

Alcance Digital N° 16 a La Gaceta N° 54

DIARIO OFICIAL

AÑO CXXXIII	La Uruca, San José, Costa Rica, jueves 17 de marzo del 2011	37 Páginas
-------------	---	------------

PODER EJECUTIVO

DECRETOS

**CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA CON SERVICIOS PÚBLICOS
PARA EL FINANCIAMIENTO, DISEÑO, CONSTRUCCIÓN,
OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA NUEVA
TERMINAL DE CONTENEDORES DE MOÍN**

N°-36443-MOPT-H
LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA,
EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES,
Y EL MINISTRO DE HACIENDA

En el ejercicio de las facultades que les confiere los artículos 140, inciso 3) y el 18) y 146 de la Constitución Política y lo establecido en la Ley N° 7762 o Ley General de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos del 14 de abril de 1998 y su Reglamento Decreto N° 27098- MOPT del 12 de junio de 1998 y sus reformas.

Considerando:

I. —Que la Ley General de Concesión de Obra Pública con Servicio Público N° 7762 del 14 de abril de 1998 y su Reglamento Decreto Ejecutivo N° 27098-MOPT del 12 de junio de ese mismo año, establecen que se entiende como Administración Concedente el Poder Ejecutivo, quien actuará por medio del Consejo Nacional de Concesiones, por el propio Ministerio de Obras Públicas y Transportes y por la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo de la Vertiente Atlántica para realizar el proceso de concesión de obra y servicios públicos en el complejo portuario Limón-Moín.

II. —Que en el artículo 2.1 de la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos establece “Toda obra y su explotación son susceptibles de concesión cuando existan razones de interés público, que deberán constar en el expediente mediante acto razonado”.

III. —Que de conformidad con el Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014 María Teresa Obregón Zamora, una de las grandes metas nacionales propuesta por el Gobierno de la República está referida a la culminación, recuperación y ampliación de la infraestructura portuaria en Moín y Limón, elevando la productividad de los Puertos del Caribe, como eje de desarrollo de la Provincia de Limón y de Costa Rica en general, en concordancia con lo que establece el Plan Maestro para el Complejo Portuario Limón-Moín, utilizando los mecanismos de concesión de obra pública regulados por la Ley General de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos N°7762 su Reglamento y reformas.

IV. —Que mediante Decreto Ejecutivo N°34307-MCI-MOPT-MTSS Gaceta N°31, publicado el 13 de febrero de 2008, el Gobierno de la República dispuso dar inicio al Proceso de Modernización del Subsector Portuario Nacional en la Vertiente del Caribe y la creación de comisiones interinstitucionales para su implementación.

V. —Que mediante acuerdo firme del Consejo de Administración de JAPDEVA adoptado en la Sesión Ordinaria N° 45-2008, celebrada el 22 de diciembre de 2008, Art. VII-a, Acuerdo N°898-08, se autorizó al Presidente Ejecutivo para la suscripción del respectivo Convenio de Gestión Interinstitucional.

VI. — Que mediante acuerdo tomado en la Sesión ordinaria N° 32-2008, del 9 de octubre de 2008, el Consejo Directivo del Consejo Nacional de Concesiones aprobó la suscripción de un convenio con JAPDEVA, con el objetivo de coadyuvar y colaborar con dicha entidad en la preparación, elaboración y publicación del cartel de licitación, para que posteriormente, proceda el Poder Ejecutivo a emitir el acto de adjudicación y suscripción del contrato de concesión, en caso de resultar conveniente a los intereses del país.

VII. —Que el día 15 de enero de 2009, MOPT, JAPDEVA y CNC suscribieron el Convenio de Gestión Interinstitucional para regular las relaciones entre ellas, derivadas de la gestión de los proyectos de concesión de obra pública establecidos por Ley 7762.

VIII. —Que mediante acuerdo N° 4, tomado en la Sesión Ordinaria No 01-2009, del 15 de enero del 2009, el Consejo Nacional de Concesiones decidió dar inicio al proceso licitatorio para otorgar en Concesión de Obra Pública con Servicio Público, la Construcción y Operación de las Terminales Portuarias contempladas en las fases dos y tres del Plan Maestro para el Desarrollo Portuario Limón-Moín, elaborado por la firma Holandesa Royal Haskoning y aprobado por el Consejo de Administración de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA).

IX. —Que es de alta prioridad para el país construir la infraestructura portuaria que se requiere para propiciar un desarrollo sostenible de la actividad económica nacional.

Por tanto,

DECRETAN:

Artículo 1°—Otorgar la Declaratoria de Interés Público al proyecto de la Licitación Pública con Invitación Internacional N°2009LI-000001-00200 para la “Concesión de obra pública con servicios públicos para el financiamiento, diseño, construcción, operación y mantenimiento de la Nueva Terminal de Contenedores de Moín.”

Artículo 2°—Todas las entidades del sector público costarricense y los órganos adscritos, que por ley, reglamento o normativa interna deban asumir obligaciones y ejercer atribuciones, quedan comprometidos ante el Consejo Nacional de Concesiones a cumplir diligentemente lo propio de sus competencias, con el objeto de garantizar la oportuna y eficiente ejecución del contrato de concesión.

Artículo 3°—Se incluyen dentro de los órganos y entes que deben cumplir con este deber de colaboración, los siguientes:

- a) Ministerio de Hacienda;
- b) Ministerio de Trabajo y Seguridad Social;
- c) Ministerio de Obras Públicas y Transportes;
- d) Ministerio de Ambiente, Energía y Telecomunicaciones;
- e) Ministerio de Seguridad Pública, Gobernación y Policía;
- f) Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo de la Vertiente Atlántica;
- g) Instituto Costarricense de Turismo;
- h) Refinadora Costarricense de Petróleo

Artículo 4°—Rige a partir de su firma.

Dado en la Presidencia de la República—San José, a los veintiocho días del mes febrero del año dos mil once.

LAURA CHINCHILLA MIRANDA

Francisco Jiménez Reyes

Ministro de Obras Públicas y Transportes

Fernando Herrero Acosta

Ministro de Hacienda



ACUERDOS

**MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES
Y MINISTERIO DE HACIENDA**

ACUERDO N° 018- MOPT-H

LA PRESIDENTA DE LA REPUBLICA,

EL MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES Y EL

MINISTRO DE HACIENDA

En el ejercicio de las facultades que les confiere los artículos 140, inciso 3) y el 18) y 146 de la Constitución Política y lo establecido en la Ley N° 7762 o Ley General de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos del 14 de abril de 1998 y su Reglamento Decreto N° 27098- MOPT del 12 de junio de 1998 y sus reformas.

RESULTANDO:

PRIMERO: Que de conformidad tanto del Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010 Jorge Manuel Dengo Obregón, como del Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014 María Teresa Obregón Zamora, una de las grandes metas nacionales propuesta por el Gobierno de la República está referida a la culminación, recuperación y ampliación de la infraestructura portuaria en Moín y Limón, elevando la productividad de los Puertos del Caribe, como eje de desarrollo de la Provincia de Limón y de Costa Rica en general, en concordancia con lo que establece el Plan Maestro para el Complejo Portuario Limón-Moín, utilizando los mecanismos de concesión de obra pública regulados por la Ley General de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos N°7762 su Reglamento y reformas.

SEGUNDO: Que mediante Decreto Ejecutivo N°34307-MCI-MOPT-MTSS Gaceta N°31, publicado el 13 de febrero de 2008, el Gobierno de la República dispuso dar inicio al Proceso de Modernización del Subsector Portuario Nacional en la Vertiente del Caribe y la creación de comisiones interinstitucionales para su implementación.

TERCERO: Que mediante acuerdo firme del Consejo de Administración de JAPDEVA adoptado en la Sesión Ordinaria N° 45-2008, celebrada el 22 de diciembre de 2008, Art. VII-a, Acuerdo N°898-08, se autorizó al Presidente Ejecutivo para la suscripción del respectivo Convenio de Gestión Interinstitucional.

CUARTO: Mediante acuerdo tomado en la Sesión ordinaria N° 32-2008, del 9 de octubre de 2008, el Consejo Directivo del Consejo Nacional de Concesiones aprobó la suscripción de un convenio con JAPDEVA, con el objetivo de que este Consejo coadyuve y colabore con dicha entidad en la preparación, elaboración y publicación del cartel de licitación, para que posteriormente, proceda el Poder Ejecutivo a emitir el acto de adjudicación y suscripción del contrato de concesión, en caso de resultar conveniente a los intereses del país

QUINTO: Que mediante acuerdo N° 4, tomado en la Sesión Ordinaria No 01-2009, del 15 de enero del 2009, el Consejo Nacional de Concesiones decidió dar inicio al proceso licitatorio para otorgar en Concesión de Obra Pública con Servicio Público, la Construcción y Operación de las Terminales Portuarias contempladas en las fases dos y tres del Plan Maestro Portuario elaborado por la firma Holandesa Royal Haskoning y aprobado por el Consejo de Administración de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA).

SEXTO: Que en La Gaceta N° 78 del 23 de abril del 2009, se publicó el cartel de la Licitación Pública con Invitación Internacional N°2009LI-000001-00200 para la “Concesión de obra pública con servicios públicos para el financiamiento, diseño, construcción, operación y mantenimiento de la Nueva Terminal de Contenedores de Moín.”

