que comprenden las inversiones hasta el año 2036.
10	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG22	En relación a las previsiones de tráfico de importación y exportación, se indica que "si se trata de nuevas líneas regulares, deberán aportarse los compromisos adquiridos con el licitador de las navieras u operadores logísticos". A este respecto, ¿cómo deben justificarse estos compromisos (cartas formales vinculantes, meros acuerdos de intenciones, memorandos de entendimiento)?. Adicionalmente, teniendo en cuenta el horizonte temporal de esta inversión, ¿qué periodo de validez deben incluir estos documentos de compromiso por parte de las navieras?.	Se requiere en la parte del pliego reseñada que cada licitador aporte los compromisos adquiridos. La Base Décimo Quinta del Pliego establece que se valorará la estrategia para la captación de nuevos tráficos del hinterland, en función del grado de compromiso y de efectividad de las acciones a acometer. De la misma manera, se valorará la propuesta del licitador con respecto a su estrategia para la fidelización y captación de tráficos de tránsito, en función del grado de compromiso y efectividad de las acciones a acometer. De acuerdo con esta misma Base, la Comisión Técnica cuando sea necesario adoptará los criterios objetivos que complementen lo establecido, con el fin de permitir una valoración objetiva de las propuestas.
11	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG22	En el supuesto de que el licitador sea un actual concesionario del Puerto de Valencia, dentro de la estrategia de captación de contenedores del plan de negocio, ¿se debe indicar el papel de la nueva Terminal en relación a los volúmenes manipulados por otros operadores en el Puerto de Valencia, en su caso?. En este sentido, si se pone de manifiesto este hecho, ¿qué afectación tendría ello en el criterio de valoración del "Plan de Negocio - Plan comercial/estratégico" valorado en 7 puntos tal y como se describe en las páginas 31 y 32 del Pliego de Bases?	No se entiende esta pregunta, y nuevamente debemos remitirnos al literal de las Bases contenidas en el Pliego. En todo caso se debe recordar que se está licitando el otorgamiento de una concesión de una nueva terminal de contenedores, y que para ello se valorará las ofertas en función de los tráficos esperados, justificados y comprometidos de esa nueva terminal. Nuevamente, de acuerdo con la Base Décimo Quinta, la Comisión Técnica cuando sea necesario adoptará los criterios objetivos que complementen lo establecido, con el fin de permitir una valoración objetiva de las propuestas.
12	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG22	En relación al compromiso del licitador de tener que dirigir el tráfico hacia el transporte ferroviario de la Terminal al menos un 10% del volumen I/E a partir del quinto año de operaciones, ¿se debe considerar en este cálculo los tráficos con origen/destino la actual terminal ADIF-Fuente de San Luis?.	Se considerará tráfico ferroviario a tener en cuenta para llegar al compromiso mencionado en la pregunta, aquel cuyo origen o destino sea una terminal ferroviaria reconocida por la APV en ese momento.
13	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG23	En relación al Equipamiento y la Maquinaria que el licitador se debe comprometer a adscribir a la Terminal para la correcta explotación de la misma, ¿qué tipo de Equipamiento y Maquinaria debe someterse a dicha adscripción o, en su defecto, qué elementos deben no considerarse como adscribibles a la concesión?.	Se deben adscribir a la concesión todo aquel equipamiento que sea necesario para la manipulación de la mercancía y para la correcta operación de la Terminal.
14	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG23	En el supuesto de que el licitador sea un actual concesionario del Puerto de Valencia, por homogeneidad en los criterios de construcción del Plan de negocio e impactos en la valoración económica de las propuestas, ¿los costes de traslado de la maquinaria y equipamiento desde la terminal actual a la nueva terminal deben considerarse como mayor inversión?	Los costes de traslado, e instalación de cualquier maquinaria, sea cual sea su origen tienen la consideración de inversión.