SÉTIMO: Que producto de las solicitudes de aclaración, los recursos de objeción presentados y del criterio rendido por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), se debieron efectuar modificaciones al cartel, lo que llevó a efectuar una última publicación en La Gaceta No. 146 del 28 de julio del 2010 donde se establece la fecha y hora para el cierre de recepción de ofertas el 17 de agosto del 2010 a las catorce horas.

OCTAVO: Que a la hora y fecha de recepción de las ofertas se recibió como única oferta la presentada por APM TERMINALS CENTRAL AMÉRICA B. V.

NOVENO: De acuerdo a lo establecido en el Cartel, en la cláusula **6.4.1 Apertura de las ofertas económicas**, habiendo la Comisión de Evaluación determinado en el Oficio No. CTCM-001-2010 conteniendo el Informe de Evaluación de la Oferta Técnica, que la Oferta Técnica presentada por APM Terminals Central America B.V. cumplió a cabalidad con los requisitos legales y con las condiciones mínimas de experiencia técnica y capacidad financiera, la Junta Directiva del Consejo Nacional de Concesiones en la Sesión Ordinaria No. 26-2010 del 2 de diciembre del 2010, tomó el acuerdo No. 3 en el que se autorizó a la Administración publicar en La Gaceta la invitación a los interesados en participar en el acto de apertura de la oferta económica base y oferta económica alternativa presentadas por el Oferente, lo que se hizo en el Alcance No. 32 de La Gaceta No. 236 del 6 de diciembre del 2010, acto programado para las 9:00 horas del jueves 9 de diciembre del 2010, en las instalaciones del CNC.

DÉCIMO: En la hora y fecha programada se procedió a la apertura de los sobres correspondientes a la Oferta Económica Base y Oferta Económica Alternativa.

DÉCIMO PRIMERO: Que según Acuerdo N°073-11, Artículo II-a, de la Sesión ordinaria N° 08-2011 de 24 de febrero de 2011 de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo de la Vertiente Atlántica y en el acuerdo N°2 de la Sesión Extraordinaria N°2-2011 de 28 de febrero de 2011 del Consejo Nacional de Concesiones, ambas entidades conocieron los informes técnicos presentados por la Comisión de evaluación de ofertas de TCM mediante oficio CTCM-004-20011 de fecha 18 de febrero del 2011, así como los informes técnicos y jurídicos presentados tanto por el consultor jurídico externo José Antonio Solera Viquez mediante oficio No JASV-006-2011 de fecha 7 de febrero del 2011 y la evaluación técnica y económica realizada por el grupo de expertos portuarios internacionales contratados por el BID a solicitud de colaboración del Gobierno de la Republica y acordaron acoger la recomendación de adjudicación a APM TERMINALS CENTRAL AMÉRICA B. V.

DÉCIMO SEGUNDO: Que de conformidad con lo establecido en el Artículo 21.2 de la Ley General de la Administración Pública, así como en los numerales 5.4 y 8 de la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos, al Poder Ejecutivo le corresponde en forma exclusiva adjudicar y suscribir los contratos de concesión de los aeropuertos internacionales, muelles y puertos tanto nuevos como existentes.

CONSIDERANDO

PRIMERO: La "COMISIÓN DE EVALUACIÓN", Comisión de Evaluación de las Ofertas fue integrada mediante oficio de la Secretaria Técnica del CNC, oficio No. 1108 DST-OF-830-2010 del 16 de agosto del 2010, por los siguientes funcionarios: Licenciada Alexandra Cerdas Pérez y el Ingeniero José Humberto Zúñiga Jiménez, por el Consejo Nacional de Concesiones (CNC); el Ingeniero Julio Cesar Sarmiento Vargas y el Licenciado Wilfredo Mena Tijerino, representando a JAPDEVA; el Ingeniero Luis Fernando Araya Mondragón y el Ingeniero Jorge Alfredo Mora Gutiérrez, designados por la División Marítimo Portuaria del MOPT.

SEGUNDO: De conformidad con la clausula 5.1 del cartel "COMISIÓN Y ACTO DE APERTURA", la Comisión designada procedió a la apertura de la Oferta Técnica clausula 6.3 del cartel "PROCEDIMIENTO DE VERIFICACION DE REQUISITOS", y el procedimiento de evaluación se realizó en etapas allí contenidas, verificando en el orden

indicado el cumplimiento de los requisitos legales, la experiencia técnica del oferente, la capacidad financiera y el anteproyecto conceptual.

TERCERO: En relación con el cumplimiento de los requisitos legales y de conformidad con lo dispuesto en la cláusula 6.3.1.1 la Comisión de Evaluación procedió al análisis exhaustivo de los aspectos formales de la Oferta Técnica presentada por APM Terminals Central America B.V., determinándose en algunos aspectos la necesidad de efectuar prevenciones al oferente respecto a la información aportada en la oferta, en aspectos tales como la experiencia en la consecución del financiamiento tal y como lo establece la cláusula 4.8.1.1.

CUARTO: En atención a tales requerimientos el Consorcio Oferente atendió en tiempo y forma las aclaraciones solicitadas por la Administración, las que permitieron completar la información necesaria para el análisis de los aspectos legales y formales de la oferta, pudiéndose así corroborar que el oferente se ajusta en todo a lo solicitado en el cartel. El criterio de la Comisión de Evaluación es que la oferta presentada por APM Terminals Central America B.V., cumple con los requisitos legales y formales exigidos en el Cartel de Licitación.

QUINTO: Que para la evaluación de la capacidad financiera y experiencia exitosa del oferente, la Comisión Evaluadora determinó que se cumple con lo requerido por el cartel en los siguientes términos: Verificó la experiencia técnica del oferente y la experiencia consecución de financiamiento, la cual fue aportada por A.P. Moller-Maersk A/S, empresa del mismo grupo empresarial, la acreditó por el equivalente de \$773.836.339 (setecientos setenta y tres millones ochocientos treinta y seis mil trescientos treinta y nueve dólares). La experiencia como operador de terminales portuarias fue acreditada por MAERSK ESPAÑA S.A. y por APM TERMINALS ROTTERDAN B.V., ambas empresas del mismo grupo empresarial. La Comisión de Evaluación concluyó entonces que la acreditación de la experiencia en la operación de concesiones portuarias presentada por el Oferente cumple en todo con lo requerido en el cartel de licitación.

SEXTO: En cuanto a la verificación de la capacidad financiera, la información presentada corresponde a A.P. Moller-Maersk A/S, sociedad del mismo grupo empresarial que acreditó su patrimonio, flujo de caja de operaciones y la obtención del financiamiento, aportando los estados financieros de los periodos 2007, 2008 y 2009. La Comisión de Evaluación procedió con la revisión de los requisitos formales de presentación de la información financiera, exigida en el cartel, así como la verificación de la congruencia y relación lógica que debe existir entre los datos e información de los documentos presentados. En razón de ello, se analiza la solidez de los estados financieros, partiendo de la "estructura de capital",

entendida como la relación entre la deuda y el capital de la empresa, según lo define el cartel de licitación. De los estados financieros auditados de A.P. Moller / Maersk A/S, presentados en la oferta, para los períodos terminados al 31 de diciembre de los años 2007/2009, y para el análisis de los índices de endeudamiento, se consideró la razón de deuda, razón de endeudamiento, patrimonio, flujo de caja de operaciones, cartas de intención de financiamiento, plan de inversiones y financiamiento, cumpliendo así la oferta en todo con las disposiciones cartelarias.

SÉTIMO: El cartel de licitación en su cláusula 4.9.5 “Plan de Inversiones y Financiamiento” obliga la presentación de un plan de financiamiento que identifique: a) Quién o quiénes aportarán el patrimonio de la concesionaria e indicar cualquier condición o convenio relevante, b) el porcentaje de participación en el capital social del Consorcio, siendo que el oferente debe comprometerse como mínimo a que el 20% del costo total del proyecto será financiado con el patrimonio del concesionario; y c) Presentar carta de intención de los socios con los términos y condiciones bajo los cuales será aportado el patrimonio, en las proporciones de su participación societaria. El Oferente cumplió con los anteriores requisitos, presentando carta de intención de los accionistas, documento en el que se define: a) El capital de la compañía concesionaria será suministrado por APM TERMINALS CENTRAL AMERICA B.V. y APM TERMINALS B.V. ambas empresas constituidas de conformidad con las leyes de Holanda. b) APM TERMINALS CENTRAL AMERICA B.V. y APM TERMINALS B.V. planean financiar aproximadamente el 45% del costo total del proyecto con el capital social de la compañía concesionaria. El 55% restante del costo del proyecto sería financiado mediante financiamiento. c) APM TERMINALS CENTRAL AMERICA B.V. y por APM TERMINALS B.V. declaran que el capital social suministrado se dará como contraprestación a la propiedad del 100% de las acciones de la compañía concesionaria.

OCTAVO: Respecto a la verificación de anteproyecto conceptual, el plan de operación y mantenimiento, los mismos cumplen con los requisitos técnicos mínimos. La cláusula 4.10 “PRESENTACIÓN DE REQUISITOS TÉCNICOS MÍNIMOS (RTM)”, define que el Oferente debe presentar los planes técnicos respetando los RTM que se detallan en la Parte II de este cartel, denominada “El Contrato” que establece la información requerida en cuanto al Diseño Conceptual, Plan de Construcción, Plan de Operación y de Mantenimiento. De acuerdo a lo solicitado en el cartel, el Oferente con su oferta técnica presentó un “Diseño Conceptual de la Terminal de Contenedores de Moín”, que incluye en detalle la conceptualización y el funcionamiento de lo propuesto, contemplando como mínimo las obras descritas en la cláusula 3.8.2 de la segunda parte del cartel y cumpliendo obligatoriamente con las normas de diseño, especificaciones técnicas usuales en la ejecución de este tipo de obras y demás disposiciones contenidas en el cartel. De acuerdo a

lo requerido en el cartel y lo aportado por el Oferente, la Comisión de Evaluación determinó que el Diseño Conceptual presentado cumple con los requisitos técnicos mínimos.

NOVENO: De acuerdo a la cláusula 10.4.2 del cartel, el oferente cumplió con la entrega del Plan de Construcción de Obras, que contiene un Plan de Inversiones de Construcción y Equipamiento para el período de construcción de las obras del proyecto y a los equipos necesarios para la operación de la Terminal. Asimismo presenta un cronograma propuesto para la construcción de las obras del proyecto conteniendo una descripción general del Plan de Construcción con los frentes de trabajo, la duración de cada una de las obras, la maquinaria especializada que se piensa emplear y otros hitos importantes del proceso de construcción. El plazo de construcción de la fase 2 de la nueva terminal se ejecutará de conformidad con la cláusula 8.3 del contrato y como a continuación se detalla: a. Fase 2 A. Los dos primeros puestos de atraque deberán construirse en un plazo de treinta y seis meses contados a partir de la emisión de la orden de inicio para la concesión. b. Fase 2 B. El tercer puesto de atraque deberá construirse en un plazo de ciento veinte meses contados a partir de la orden de inicio de explotación de los dos primeros puestos de atraque de esta fase. Este plazo se ampliará más allá del plazo máximo aquí establecido, en atención a la demanda, debiendo ser construido cuando se alcance un volumen de carga anual de 1.5 millones de TEUS, sin que se afecten los parámetros de la calidad del servicio. El plazo para la construcción de la Fase 3 será como máximo de 24 meses, debiendo estar concluida y en operación al menos seis meses antes de la terminación de la concesión. La construcción de la fase 3, podrá ser ejecutada de forma adelantada, cuando la Terminal de Contenedores alcance un volumen de carga anual de 2.5 millones de TEUS. En este caso se comenzarán los respectivos estudios y los diseños a efectos de obtener los permisos necesarios para iniciar construcción. El presupuesto de obras, según las cantidades, unidades de medida y precios unitarios se han presentado satisfactoriamente por el Oferente.

DÉCIMO: En el tiempo y la forma establecidos se efectuó por parte de la Comisión de Evaluación la valoración de la oferta económica, tanto la base como la alternativa detallándose en el acta de apertura en lo que interesa: *“Tarifa máxima a cobrar por el movimiento de contenedor contenida en el formulario 13 por un valor consignado a folio 006 en USD dólares de los Estados Unidos por doscientos cuarenta y seis dólares (...) Valor actual neto del proyecto por USD 236.544.418,00 (doscientos treinta y seis millones quinientos cuarenta y cuatro mil cuatrocientos dieciocho dólares). La tasa de retorno del proyecto es de 17,83%, el aporte para el desarrollo regional de un 2,5%. El porcentaje de reconstrucción de personal de un 3,0% (42 plazas)”*. Finalmente, se procedió a consignar el detalle de la oferta económica alternativa presentada por APM Terminals Central

America B.V. dentro del concurso, la cual se compone de cinco medidas alternativas y una eventual reducción a la tarifa ofertada por movimiento de contenedor en la oferta económica base

DÉCIMO PRIMERO: De conformidad con la cláusula 6.4 del cartel "*EVALUACIÓN DE LA OFERTA ECONÓMICA*", la Comisión de Evaluación procedió a realizar el análisis de la Oferta Económica Base evaluándose las variables de adjudicación y la razonabilidad de la Oferta Económica. Se verificó que el Oferente hubiese incluido en su oferta las tres variables del sistema de valoración, lo que en efecto hizo. La Tarifa máxima ofertada, tarifa máxima a cobrar por movimiento de contenedores, corresponde a \$246.00 (doscientos cuarenta y seis dólares moneda de curso legal de los Estados Unidos de América) y el Canon de Concesión y Aporte al Desarrollo de conformidad con la cláusula 11.14.1 Canon por la explotación de la Concesión y con fundamento en el artículo 42.1 inciso a) de la Ley General de Concesión de Obra Pública con Servicio Público (LGCOP), se fijó en 5% de los ingresos brutos, el cual se destinará en su totalidad al desarrollo regional. A su vez de acuerdo a lo establecido en la cláusula 11.1.1. Contribución para el Desarrollo regional y con base en el artículo 28, inciso e) de la LGCOP, el Oferente presentó su propuesta de aporte para el desarrollo regional, correspondiente a un 2.5% de los ingresos brutos de la Concesión.

DÉCIMO SEGUNDO: De conformidad con lo establecido en el cartel de licitación en la cláusula "11.7.1 Metodología para la fijación de las tarifas" en la que se establece la estructura tarifaria aprobada por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), la tarifa ofertada considera los siguientes aspectos:

1. Monto de las inversiones a realizar en el proyecto durante todo el periodo de la concesión.
2. Costo promedio ponderado de capital del Concesionario.
3. La proyección de tráfico realizada en el Plan Maestro para el complejo portuario Limón/Moín.
4. Costos de operación y mantenimiento en los que se incurre para la prestación del servicio.
5. Número de operaciones anuales calculadas con base en las proyecciones de tráfico realizadas.
6. Condiciones de competitividad de la tarifa con respecto a la tarifa de otros puertos internacionales con tamaño y características similares.
7. Un canon de un 5% por la explotación de la concesión y un canon de fiscalización de 1% de los ingresos brutos, con base en el artículo 42 de la LGCOP.

8. Un aporte optativo para el desarrollo socioeconómico de la Provincia de Limón estimado en un 5% de los ingresos brutos, para inversión directa, según el artículo 28, inciso e) de la Ley 7762. Sin embargo, en caso de que el potencial oferente ofrezca un aporte menor al 5% del eventual ofrecimiento, la tarifa tope que se aplicaría deberá verse reducida proporcionalmente. Si el eventual ofrecimiento es cero por ciento, la tarifa máxima será de \$ 240.00 (doscientos cuarenta dólares).

La cláusula “11.7.2 Sobre el cobro de tarifas máximas aprobadas por la ARESEP” del cartel de licitación establece que el oferente deberá presentar, con su oferta, su modelo financiero y que este modelo se aplicará para el cálculo de los flujos de efectivo del proyecto durante todo el período de la concesión, así como para calcular la rentabilidad y para los cálculos deberá utilizar las tarifas ofertadas y los parámetros de ajuste aprobadas por la ARESEP para el concurso.

La estructura tarifaria aprobada por la ARESEP está fijada para el año 2010 por lo que la misma se ajustará para el inicio de la concesión según se dispone en este cartel.

Las tarifas aprobadas al 2010 son las siguientes:

SERVICIO	REGULADOR	UNIDAD DE COBRO	TARIFA (US\$)
Servicio a la Carga 1	ARESEP	Por contenedor	252,00
Servicios a la nave cuota variable 2	ARESEP	Por contenedor	14,00
Servicios a la nave cuota fija 3	ARESEP		
Naves que realizan de uno a 500 movimientos en el puerto	ARESEP	Por nave	7.000,00
Naves que realizan de 501 a 1000 movimientos en el puerto	ARESEP	Por nave	14.000,00
Servicios a contenedores refrigerados desglosado en:			
a) Uso de espacio de almacenamiento	ARESEP	Contenedor/ Por día	3,75
b) Uso de conector reeffer	ARESEP	Contenedor/ día	4,59
c) Costos Administrativos	ARESEP	Por contenedor por día o fracción	9,00

Almacenamiento de contenedores vacíos fuera del período de gracia	ARESEP	Por contenedor por día o fracción	2,26
Almacenamiento de contenedores llenos fuera del período de gracia	ARESEP	Por contenedor por día o fracción	3,00

La tarifa máxima de \$252 (doscientos cincuenta y dos dólares) definida en la estructura tarifaria aprobada por ARESEP para el movimiento de contenedores de importación o exportación contempla todos los servicios a la carga mencionados en la cláusula 9.1 del cartel, incluyendo el período de almacenamiento de gracia de 48 horas, exceptuando los contenedores refrigerados, además incorpora 1% de fiscalización, 5% de canon de explotación y 5% de eventual ofrecimiento que podría hacer el oferente para el desarrollo socio económico de la Vertiente Atlántica (DEVA).