15	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG24	Se requiere a que dicha APV aclare la aplicación del ratio de rendimiento de TEU por equipo de muelle el cual conlleva (o no) la incorporación de nuevas unidades.	No se entiende esta pregunta. La APV ha establecido una capacidad mínima de la terminal en su conjunto. La APV no ha establecido en el pliego la aplicación de ningún ratio de rendimiento para la incorporación de nuevas unidades de maquinaria.
16	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG24/57	En relación a la capacidad mínima de 2.100 TEU/m de muelle/año, dado que el desarrollo mínimo se vería limitado en un 10% en términos de capacidad de patio debido a la obligatoriedad de construir la terminal ferroviaria (10%= 60 metros anchura sobre 600 metros anchura mínima a ofertar), ¿no considera dicha APV que es más consistente considerar un factor corrector sobre dicha capacidad mínima para los metros lineales de muelle que discurren en paralelo a la terminal ferroviaria?.	El criterio de esta APV es el reflejado en los pliegos.

17	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG27	Dentro del punto 1.9 Plan financiero, se indica que "Todos los precios y gastos deben indexarse con la tasa de inflación anual (se asume que es del 2% p.a.)". Entendemos que debe aplicarse una tasa de inflación anual del 2%. No obstante, ¿esta tasa debe aplicarse a todos y cada uno de los conceptos de ingresos/gastos, aunque en la práctica no evolucionen así? Por ejemplo, la evolución de las tasas portuarias no sigue una evolución ligada a la inflación	De acuerdo con lo establecido en el pliego, a efectos de preparación de la oferta la tasa de inflación anual de 2% se debe aplicar a todos los precios y gastos, incluyendo las tasas.
18	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG27	Dentro del punto 1.9 Plan financiero, se indica que "El modelo financiero debe estar de acuerdo con el Plan de negocio del licitador". Entendemos que para el plan financiero, se utilizará la previsión "real" de tráfico esperada por el licitador, y no la previsión de tráfico mínimo comprometido. Por favor, confirmar	Es correcto, el modelo financiero debe tener en consideración la previsión de tráfico, no el compromiso de tráfico mínimo
19	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG27	Dentro del punto 1.9 Plan financiero, se indica que "El modelo financiero debe referirse al plazo de la concesión (sin prórrogas)". Entendemos que significa que se aplica un plazo de 50 años si se va a desarrollo completo desde el inicio, o a un plazo de 35 años en el resto de casos. Por favor, confirmar	Es correcto, el modelo financiero debe referirse al plazo de la concesión (sin prórrogas), por lo tanto si el licitador oferta el desarrollo completo será de 50 años, y en caso contrario será de 35 años.
20	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG28	En relación a las tarifas por T-1 y T-3, debido a las diferentes casuísticas en la forma de liquidar dichas tasas vía tarifas a futuro por el adjudicatario, ¿no debería dicha APV indicar unas tarifas unitarias de referencia aplicables para todos los licitadores, al igual que ha procedido dicha APV para la determinación de los costes asociados a las mismas (ingresos para APV)?. De esta forma se evitarían asimetrías en los ingresos unitarios por estas tasas en los modelos financieros de los licitadores, minimizando potenciales incoherencias entre los planes de negocio que pudieran penalizar la valoración técnica de las propuestas (la Condición 55º del PCGP recoge dichas tarifas máximas, pero no resuelve este asunto)	Las bases para el cálculo de dichas tasas y tarifas son públicas y deberán ser empleados por cada licitador para la confección de su oferta.
21	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG29/35	Dentro del punto 2.- Propuesta Económica se indica que "En cuanto a las inversiones: Se consignarán las inversiones comprometidas de los primeros 15 años que sean necesarias para la puesta en servicio de la terminal en sus distintas fases, si las hubiera". En cambio, en el "Anexo VII el formulario 1. Volumen de inversión" se indica que se deben consignar las inversiones desde 2022 hasta 2037 inclusive, lo que implica 16 años y no 15. ¿Cuál es el criterio que prevalece, el del Anexo VII o el de la página 29 del Pliego de Bases?. Se considera que debe subsanarse el error material.	Esta cuestión ha sido contestada mediante la Resolución del Consejo de Administración celebrado el 27 de marzo de 2019, puesta a disposición de los interesados junto a toda la documentación del expediente.