Considerando lo definido en las cláusulas 11.7.1 y 11.7.2 del cartel de licitación la Comisión de Evaluación procedió a realizar el cálculo de la tarifa máxima que corresponde de acuerdo a la estructura tarifaria aprobada por ARESEP y al ofrecimiento de APM Terminals Central America B.V. de un 2,5% para el DEVA tal y como se aprecia en el siguiente cuadro:

Cálculo de la tarifa ofertada	
Tarifa Máxima considerando 5% de ofrecimiento para el DEVA	252
Tarifa Máxima piso considerando 0% de ofrecimiento para el DEVA	240
\$ incrementales por ofrecimiento % para el DEVA	2,40
Ofrecimiento % del oferente para el DEVA	2,50%
Incremental en la tarifa máxima piso con 2,5% de ofrecimiento para el DEVA (2,5% * \$2,4)	6,0
Tarifa Maxima considerando incremental por ofrecimiento para el DEVA (\$240 + \$6)	246,0

De conformidad con lo establecido en las cláusulas 11.7.1 y 11.7.2 del cartel de licitación, una vez realizado el cálculo de la tarifa máxima ofertada por APM Terminals Central America B.V. considerando el 2,5% de ofrecimiento para el DEVA, la Comisión de Evaluación concluye que la tarifa ofertada de \$246 (doscientos cuarenta y seis dólares) por movimiento de importación / exportación de contenedores cumple con lo estipulado en el cartel, en las cláusulas 11.7.1 y 11.7.2.

DÉCIMO TERCERO: En cuanto a la recontractación de personal, el Oferente presentó su propuesta en lo que respecta al porcentaje de recontractación de personal de JAPDEVA, el

cual corresponde a un 3% sobre la base de 1400 plazas para un total de 42 plazas a ser recontratadas.

DÉCIMO CUARTO: Sobre la razonabilidad de la Oferta Económica, la Comisión de Evaluación procedió a realizar un análisis de las principales variables e indicadores del modelo financiero presentado por el Oferente. Entre las variables e indicadores analizados están: *Tasa Interna de Retorno (TIR)*: De conformidad con la cláusula 4.11.2 Proyecciones Financieras, el Oferente deberá declarar el Valor Actual Neto (VAN) del proyecto y la Tasa Interna de Retorno (TIR) del proyecto que se obtienen de su modelo económico del proyecto. El Oferente declaró que la TIR que se obtendrá del proyecto de acuerdo a su modelo económico y proyecciones financieras es de un 17,83%. De conformidad con lo establecido en el cartel de licitación en la cláusula 6.4.3 Razonabilidad de la Oferta Económica, la Administración considera que para evaluar la razonabilidad financiera de la oferta desde el punto de vista de la Tasa Interna de Retorno (TIR), la TIR que el Oferente espera obtener del proyecto de concesión no deberá ser inferior a un 12% ni superior a un 25%, por consiguiente la TIR declarada por el Oferente se encuentra entre los límites máximo y mínimo definidos en el cartel de licitación y por tanto la oferta es razonable y sujeta de adjudicarse. De conformidad con su oferta económica base el Valor Presente Neto es de *USD 236.544.418,00 (doscientos treinta y seis millones quinientos cuarenta y cuatro mil cuatrocientos dieciocho dólares)* lo que se estima razonable. *Proyecciones de Demanda*: A partir del modelo económico presentado por el Oferente, se aprecia que la proyección de contenedores a ser atendidos por la TCM considera únicamente los contenedores en barcos portacontenedores, tal y como se requiere en el cartel de licitación, ya que el volumen excluye los contenedores transportados sobre cubierta de los barcos convencionales refrigerados, contenedores que se asume seguirán siendo atendidos en las actuales instalaciones de Moín/Limón. APM Terminals Central America B.V. (APMT) estima un valor inicial para el año 2009 de 581 mil TEU's proyección que incrementa a 801 mil TEU's para el primer año de operación (2015) y a partir de este año y hasta el año 2044 el comportamiento de la demanda sigue un comportamiento que se puede dividir en tres bloques. Un primer bloque que corresponde a los primeros 6 años de operación que va del año 2015 al año 2020, periodo en el que se aprecia que el Oferente estima tasas de crecimiento promedio anual del 7%. Un segundo bloque de 15 años que va del año 2021 al año 2035, en este segundo bloque el Oferente estima que la tasa de crecimiento anual se reducirá de un 7% anual a aproximadamente un 2% de crecimiento anual para el año 2035. El tercer bloque corresponde a los últimos 9 años de operación que van del año 2036 al año 2044, para este bloque el Oferente estima que la tasa de crecimiento anual se reducirá a aproximadamente un 1% de crecimiento anual (Ver cuadro "Demanda" adjunto). Del análisis de la demanda desarrollado se aprecia un crecimiento promedio anual de las proyecciones de demanda de un 3.4%, crecimiento que es muy similar al utilizado en la

elaboración del Plan Maestro, la Comisión de Evaluación considera este un escenario conservador, que se asocia a la disposición de la cláusula “6.3.6. Riesgo de demanda y comerciales”, del cartel de licitación, que establece que este riesgo, así como sus proyecciones de crecimiento corresponden al concesionario. La Comisión de Evaluación considera que las proyecciones de demanda son razonables y aceptables, con base en los escenarios planteados en el Plan Maestro de Desarrollo Portuario desarrollado por Royal Haskoning y lo dispuesto en el cartel de licitación cláusula 6.3.6. En la cláusula 9.1 SERVICIOS PÚBLICOS A SER PRESTADOS POR EL CONCESIONARIO del cartel de licitación que cita, “...La actividad de trasbordo será actividad complementaria, que se prestará de forma ocasional o minoritaria, con el fin de evitar dobles operaciones por servicios portuarios. En todo caso, si esta actividad representara más de un 10% de la carga por operación, se requerirá autorización de la Administración Concedente...”, por lo que el concesionario podría hacer hasta un 10% de trasbordo sin autorización de la Administración Concedente. En las proyecciones de demanda presentadas por el Oferente se estima un 0,942% de trasbordo de contenedores, estimación que la Comisión de Evaluación considera conservador. De conformidad con lo establecido en la cláusula 6.1.1 Riesgo de demanda y Comerciales, la Administración le trasladó el riesgo de la demanda y comerciales, así como sus proyecciones de crecimiento al concesionario, por consiguiente de conformidad con la administración de riesgos definida y la información presentada por el Oferente en su oferta económica, en lo que respecta a las proyecciones de demanda y trasbordo, la Comisión de Evaluación para los efectos que corresponden a la evaluación de la oferta económica no encuentra fundamento para cuestionar la estimación y proyecciones de demanda presentadas por el Oferente.

DÉCIMO QUINTO: APM Terminals Central America B.V. presentó una oferta económica base que incluye todas las variables de adjudicación a considerar en la evaluación de esta oferta, de conformidad con lo dispuesto en la cláusula 6.4.2, ofertando lo siguiente:

- Tarifa por servicio a la carga (USD \$246).
- Aporte al desarrollo regional 2.5%.
- Porcentaje de recontractación del personal 3% (42 plazas).

Adicionalmente se determinó que la oferta económica base presentada por APM Terminals Central America B.V. es una oferta razonable financieramente, ya que la Tasa Interna de Retorno del Proyecto (TIR) presentada por este Oferente se encuentra dentro de los rangos indicados por la Administración Concedente en el cartel de licitación como aceptables, de conformidad con la cláusula 6.4.3, estableciéndose una TIR de 17.83%, por lo que es susceptible de ser adjudicada.

Una vez verificados los factores ofertados y la razonabilidad de la oferta se procedió a la aplicación de la fórmula de evaluación de la oferta y obteniendo APM Terminals Central America B.V. obtuvo un puntaje de cien puntos como se observa en la siguiente fórmula:

$$P = 0.65*(246 / 246) + 0.30*(2.5 / 2.5) + 0.05*(3/3)$$

Donde:

P: es la puntuación obtenida.

MT: es la menor tarifa por servicios a la carga ofertada.

TO: es la tarifa por servicios a la carga de la oferta a evaluar.

AOD: Aporte Ofertado para el Desarrollo socio-económico en términos relativos como un porcentaje de los ingresos brutos (%), de la oferta a evaluar.

MAD: es el mayor aporte al desarrollo ofertado.

0.65, 0.30, 0.05: Puntos asignada a cada variable de adjudicación.

MP: El Mayor porcentaje de personal a contratar de JAPDEVA ofertado.

OP: Porcentaje de contratación de la oferta a evaluar.

La puntuación obtenida es de 100 puntos por ser una única oferta.

DÉCIMO SEXTO: APM Terminals Central America B.V., en adición a la oferta económica base, presenta una oferta económica alternativa de conformidad con el Artículo 70 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa (RLCA), de aplicación supletoria a la LGCOP y su Reglamento, con el objetivo de proporcionar a la Administración varias opciones cuya eventual implementación, reducirán la tarifa para el manejo de contenedores, propuesta en la oferta económica base, lo que se haría para el beneficio exclusivo de los usuarios de la TCM.

Las cinco medidas alternativas presentadas corresponden a:

- a. Aplicación del Régimen de Zona Franca al proyecto.
- b. Reducción del Canon de Fiscalización.

Una vez verificados los factores ofertados y la razonabilidad de la oferta se procedió a la aplicación de la fórmula de evaluación de la oferta y obteniendo APM Terminals Central America B.V. obtuvo un puntaje de cien puntos como se observa en la siguiente fórmula:

$$P = 0.65*(246 / 246) + 0.30*(2.5 / 2.5) + 0.05*(3/3)$$

Donde:

P: es la puntuación obtenida.

MT: es la menor tarifa por servicios a la carga ofertada.

TO: es la tarifa por servicios a la carga de la oferta a evaluar.

AOD: Aporte Ofertado para el Desarrollo socio-económico en términos relativos como un porcentaje de los ingresos brutos (%), de la oferta a evaluar.

MAD: es el mayor aporte al desarrollo ofertado.

0.65, 0.30, 0.05: Puntos asignada a cada variable de adjudicación.

MP: El Mayor porcentaje de personal a contratar de JAPDEVA ofertado.

OP: Porcentaje de contratación de la oferta a evaluar.

La puntuación obtenida es de 100 puntos por ser una única oferta.

DÉCIMO SEXTO: APM Terminals Central America B.V., en adición a la oferta económica base, presenta una oferta económica alternativa de conformidad con el Artículo 70 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa (RLCA), de aplicación supletoria a la LGCOP y su Reglamento, con el objetivo de proporcionar a la Administración varias opciones cuya eventual implementación, reducirán la tarifa para el manejo de contenedores, propuesta en la oferta económica base, lo que se haría para el beneficio exclusivo de los usuarios de la TCM.

Las cinco medidas alternativas presentadas corresponden a:

- a. Aplicación del Régimen de Zona Franca al proyecto.
- b. Reducción del Canon de Fiscalización.

- c. Reducción en los niveles de las Multas.
- d. Eliminar la obligación de la construcción de las obras relacionadas con la Fase 3 del Cartel.
- e. Suscripción de acuerdo directo entre acreedores del proyecto con el reconocimiento de los derechos por parte de la Administración (Bancabilidad).

La Comisión de Evaluación, una vez analizada la oferta económica alternativa presentada por APMT y habiendo efectuado la correspondiente evaluación de los requisitos formales de la misma, determinó que cuatro de las medidas alternativas propuestas por el Oferente no resultan convenientes al interés público o bien no es este el momento procesal oportuno para su consideración, por lo cual se recomendó rechazar esas alternativas.

Sí se determinó viable una de las medidas alternativas propuestas, la correspondiente a la suscripción de un acuerdo directo entre acreedores del proyecto con el reconocimiento de los derechos por parte de la Administración (Bancabilidad), la que consiste en mejorar las condiciones financieras del contrato suscribiendo un acuerdo con los acreedores en el que se les reconoce sus derechos, lo cual consideró viable la Comisión.

Sobre la propuesta alternativa de acogerse APM al Régimen de Zona Franca, si bien es cierto que las entidades competentes al efecto PROCOMER y COMEX establecieron la viabilidad legal de que la TCM pueda ser sujeta a este régimen, tampoco es posible determinar si al momento de inicio de operaciones el concesionario calificará con lo que estipula el Régimen de Zona Franca por ser esto una situación futura e incierta sujeta a la aplicación de los procedimientos respectivos de dicho régimen, razón por la cual la Comisión de Evaluación no recomienda la aceptación o incorporación de esta medida al acto de adjudicación.

Otra medida propuesta por el Oferente en su Oferta Económica Alternativa consiste en reducir el canon de fiscalización establecido en el cartel de licitación de un 1% a un 0,25% de los ingresos brutos, Para la fase de explotación, la cláusula 11.13.3 Fondo de Fiscalización para la fase de explotación establece un monto de fiscalización que corresponde al 1,0% de los ingresos brutos de la Concesión, tal y como han sido definidos en estas bases económicas. La Comisión consideró que esta medida no es procedente ni aceptable ya que la envergadura de este contrato exige una fiscalización compleja, para lo cual se requiere contar con recursos oportunos y suficientes que permitan el adecuado desarrollo de las actividades de inspección, fiscalización y control por parte de la Administración. La Fiscalización que ejerza la Administración sobre los bienes que se otorguen en concesión es una potestad-deber de la Administración que no conviene limitar con la reducción de canon de fiscalización.

En cuanto a la propuesta de reducción de los niveles de multas, la Comisión no recomendó la aceptación de esta medida y la consideró improcedente, ya que el régimen disciplinario, en un contrato bajo la figura de la Concesión es una garantía de cumplimiento para la Administración Concedente y brinda mayor transparencia al contrato. El régimen sancionador definido en el cartel de licitación, capítulo 14, resulta coincidente con cada una de las obligaciones a las que se comprometió el Concesionario, pues cada sanción es producto del incumplimiento de una obligación contractual y para su aplicación se sigue un debido proceso. Este se encuentra sustentado en los artículos 16 inciso a) y 55 del RLG COP, las obligaciones del Concesionario, disponiendo el artículo 55 del RLG COP que: “El concesionario está obligado a cumplir, plenamente, con las condiciones del concurso, lo ofrecido tanto en su oferta como en cualquier manifestación formal documentada que haya aportado adicionalmente durante el procedimiento del concurso o aceptado en la formalización o ejecución del contrato de concesión.” Siendo también parte de las labores de fiscalización que estarán a cargo de la Administración Concedente.

La cuarta medida propuesta por el Oferente en su Oferta Económica Alternativa consiste en eliminar la obligación del concesionario de construir la tercera etapa de la TCM, tomando en consideración lo establecido en el Plan Maestro para el Complejo Portuario Limón-Moín y el objetivo de la Administración de dotarse de instalaciones portuarias que operen con los más altos índices de eficiencia y de competitividad con una visión de largo plazo, la Comisión de Evaluación considera que la propuesta cuarta del Oferente es contraria a estos objetivos y por consiguiente recomienda a la Administración no considerar esta propuesta de la oferta económica alternativa presentada por el Oferente a efectos eliminar la obligación del concesionario de construir la tercera etapa de la TCM y así reducir la tarifa ofertada entre \$1 (un dólar) y \$3 (tres dólares) por movimiento de contenedor.

DÉCIMO SÉTIMO: Una vez analizados cada una de las medidas alternativas propuestas por APMT, la Comisión efectuó consulta al Oferente, para que señalara sí existía la posibilidad de que se realizara un descuento adicional y cuáles serían los requerimientos o supuestos bajo los cuales el mismo podría realizarse, atendiendo las peticiones de diversos sectores para contar de ser posible con una menor tarifa, considerando el interés público involucrado.

En vista, de la solicitud planteada el Oferente indicó mediante notas de aclaración que podría realizar un descuento adicional de \$ 20 (veinte dólares) si se implementaban quince medidas, que debían incorporarse en el acto de adjudicación y en el contrato.

Estas medidas se resumen de seguido:

1) Coordinación con Recope:

Se solicito la coordinación con Recope, ya que esa entidad que desarrolla un proyecto de dragado de mantenimiento y rehabilitación del muelle petrolero de Moín con el fin de permitir el tránsito de navíos más pesados y así reducir la frecuencia de navegación y los costos de flete, e incrementar la seguridad del muelle. Lo anterior con el fin de que las obras de dragado que actualmente dicha institución promueve, sean congruentes con aquellas que se necesitan como parte de las labores de diseño y construcción del proyecto de la TCM.

En efecto viene dándose una coordinación entre las Instituciones, lo que es un deber que se encuentra íntimamente ligado a los principios de eficacia y eficiencia los cuales suponen la organización y la actividad administrativa para la efectiva consecución de los fines públicos. El Plan Regulador de la Provincia de Limón, hace referencia expresa en la necesidad y deber de coordinación entre JAPDEVA-MOPT-RECOPE cuando se trate de proyectos en la zona portuaria. Ante esta exposición de hechos, se puede concluir que la coordinación solicitada por el Oferente como una medida alternativa que genera una reducción a la tarifa ya se ha venido dando y se continuará, por lo que lo solicitado por el Oferente es razonable.

Recomendando la Comisión que se acoja la medida en los términos propuestos por el oferente, lo que también fue conocido, avalado y recomendado por la Junta Directiva de JAPDEVA y el Consejo Nacional de Concesiones.

2) Colaboración para facilitación de los estudios básicos.

El Oferente realiza propuesta de que un tercero (concretamente su casa matriz APM Terminals B.V.) efectúe por cuenta y riesgo propio los estudios básicos, de oleajes y propagación, estudios de navegación, modelajes, agitación, cambio de la línea de costa, estudios de suelos y ambientales, fuentes de materiales, entre otros, los que posteriormente se donarían al Ministerio de Obras Públicas y Transporte y al Concesionario dentro de un "animus benefacendi", el cual trae a su vez aparejado el "animus donandi", la Comisión lo considera razonable, en el tanto los estudios pueden ser realizados por un tercero en los términos antes indicados previa autorización de la Contraloría General de la República, medida que se recomendó por la Comisión acoger e implementar.

Sobre la colaboración en la tramitación de los permisos que se requerirán para los estudios básicos la Comisión reitera como lo ha dicho en su criterio sobre las otras medidas que el Oferente se encuentra amparado al artículo 50 inciso b) del RLG COP, el cual dispone que

la Administración Concedente debe prestar la adecuada colaboración al concesionario para que pueda ejecutar sin obstáculos y en forma idónea el objeto de concesión y al artículo 17 de la LGCOP el cual establece que el concesionario tiene derecho a contar con la ejecución plena del contrato y la colaboración de la Administración Concedente para cumplir los objetivos del contrato, por lo que también recomendamos acoger e incorporarla en el acuerdo de adjudicación y en el contrato de concesión.

Sobre la importación temporal de los equipos necesarios para los estudios básicos consideramos que dado que esto se realizaran amparados a un contrato administrativo, este podrá establecer la posibilidad de que todo el equipo, maquinaria y demás suministros necesarios para ello puedan ingresar al país bajo el régimen de importación temporal categoría estatal.