22	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG29/67	En relación a las tarifas máximas que se propone aplicar en la Terminal a los usuarios: i) ¿Deben solo considerarse las relacionadas con los servicios portuarios de manipulación de mercancías de acuerdo con el art. 130.1 del TRLPEMM? ii) ¿Qué coherencia debe haber entre dichas tarifas máximas ofertadas y las tarifas incluidas en el plan de negocio del licitador?. ¿Existe algún ratio de conversión entre ambas a los efectos exclusivos de dotar de homogeneidad a los planes de negocio de los licitadores?	i). Las tarifas máximas del punto 2. Propuesta Económica, que luego se recoge en el Anexo VII, se refieren únicamente a servicios portuarios de manipulación de mercancías ii). Las tarifas incluidas en el plan de negocio del licitador deberán ser iguales o inferiores a las tarifas máximas ofertadas. No se considera exigible ningún ratio de conversión entre las tarifas máximas y las tarifas aplicadas en el modelo económico financiero.
23	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG31	En el punto 15.1.c) se indica que "La previsión de tráfico del entregable 1.1. del sobre número 2 (Plan comercial y de desarrollo de negocio) sea superior a un 50% de la capacidad de la Terminal solicitada por el licitador en su oferta a partir del cuarto año desde el comienzo de la explotación.". ¿Puede aclarar dicha APV si con ello se refiere a la previsión de tráfico "real" del licitador o, por el contrario, a la previsión de tráfico mínimo?	Tal y como se ha contestado en la pregunta 18, el modelo financiero debe tener en consideración la previsión real de tráfico, no el compromiso de tráfico mínimo.
24	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG33	En el punto de "Estructura tarifaria/tarifas máximas aplicables" se indica: "Se otorgará 3 puntos a la propuesta con una estructura de tarifas máximas, tal que la media del coste máximo a terceros de las 4 operativas completas de manipulación de un contenedor lleno de import/export, y de tránsito, de 20 y de 40 pies cada una de ellas, sea inferior". Se solicita aclarar qué se entiende por "4 operativas completas de manipulación"	Las 4 operativas completas de manipulación son las siguientes: - Operativa de un contenedor de 20 pies de import/export - Operativa de un contenedor de 40 pies de import/export - Operativa de un contenedor de 20 pies de tránsito - Operativa de un contenedor de 40 pies de tránsito Cada operativa consiste en la manipulación necesaria desde el buque a cualquier zona de la Terminal o viceversa

25	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG33	En relación al VAN de las inversiones, cuando dicha APV indica que deben referirse a "primera implantación": i) ¿quedan excluidas las inversiones en reposición? ii) ¿y las inversiones trasladadas desde una terminal existente en el caso de ofertar un licitador existente en el Puerto de Valencia?	i) Sí, quedan excluidas las inversiones de reposición ii) De acuerdo con lo también cuestionado en la pregunta 14 de este cuestionario, se consideran todas las inversiones necesarias que deba realizar el titular de la nueva concesión, por lo tanto también se incluyen los gastos de transporte del equipamiento a instalar.
26	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG33	En relación al VAN de las inversiones en el caso de que el licitador sea un actual operador del Puerto de Valencia, ¿computaría la maquinaria y equipamiento que se trasladasen?. En caso afirmativo, ¿el valor de dichos elementos trasladados debe ser verificado por un experto independiente que acredite el adecuado valor de mercado de tales elementos?.	Para el cálculo del VAN de las inversiones, la APV considerará todas las inversiones que el licitador consigne en el correspondiente anexo, porque considere que deberán ser ejecutadas por el titular de la nueva concesión para su puesta en marcha. El licitador deberá cuantificar dichas inversiones de la manera más adecuada.