Recomendando la Comisión que se acoja la medida en los términos propuestos por el oferente, lo que también fue conocido, avalado y recomendado por la Junta Directiva de JAPDEVA y el Consejo Nacional de Concesiones.

3) Declaración de Interés Público de la TCM.

Dada la trascendencia del proyecto de la TCM y la naturaleza del mismo, no hay duda que se trata de un proyecto de interés público, lo que se encuentra debidamente sustentado en el artículo 2 inciso 1) de la LGCOP, por cuanto no sólo se desarrollará en un bien de dominio público que será destinado a la prestación de un servicio público que beneficiará a todo el país, sino también por los beneficios que este traerá aparejado de modo directo e indirecto no solo para toda la provincia de Limón sino también para todo el país en general.

Actualmente, dada la falta de recursos de la Administración Pública, ha recurrido a diversos mecanismos jurídicos para la efectiva consecución del interés público, siendo la figura de la concesión uno de los mecanismos que reviste mayor importancia ya que bajo esta figura el Estado delega en un tercero el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento de un bien de dominio público o servicio público para el cumplimiento de un fin público que esta se ve imposibilitada de realizar por sí mismo, claro está sin que este pierda la titularidad y el carácter público del mismo.

Teniendo en consideración lo anterior y analizada la medida propuesta por la Oferente la Comisión considera que la declaratoria de interés público del proyecto resulta razonable y aceptable, no solo por la naturaleza demanial del Puerto sino también atendiendo al objeto del proyecto, razón por la cual debe el Poder Ejecutivo declarar expresamente dicho interés público en el mismo acto de adjudicación.

Adicionalmente, esta medida se ajusta con los compromisos que asume la Administración Concedente para la buena consecución del Proyecto de Concesión, así como lo dispuesto en el ordenamiento jurídico, que regula en los artículos 140 incisos 3 y 18, así como 146 de la Constitución Política, artículos 2, 8 inciso j) y 16 incisos c, d y e, 17 inciso a) de la LGCOP y 50 del RLG COP.

Recomendando la Comisión que se acoja la medida en los términos propuestos por el oferente, lo que también fue conocido, avalado y recomendado por la Junta Directiva de JAPDEVA y el Consejo Nacional de Concesiones.

4) Nombramiento de Equipo Técnico Especializado

El Oferente requiere el nombramiento de un equipo especializado y capacitado que realice las funciones requeridas y colabore activamente con la buena ejecución del proyecto de la TCM desde que exista una adjudicación en firme, ya que existen varias labores que deben ser realizadas por la Administración según dispone el mismo cartel entre el periodo comprendido entre la adjudicación y el refrendo del contrato de concesión.

Señala que dado que la Administración tiene recursos limitados para contratar dicho equipo, antes del refrendo contractual, propone establecer un fondo de cooperación, que se instrumentaría a través de un fideicomiso.

El patrimonio de dicho fideicomiso sería la donación de US\$ 300.000 que serían aportados por su casa matriz APM Terminals B.V., para que se contrate el equipo especializado requerido para las labores relacionadas con la TCM, que contribuyan a la eficiente ejecución del proyecto.

El beneficiario sería la Administración que contrataría los consultores requeridos conforme a las necesidades del proyecto de la TCM. Los consultores deberán ser terceros imparciales, debidamente capacitados, que se contrataran exclusivamente para la ejecución de las labores requeridas para el buen desarrollo del proyecto de la TCM.

La Comisión considera que esta medida propuesta por el Oferente, es favorable, ya que a través del fondo de cooperación se contribuye a la correcta ejecución del fin público, ya que al tenerse los fondos necesarios para la contratación del personal capacitado, se tutela adecuadamente el fin público, que busca desarrollar de forma rápida y eficiente la TCM, lo que está íntimamente relacionado con el deber de diligencia de la Administración y el principio de eficacia y celeridad que demandan que los servicios públicos se presten de la forma más eficiente y de forma oportuna.

Es claro que tener un equipo de consultores capacitado, que colaboren con las labores que debe desarrollar la Administración, es un factor fundamental para el éxito de la concesión.

En este sentido, lleva razón el Oferente, en su análisis de las cinco etapas del proyecto de la TCM, así como en su afirmación de que en las dos primeras etapas se tienen recursos limitados, lo que dificulta las labores de la Administración.

Así, en la fase uno que comprende el periodo entre la adjudicación en firme y la suscripción del contrato (que es de 120 días), existen una serie labores de capital importancia, que debe realizar la Administración, para asegurar la correcta ejecución del proyecto, empero tiene recursos muy limitados para contratar el equipo especializado.

Igual sucede en la segunda etapa, que comprende el periodo entre la suscripción del contrato hasta el refrendo del mismo por parte de la Contraloría General de la República, donde igualmente se requieren realizar actividades importantes, pero se cuenta con pocos recursos para esto.

En virtud de lo anterior, la Comisión determinó que el oferente lleva razón en la urgencia, necesidad y oportunidad de contar en las dos primeras etapas del proyecto con un equipo especializado, que realice las actividades que el mismo cartel le ha encomendado y que el Poder Ejecutivo coordine las labores a realizar con las diferentes entidades estatales, según corresponda.

Recomendando la Comisión que se acoja la medida en los términos propuestos por el oferente, lo que también fue conocido, avalado y recomendado por la Junta Directiva de JAPDEVA y el Consejo Nacional de Concesiones.

5) Colaboración en las visas para el personal de la Compañía Oferente.

La siguiente medida se refiere al ingreso y permanencia legal de ejecutivos, gerentes, representantes legales, personal técnico especializado, trabajadores y subcontratistas tanto de la sociedad concesionaria como de las empresas ligadas al proyecto de la TCM. La Comisión recomienda que la medida propuesta por el Oferente es razonable y aceptable. Lo anterior dado que la misma, tal como ha sido propuesta, se ajusta a una aplicación adecuada, normal y oportuna de la legislación migratoria vigente (Ley General de Migración y Extranjería, número 8764 del 19 de agosto de 2009; artículos 79 y siguientes), así como de las circulares y directrices de la Dirección Nacional de Migración y Extranjería en lo referente al Registro de Empresas que mantiene dicha entidad.

Lo anterior, tomando en cuenta adicionalmente que las acciones a llevar a cabo se deberán ajustar a las distintas categorías existentes para registrar una empresa en el mencionado Registro de Empresas, así como a los criterios técnicos que en su oportunidad pueda esgrimir el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ante una eventual solicitud de la Dirección General de Migración y Extranjería.

Recomendando la Comisión que se acoja la medida en los términos propuestos por el oferente, lo que también fue conocido, avalado y recomendado por la Junta Directiva de JAPDEVA y el Consejo Nacional de Concesiones.

6) Acceso a la terminal de Moín/Limón.

Sobre la solicitud de coordinar un procedimiento rápido y eficiente que le permita a la compañía desarrolladora del proyecto, así como a sus subcontratistas un “libre y fácil” acceso a las terminales de Moín/Limón, así como al área previamente determinada para la ejecución de las obras, y al área de trabajo del contratista constructor; la Comisión ha considerado razonable que la empresa Concesionaria y los subcontratistas del proyecto puedan ejecutar de manera apta e idónea las labores propias de la Concesión; circunstancia que entre otros aspectos comprende el acceso a la Terminal de Moín/ Limón de personal, equipo, vehículos, embarcaciones y materiales relacionados directamente con la ejecución del proyecto.

Lo anterior se encuentra acorde con las propias cláusulas cartelerias establecidas dentro del proceso licitatorio, concretamente dentro de la cláusula 4.1.1. sobre las Obligaciones Generales de la Administración, y la LGCOP, normativa que en sus artículos 16 inciso e) y 17, regulan los derechos del Concesionario, debiéndose tener en cuenta que dicha normativa cita expresamente que el Concesionario tendrá el derecho de “*contar con la ejecución plena del contrato y la colaboración de la Administración concedente, para cumplir los objetivos del contrato*”.

Así, las labores de administración del puerto de Limón y demás puertos de la Vertiente Atlántica, se encuentran reguladas de manera específica en el Reglamento de Operaciones Portuarias de JAPDEVA, aprobado por el Consejo de Administración mediante acuerdo No. 58-03, artículo III-b de la Sesión Ordinaria No. 05-2003, del 6 de febrero del 2003, reglamento que fue debidamente publicado en La Gaceta No. 52 del 14 de marzo del 2003. para el caso concreto, dentro del artículo 3 sobre el ámbito de aplicación, establece que es “*competencia exclusiva de JAPDEVA, utilizar y asignar el uso de los equipos, instalaciones y demás facilidades de los puertos de Limón y Moín; así como organizar y regular las operaciones y los servicios*”. Adicionalmente el artículo 9 establece que “*todas*

las personas jurídicas que requieran hacer uso de las instalaciones portuarias y de los servicios que presta JAPDEVA, deberán suscribir el respectivo contrato en el que se consigne los derechos y las obligaciones de las partes”.

Recomendando la Comisión que se acoja la medida en los términos propuestos por el oferente, lo que también fue conocido, avalado y recomendado por la Junta Directiva de JAPDEVA y el Consejo Nacional de Concesiones.

7) Importación temporal: importación temporal de maquinaria y equipo para estudios iniciales e importación temporal de maquinaria y equipo.