27	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG33	El VAN, ¿debe calcularse a fecha 1 de enero de 2022 o 31 de diciembre de 2022?	El VAN se calculará por la APV a 31 de diciembre de 2022
28	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG34	En relación a la T-1 y T-3, ¿qué valores de tasa promedio (€/TEU) debe considerarse en el plan de negocio para los contenedores vacíos (I/E y de tránsito)?	La página 34 describe los criterios a emplear por la APV para valorar las ofertas. La APV en su valoración no va a puntuar los tráficos de contenedores vacíos, por lo que no se establece ninguna tasa promedio para estos tráficos.
29	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG34 y PÁG35	En relación a la propuesta económica, entendemos que los valores propuestos para el VAN de los ingresos y la inversión de la APV deben tener en cuenta el efecto de la inflación. Por favor, confirmar. En dicho caso, ¿se aplica la tasa de inflación anual del 2% como en el caso del Plan Financiero? Por favor, confirmar.	Para el cálculo del VAN de la APV de los ingresos y de la inversión la APV no aplicará la tasa de inflación anual del 2%
30	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG37	En relación al 80% en caso de extinción por mutuo acuerdo en caso de licitadores que sean actualmente operadores en el Puerto de Valencia, con independencia de que la forma y plazos deban recogerse en la resolución por la que se selecciona la oferta: a) ¿Qué criterios homogéneos deben considerarse por dichos licitadores en su plan de negocio respecto a la "forma y plazos" para computar dicho importe en su plan de negocio?. A este respecto, a criterio de dicha APV, ¿dicha cuantía formaría parte de la propuesta económica del licitador y, por lo tanto, computaría en los criterios de valoración del concurso de forma favorable al mismo?	El licitador debe presentar un plan de negocio de la nueva concesión. La posible transacción económica por la extinción de mutuo acuerdo de otro título concesional no es parte de este expediente administrativo.
31	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG37	En relación al 80% en caso de extinción por mutuo acuerdo en caso de licitadores que sean actualmente operadores en el Puerto de Valencia, ¿cuál ha sido el criterio para determinar dicho 80% y no el 100%?	La respuesta a esta pregunta no afecta ni influye o condiciona la posible oferta a presentar por los interesados ni al desarrollo de la futura concesión, por lo que se entiende improcedente contestar a la misma en este momento.
32	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG37	En relación al 80% en caso de extinción por mutuo acuerdo, ¿se podrían presentar de forma conjunta al concurso 2 de los actuales operadores en el Puerto de Valencia?. En caso afirmativo, ¿aplicarían las condiciones de extinción por mutuo acuerdo y, por tanto, la compensación del 80%, a los 2 operadores, a ninguno de ellos, solo a 1 de ellos?. Por favor, requerimos a dicha APV a que clarifique dicho procedimiento en caso de producirse.	En cuanto a la posibilidad de que haya licitadores que concurran al concurso de forma conjunta, no existe ninguna limitación adicional a las establecidas en los pliegos y en la legislación vigente. En el caso de que haya dos operadores actuales que concurran de forma conjunta a la licitación aplicarían las condiciones de extinción por mutuo acuerdo de forma conjunta. - Si la capacidad ofertada de la nueva terminal fuera superior al 150% de la suma de las capacidades de cada una de las terminales propiedad de los licitadores, la APV accedería a una extinción por mutuo acuerdo de ambas concesiones. - Si la capacidad ofertada de la nueva terminal fuera inferior al 150% de la suma de las capacidades de cada una de las terminales propiedad de los licitadores, pero superior al 150% de la capacidad de una de las terminales propiedad de los licitadores, la APV accedería a una extinción por mutuo acuerdo de dicha concesión.

33	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG49	Respecto al cronograma de obras determinado en el anteproyecto se establecen 3 fases potenciales de entrega (mes 24, mes 37 y mes 44,5 desde inicio de obras). Sin embargo, ello no es compatible con lo señalado en la página 66 del Pliego en la que tan solo figuran 2 fases de construcción a ofertar por el licitador. Se precisa aclaración por parte de dicha APV a dicho extremo. En todo caso, ¿podrían figurar en la oferta del licitador varias fases constructivas y no solo las 2 indicadas en la oferta?	La APV se compromete a poner el dominio público a disposición del futuro concesionario de acuerdo con el cronograma del Anexo II del pliego de Bases. La APV requiere a los licitadores que, independientemente de las múltiples fases que puedan proyectar de ejecución de obras y puesta en servicio, adquieran el compromiso de ejecutar las obras cumpliendo como máximo TRES hitos (primera fase, segunda fase y final).
34	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG49	Teniendo en cuenta todos los trabajos previos necesarios antes que dicha APV pueda empezar con sus obras, ¿van a transcurrir más de 24 meses desde el acuerdo de otorgamiento de la concesión hasta la efectiva puesta a disposición de los terrenos al adjudicatario?	El artículo 81 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, señala que no podrán transcurrir más de dos años desde el acuerdo de otorgamiento de la conceisón hasta la efectiva puesta a disposición de los terrenos.
35	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG49	Respecto al cronograma de obras, se habla de plazos desde el inicio de obras. Sin embargo, se requiere a que dicha APV confirme si los trabajos a ejecutar por dicho Organismo pudieran empezar antes de 2020, una vez completadas las fases de otorgamiento de la concesión, redacción de los proyectos, licitación y adjudicación de tales obras, etc.	La respuesta a esta pregunta no afecta ni influye o condiciona la posible oferta a presentar por los interesados ni al desarrollo de la futura concesión, por lo que se entiende improcedente contestar a la misma en este momento.
36	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG57	En relación al criterio de productividad mínima de 100 movimientos/hora bruta buque > 10.000 TEU, ¿puede dicha APV matizar si estos movimientos se refieren a número de contenedores, contenedores y tapas, izadas (lift-on, lift-off), TEU?.	Los 100 movimientos/ hora bruta buque se refieren a cualquier movimientos de grúa de remoción de un elemento (contenedor, tapa, etc.) y su depósito en el muelle o viceversa.
37	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG57	En relación al cumplimiento de los criterios técnicos mínimos relacionados con las "operaciones de muelle", "operaciones de puerta" y/u "operaciones ferroviarias": a) ¿Qué tipo de seguimiento va a establecer dicha APV al adjudicatario, una vez la terminal entre en funcionamiento, para velar por el adecuado cumplimiento de los mismos?. En caso de incumplimiento, ¿qué regimen sancionador sería de aplicación por parte de dicha APV?. ¿Cabría la posibilidad de que dicha APV pudiera incoar expediente de caducidad de la concesión?	El régimen de inspección es el establecido en los pliegos y en la legislación vigente. El régimen sancionador es el establecido en los pliegos y en la legislación vigente.
38	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG65	Se indica que la superficie mínima debe ser de 480.000 metros cuadrados. Sin embargo, en la página 41 del Pliego de Bases se indica que la superficie mínima son 49 Ha.Se solicita la modificación de los pliegos para aclarar esta cuestión. En caso negativo ¿que dato es el correcto?	Esta cuestión ha sido contestada mediante la Resolución del Consejo de Administración celebrado el 27 de marzo de 2019, puesta a disposición de los interesados junto a toda la documentación del expediente.
39	PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO . PÁG66	Al igual que se preguntaba por la posibilidad en la oferta del licitador de establecer una construcción a ejecutar que no quede definido exclusivamente a un máximo de 2 fases, ¿considera dicha APV que el licitador puede ofertar unos plazos para la puesta en servicio de cada fase de acuerdo con el desarrollo de las fases constructivas?	La APV requiere a los licitadores que, independientemente de las múltiples fases que puedan proyectar de ejecución de obras y puesta en servicio, adquieran el compromiso de poner en servicio la terminal cumpliendo como máximo TRES hitos (primera fase, segunda fase y final).
40	PLIEGO DE CONDICIONES GENERALES Y PARTICULA RES. PÁG.4	Respecto al plazo improrrogable de la concesión, requerimos a que dicha APV pueda aclarar si dicha afirmación afecta o no a la aplicación de cualquiera de los supuestos previstos en el art. 82.2.c) del TRLPEMM por el que el concesionario pudiera de forma excepcional alcanzar un plazo máximo del 50% del plazo inicial.	La APV ha seguido el criterio legal del plazo máximo de las concesiones. No obstante, si se da el supuesto excepcional del Art. 82 .2.c) del TRLPEMM habrá que estar a los requisitos exigidos para en su caso acceder o no la prórroga excepcional no prevista en el título.