La Administración considera procedente otorgar las facilidades y esquemas de coordinación necesarios para el otorgamiento de la importación temporal en la categoría estatal y de ejecución de obras públicas y/o exención temporal, tanto para la importación temporal de maquinaria y equipo para la realización de los estudios básicos, como para la importación temporal de maquinaria y equipo para la ejecución de la obra.

Todo sin perjuicio de los controles y atribuciones que le competen a esta Administración, para lo cual se recomienda que la Autoridad Concedente coordine con las entidades estatales pertinentes para lograr lo requerido por el Oferente.

Para arribar a la conclusión arriba mencionada, resultó indispensable realizar una identificación del marco legal aplicable y analizar el alcance de este régimen suspensivo de tributos, el cual se explica ampliamente el Informe Final de la Comisión.

Recomendando la Comisión que se acoja la medida en los términos propuestos por el oferente, lo que también fue conocido, avalado y recomendado por la Junta Directiva de JAPDEVA y el Consejo Nacional de Concesiones.

8) Camino de Acceso

Otra medida propuesta por el Oferente fue de conformidad con el punto 5.2.2., inciso 10, que la Administración concedente tiene la obligación de tener el nuevo acceso vial para comunicar la ruta nacional No. 32 con la entrada al área de la concesión, de previo a la orden de inicio de la construcción de la fase II, acceso fundamental a efectos de asegurar el acceso de maquinaria, materiales, insumos y personal para la ejecución en tiempo y en forma de la TCM.

La Comisión consideró la medida propuesta por el Oferente como procedente, ya que la misma busca el cumplimiento contractual de forma eficiente, dados los plazos estipulados en el Contrato de Concesión y es además una condición precedente que debe ser cumplida por la Administración Concedente.

Asimismo, en lo que corresponde al fundamento legal que acredite el otorgamiento de dicha petición; se encuentra el acápite 5.2.2. del cartel, inciso 10 donde se estipula: "*La Administración concedente tiene la obligación de tener el nuevo acceso vial para comunicar la ruta nacional No. 32 con la entrada al área de la concesión, de previo a la orden de inicio de la construcción de la fase II*". Por lo que esto es un compromiso que ya adquirió cartelariamente la Administración, por lo que es totalmente aceptable y no impone nuevas obligaciones.

Además, esto se enmarca dentro de lo que disponen los artículos 17 inciso a) de la LGCOP Derechos del Concesionario y 50 de su Reglamento Obligaciones de cumplimiento, artículos que versan sobre los derechos del concesionario de contar con la colaboración de la Administración para cumplir con la ejecución y objetivos propios del Contrato y la obligación de la Administración de colaborar con el Concesionario; siendo en el caso concreto que el camino de acceso es imprescindible para la ejecución de las obras de construcción de la nueva TCM.

Recomendando la Comisión que se acoja la medida en los términos propuestos por el oferente, lo que también fue conocido, avalado y recomendado por la Junta Directiva de JAPDEVA y el Consejo Nacional de Concesiones.

9) Permisos.

El Oferente busca que se indique expresamente que la Administración Concedente colaborará con el Concesionario a fin de lograr un ágil proceso de aprobación de los respectivos permisos de todas las instituciones competentes, lo que se ajusta a la cláusula 5.3.1 referente a Estudios Técnicos, Planos y Permisos definitivos y artículos concordantes.

Asimismo, lo propuesto es acorde con la Ley de Protección del Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos, Ley No. 8220) y con el artículo 61.2 del RLG COP Decreto Ejecutivo No. 27098 el cual señala que para la etapa de construcción el Concesionario deberá presentar a la aprobación de la Administración Concedente todos los documentos requeridos.

Además esto resulta conforme a los principios de eficiencia y eficacia que demanda la colaboración de la Administración, para la mejor consecución del interés público.

Recomendando la Comisión que se acoja la medida en los términos propuestos por el oferente, lo que también fue conocido, avalado y recomendado por la Junta Directiva de JAPDEVA y el Consejo Nacional de Concesiones.

10) Área de trabajo para el contratista.

La siguiente medida propuesta por el Oferente, fue que debido a que la construcción del TCM es enteramente sobre agua, APMT requiere de un espacio físico en tierra, donde pueda instalar el Concesionario y sus subcontratistas; para lo que se requiere un área de al menos diez hectáreas y estar lo más cerca posible del área de la concesión. En el esta área se instalarán oficinas provisionales y servirá como área donde se ubicaran los equipos, maquinarias, herramientas, pilotes, materiales, oficinas, campamentos, y demás necesidades para la obra, de conformidad con las practicas de construcción globales. Una vez concedida el área de trabajo que será utilizada como campamento, estas requerirán la colaboración de la Administración en la obtención de todos los permisos y autorizaciones necesarios. Las obras en las que se ubicarán las oficinas e instalaciones temporales durante la construcción estarán sujetas a la fiscalización del Departamento de Ingeniería de la Municipalidad del Cantón de Limón., por lo que la Administración concedente deberá coordinar esta fiscalización con la Municipalidad para verificar que todos los requisitos exigidos por dicha entidad para la construcción de las obras correspondientes, se encuentren debidamente determinados y comunicados a la Compañía con la debida anticipación, para permitirle a ésta su debido cumplimiento en tiempo y forma.

Con respecto a las oficinas, talleres y patios de apoyo del contratista destinados para los trabajos de construcción, se requerirá el apoyo de la Administración para la obtención de, entre otros, a los permisos de Viabilidad Ambiental de la Secretaría Técnica Ambiental (SETENA), Permiso de Salud del Departamento de Salud (Ministerio de Salud – Oficina de Limón), Autorización de Aguas y Revisión de disponibilidad del servicio de agua potable de Acueductos y Alcantarillados (Oficina de Limón), Autorización referente a servicios de electricidad y telecomunicaciones (revisión de disponibilidad de estos servicios) del Instituto Costarricense de Electricidad – ICE (Oficina de Limón), Autorización referente a pólizas de seguro (identificación de pólizas aplicables) y autorización referente a disponibilidad de acceso por parte del Departamento de Bomberos del Instituto Nacional de Seguros – INS (Oficina de Limón) y Patente Municipal y Permiso de Construcción – Uso de suelo de la Municipalidad de Limón.

En relación con esta medida, planteada por el Oferente sobre la necesidad de un espacio físico de al menos diez hectáreas para instalar las oficinas provisionales, talleres, patios, equipos, maquinarias, herramientas, pilotes, materiales, campamentos y demás necesidades para la obra con un ubicación cercana, acceso adecuado y directo a las carreteras, obras y sitio del área de la concesión para el Concesionario y sus subcontratistas, la Comisión recomendó acogerla, en los términos propuestos por el oferente, lo que también fue conocido, avalado y recomendado por la Junta Directiva de JAPDEVA y el Consejo Nacional de Concesiones.

11) Disposición de material de dragado y banco de material para el relleno,

Otra de las medidas requeridas por el Oferente es que la autoridad concedente coadyuve y expedita la designación del sitio para disposición del material de dragado que no se utilice como material de relleno en la construcción de la TCM. Asimismo la designación de un área específica como banco de extracción de material para el relleno, de ser requerido para la construcción de la TCM, brindar todas las facilidades del caso para la extracción y la disposición del material de dragado y el compromiso de apoyar la obtención de los permisos ante el Departamento de Minas del Ministerio de Ambiente, Energía y Telecomunicaciones y de la Secretaría Técnica Ambiental (SETENA). Adicionalmente, se requiere requerir que la Administración Concedente, solicite la autorización para exploración y/o explotación minera, que otorga el Departamento de Minas del Ministerio de Ambiente, Energía y Telecomunicaciones, de conformidad con el Reglamento para la actividad minera del estado y sus contratistas, Decreto Ejecutivo No. 19789-MIRENEM de 25 de junio de 1990

La Comisión consideró que esta medida propuesta por el Oferente, es razonable y aceptable, ya que la misma es acorde al interés público que persigue el proyecto, buscando una oportuna y eficiente ejecución del mismo y esta se ajusta a las cláusulas 1.5 b) y c) del cartel de licitación, en la que específicamente se incluye como parte del objeto de la Concesión el dragado de un canal de acceso, de la dársena de maniobras y áreas de aproximación.

Recomendando la Comisión que se acoja la medida en los términos propuestos por el oferente, lo que también fue conocido, avalado y recomendado por la Junta Directiva de JAPDEVA y el Consejo Nacional de Concesiones.

12) Inicio de operaciones (primer puesto de atraque)

Corresponde a la propuesta de dar inicio con las operaciones provisionales con el primer puesto de atraque de la fase 2A, una vez que este se encuentre debidamente construido y equipado, luego de que la Administración haya realizado a satisfacción la recepción provisional de mismo, la Comisión recomendó acoger el criterio del Oferente de que el inicio de operaciones de ese primer puesto de atraque representaría una oportunidad de colaborar con el descongestionamiento de carga que se maneja actualmente en los puertos de la región Atlántica del país, hecho que no solo generaría una optimización en los servicios destinados a la exportación del país, sino que también colaboraría de manera directa a cumplir con el proceso previo de aprendizaje, el cual se hace necesario para alcanzar el éxito del proyecto.