41	PLIEGO DE CONDICIONES GENERALES Y PARTICULA RES. PÁG.5	Respecto al compromiso de suscribir y desembolsar las ampliaciones de capital necesarias para cumplir con los requisitos de fondos propios mínimos (punto 2), y en la medida en que para la determinación de los mismos se computan los préstamos participativos, por analogía ¿puede confirmarnos dicha APV que podrán constituirse/ampliarse préstamos participativos, de forma complementaria o sustitutiva a las ampliaciones de capital previstas anteriormente, a fin de dar cumplimiento a los requisitos de fondos propios mínimos a lo largo del periodo concesional?	De acuerdo con lo establecido en los pliegos, sí.

42	PLIEGO DE CONDICIONES GENERALES Y PARTICULA RES. PÁG.5	En el punto 4 se indica que los Socios podrán facilitar a la Sociedad no solo desembolsos de capital social sino también préstamos subordinados. Dado que en el punto 2 se indica que son parte de los fondos propios los préstamos participativos, rogamos a que dicha APV pueda confirmar que los préstamos participativos también deben ser tomados en consideración en el punto 4 de dicha página,	No se entiende esta pregunta. Nos remitimos a la literalidad del pliego, por el que en el punto 4 se indica que los préstamos que faciliten los socios o accionistas a la Sociedad Concesionaria (sean del tipo que sean), deberán tener la condición de subordinados respecto del total de recursos ajenos de la Sociedad Concesionaria en cuanto al orden de prelación de deudas a todos los efectos civiles y mercantiles.
43	PLIEGO DE CONDICIONES GENERALES Y PARTICULA RES. PÁG.16	Respecto a la garantía de explotación a otorgar por el adjudicatario en el plazo de 1 mes desde el reconocimiento final de obras, ¿la APV tomará en consideración como base de cálculo el primer año de explotación del modelo económico del licitador?	La APV calculará la garantía de explotación en base a las tasas previstas en el modelo económico presentado cumpliendo el artículo 94 del TRLPMM, sin perjuicio del régimen de actualización de la misma.
44	PLIEGO DE CONDICIONES GENERALES Y PARTICULA RES. PÁG.25/52	En relación al seguro de Daños Materiales, requerimos a dicha APV para que nos confirme si la obra civil relativa a la construcción por parte de dicha APV del atraque y zona de maniobra deben ser o no incluidas dentro de la póliza de daños del adjudicatario,	El alcance de la póliza de daños materiales que suscriba el concesionario deberá ser definido por el mismo de acuerdo con el pertinente análisis de riesgos, tomando en consideración la singularidad de la obra civil de la que se trata, muelle de gravedad de cajones de hormigón, y las obligaciones de conservación y mantenimiento que recaen íntegramente en el concesionario.
45	PLIEGO DE CONDICIONES GENERALES Y PARTICULA RES. PÁG.37	En el caso de ir por la Opción A (plazo concesional 35 años), si el concesionario se comprometiese posteriormente al otorgamiento concesional a ampliar su superficie concesionada asumiendo la inversión sobre la superficie ampliada y siempre que representasen >20% del valor actualizado de la inversión inicialmente prevista, ¿a juicio de dicha APV el concesionario estaría calificado para serle otorgada una prórroga hasta un plazo total máximo de 50 años?	El régimen de prórrogas se regirá por el pliego y lo que resulte legalmente aplicable.
46	PLIEGO DE CONDICIONES GENERALES Y PARTICULA RES. PÁG.37	Siguiendo con el punto anterior, en el caso de ir por la Opción A (plazo concesional 35 años) y solicitar posteriormente la prórroga sobre la base de inversiones adicionales a las inicialmente previstas, requerimos a dicha APV para que confirme que no sería necesario que haya transcurrido un tercio del plazo de vigencia de la concesión antes de poder solicitar dicha prórroga.	El régimen de prórrogas se regirá por el pliego y lo que resulte legalmente aplicable.
47	PLIEGO DE CONDICIONES GENERALES Y PARTICULA RES. PÁG.42	En el epígrafe a) se incluyen como "servicios portuarios" las operaciones de almacenamiento y tránsito, cuando el art. 130.1 del TRLPEMM no contempla tales actividades dentro del concepto "servicio portuario de manipulación de mercancías". Se solicita a dicha APV a que aclare dicho extremo, especialmente teniendo en cuenta su impacto en el criterio de valoración del "plan de negocio - Estructura tarifaria/tarifas máximas aplicables"?	La operación de almacenamiento no se refiere al servicio comercial si no a la tarea 5ª de la letra b del apartado 1º del Art. 130. La operación de tránsito se refiere al servicio portuario en la medida en que implica una descarga de buque para carga en otro, descontando la actividad de depósito en la concesión entre una operación y otra. En este sentido y respecto al Plan de Negocio no procede la fijación por la APV de tarifas máximas por servicios comerciales más allá de las que establezca el propio concesionario motu proprio en su oferta
48	PLIEGO DE CONDICIONES GENERALES Y PARTICULA RES. PÁG.42	En el epígrafe h) se indica que se deben cumplir los rendimientos mínimos (...) que se recogen en la condición 46º. Sin embargo, en dicha condición no se establece ningún rendimiento mínimo que, por otra parte, sí que constaba en el Anexo IV (págs. 57/58) del Pliego de Bases. Requerimos a que dicha APV pueda aclarar tal discrepancia.	La frase del epígrafe h) hace referencia a dos conceptos: "i) cumplir con los rendimientos mínimos" y ii) alcanzar los tráficos mínimos especificados en su oferta tal y como se recoge en la condición 46ª de las CP.

49	PLIEGO DE CONDICION ES GENERALES Y PARTICULA RES. PÁG.42	En el epígrafe j): a) Requerimos a dicha APV para que confirme si el servicio de puertas también debe operar 24/7 o, por el contrario, que el concesionario garantice la prestación de dicho servicio en caso de demanda efectiva. b) Requerimos a dicha APV para que confirme que la oferta de tarifas máximas por el concesionario, a aprobar por dicha APV, se circunscriben exclusivamente a los servicios portuarios de manipulación de mercancías (art. 130.1 TRLPEMM)	a) La APV confirma que el servicio de puertas debe operar 24/7. b) La oferta de tarifas máximas a aprobar por la APV se circunscriben exclusivamente a los servicios portuarios de manipulación de mercancías.
50	PLIEGO DE CONDICION ES GENERALES Y PARTICULA RES. PÁG.47	En relación a la tasa de ocupación de infraestructuras e instalaciones: a) ¿qué criterio se ha seguido para determinar una vida útil de 30 años cuando históricamente dicha APV ha amortizado tales inversiones a un plazo mayor? b) En todo caso, sabiendo que dicha vida útil de 30 años se emplea para calcular uno de los dos parámetros empleados de la cuota íntegra de dicha tasa de ocupación, requerimos a dicha APV a que confirme que, transcurridos dichos 30 años, dejará de liquidarse al concesionario dicha parte de la cuota íntegra por ocupación de infraestructuras e instalaciones al haber quedado el valor del bien ocupado totalmente amortizado desde entonces.	a) La respuesta a esta pregunta no afecta ni influye o condiciona la posible oferta a presentar por los interesados ni al desarrollo de la futura concesión, por lo que se entiende improcedente contestar a la misma en este momento. B) Siempre que la legislación vigente en el momento lo contemple, transcurrida la vida útil del bien ocupado, dejará de liquidarse al concesionario la parte correspondiente a la depreciación anual del mismo, calculada de acuerdo con el artículo 175 c) del Texto Refundido de la ley de Puertos y de la Marina Mercante.