El inicio de operaciones provisionales con el primer puesto de atraque, estaría generando un efecto positivo al usuario de la TCM y a la propia Administración, circunstancia que se pone de manifiesto con una mejora directa en el servicio público que se brinda actualmente a los usuarios, en satisfacción del interés público final que persigue el desarrollo del proyecto de modernización de la TCM.

La Comisión indicó en su informe que la adopción de esta medida no implica variación alguna en los compromisos asumidos por la Oferente en cuanto a la continuación en el desarrollo del proyecto y la construcción del segundo puesto de atraque de la fase 2A para su posterior puesta en operación. Lo anterior, por cuanto tal y como lo establece el propio pliego cartelario, es hasta ese momento donde se da la obligación del traslado de la carga de importación y exportación de los buques contenedores *fully-celular* a la TCM, por lo que es de interés directo de la empresa Oferente cumplir con la construcción de las obras para poder operar dos muelles y recuperar su inversión.

La Comisión estima que es viable implementar el inicio de operaciones del primer punto de atraque de la fase 2A, ya que dicha propuesta no representa afectación, ni restricción alguna sobre las operaciones portuarias cercanas a la TCM, concretamente sobre el Puerto de Moín/Limón y la Terminal Petrolera. De igual modo, esta apertura no debe interferir con la continuación de las obras de construcción del segundo puesto de atraque y posterior etapa de la TCM, por lo que técnicamente es procedente esta propuesta.

Recomendando la Comisión que se acoja la medida en los términos propuestos por el oferente, lo que también fue conocido, avalado y recomendado por la Junta Directiva de JAPDEVA y el Consejo Nacional de Concesiones.

13) Impuesto al Valor Agregado (VAT).

El oferente planteó que *el Gobierno está en el proceso de someter a la Asamblea Legislativa un proyecto de ley que reforma la Ley del Impuesto General sobre las Ventas. Este proyecto pretende gravar la prestación de todos los servicios que se presten dentro del territorio nacional. En caso de aprobarse dicha reforma, entendemos que se encontrarán gravados los servicios portuarios. De conformidad con las condiciones del Cartel, debe tenerse en cuenta y aclararse en el Contrato de Concesión respectivo, que la tarifa acordada no incluye el Impuesto General sobre las Ventas que eventualmente recaiga sobre este tipo de servicios o cualquier impuesto indirecto que eventualmente pueda recaer sobre dichos servicios. Lo anterior, encuentra fundamento en las siguientes cláusulas del Cartel 4.5 Obligaciones tributarias y exenciones, que establece que los potenciales oferentes son responsables de verificar que su oferta contemple los impuestos que la afectan y la Administración Concedente los tendrá por incluidos con la sola presentación de las ofertas. Asimismo de conformidad con la cláusula 12.2, la Administración tendrá la obligación de reestablecer el equilibrio económico financiero del contrato cuando ocurra la promulgación de nuevas leyes o regulaciones que impongan costos, tarifas o impuestos adicionales.* La Comisión consideró la medida propuesta por el Oferente, como razonable y aceptable y recomendó a la Autoridad Concedente incluir en el Contrato de Concesión la aclaración en cuanto a que la tarifa ofrecida es neta de impuestos indirectos que apliquen actualmente o que puedan llegar a aplicar en el futuro.

Recomendando la Comisión que se acoja la medida en los términos propuestos por el oferente, lo que también fue conocido, avalado y recomendado por la Junta Directiva de JAPDEVA y el Consejo Nacional de Concesiones.

14) Cumplimiento de los compromisos acordados.

Dentro de las medidas adicionales propuestas por la Oferente, se encuentra la de cumplimiento de los compromisos por parte de la Administración concedente, propuesta que busca una confirmación por parte de la Administración concedente de las obligaciones que engloban tanto el artículo 50 del Reglamento a la LGCOP como la cláusula 4.1.1 de la segunda parte del cartel de licitación.

En relación al punto en mención, el propio contrato en la cláusula 4.1.1 sobre las obligaciones generales de la Administración Concedente en lo que acá interesa dispone que son obligaciones de la Administración *"1. Atender debidamente los compromisos*

válidamente asumidos, en forma completa y oportuna (...) y 11. Las demás obligaciones determinadas por el ordenamiento jurídico, o establecidas en el Contrato”.

A estos efectos, con base en lo que dispone la Constitución Política de Costa Rica y derecho al equilibrio económico financiero del contrato, la Administración reconoce el derecho del Concesionario, a que se le restablezca este y a reclamar los daños y perjuicios que eventualmente se le cause con el incumplimiento contractual; así como aquellos que le ocasionen daños y perjuicios que se produzcan con las actuaciones (acciones y omisiones) del Estado Costarricense, incluyendo pero no limitando a las relacionadas con atrasos en el cumplimiento de los plazos para el otorgamiento de permisos, entre otros. Dichos aspectos claramente deben ser incluidos en el contrato.

Asimismo nuestro ordenamiento, mediante el artículo 50 del reglamento de la LCOP, establece la obligación por parte de la Administración del cumplimiento de los compromisos pactados en el contrato de concesión.

Por lo que la Comisión atendió la medida al considerarla razonable y aceptable, recomendando la Comisión que se acoja la medida en los términos propuestos por el oferente, lo que también fue conocido, avalado y recomendado por la Junta Directiva de JAPDEVA y el Consejo Nacional de Concesiones.

15) Área de la concesión.

La última medida propuesta estipula que en la actualidad no existen estudios de suelo que certifiquen que la localización conceptual de la TCM es la más óptima de conformidad con las realidades geográficas del área de concesión. Para la construcción segura y efectiva de la TCM, es necesario realizar investigaciones geofísicas que determinen al detalle la realidad del suelo del área. Una vez realizadas tales investigaciones geofísicas, podría hacerse manifiesta la necesidad, para poder construir una mejor y más segura Terminal Portuario, en beneficio de todos los interesados, de mover el posicionamiento del mismo incluso levemente fuera del área de concesión para cuyo efecto la administración concedente buscará la mejor manera de autorizar tales cambios a la brevedad posible, con el fin de tutelar de un modo eficiente y seguro la estrategia de construcción y operación en beneficio del TCM.

La Comisión, una vez analizada las recomendaciones del Plan Maestro Limon/Moín y la ubicación conceptual de la TCM, determinó la necesidad de concesionar la misma, sin embargo para el proceso licitatorio no contó con los estudios básicos necesarios para determinar de forma definitiva cual es el área óptima para el desarrollo de la concesión, por

lo que resulta lógico que al efectuarse estos estudios pueda ser necesario implementar algunos ajustes en la ubicación, orientación y en el diseño final de la obra, todo a efectos de tener un mejor y más segura terminal.

Es criterio de la Comisión que la medida resulta conforme con los principios de eficiencia y eficacia, que exigen obtener los mejores resultados con el mayor ahorro de costos, es razonable y aceptable, ya que al no contarse con los estudios básicos pueda suscitarse la necesidad de realizar modificaciones en su posicionamiento de la TCM, además teniendo como norte el interés público que cubre este Proyecto de Concesión, interés que busca una oportuna, eficaz y eficiente ejecución del mismo, ello aunado a que esto se ajusta a la cláusula 5.3.1 Estudios técnicos, planos y permisos definitivos, la cual establece, en lo que interesa que *“El Concesionario deberá elaborar todos los estudios técnicos y planos de detalle para la construcción que se requieran, tanto de las obras principales, como de las conexas que forman parte del proyecto, tal y como se solicita en las Bases Técnicas del Contrato y deben cumplir con las normas, especificaciones técnicas y demás disposiciones allí contenidas. Todos los estudios técnicos y planos constructivos de detalle deberán ser presentados ante la Administración Concedente para su aprobación dentro de los diez primeros meses del plazo indicado en la Cláusula 5.2.1. Una vez presentados los planos por parte del Concesionario, la Administración contará con un plazo de treinta (30) días para su revisión, el cual podrá ser prorrogado en un plazo de 15 días adicionales y por una única vez. En caso de que sea necesaria alguna modificación en los estudios técnicos y planos constructivos, la Administración le indicará al Concesionario el plazo dentro del cual deberá cumplir con los requerimientos de la Administración.”*

Así de la cláusula transcrita no hay duda que efectivamente es una obligación de la Administración colaborar con el Concesionario en cualquier modificación que se desprenda de los estudios técnicos y planos constructivos, situación que para el caso concreto resulta totalmente entendible, ya que una vez que se realicen los estudios se puedan requerir cambios.

Recomendando la Comisión que se acoja la medida en los términos propuestos por el oferente, lo que también fue conocido, avalado y recomendado por la Junta Directiva de JAPDEVA y el Consejo Nacional de Concesiones.

DÉCIMO OCTAVO: Del análisis de éstas medidas alternativas adicionales que hizo la Comisión, la Junta Directiva de JAPDEVA y el Consejo Nacional de Concesiones, se considera que es posible acceder a todas las petitorias del Oferente, ya que ninguna implica una modificación sustancial a los términos de referencia, sino que más bien se trata de medidas que buscan la coadyuvancia de la administración para la ejecución en tiempo y

forma del proyecto de la TCM, especialmente en cuanto a la intervención y coordinación de las actividades que deben ser realizadas por entes públicos. La Comisión considera que resulta pertinente acoger todas las solicitudes del Oferente en los términos planteados en su oferta alternativa, sus notas aclaratorias, del 19 de enero y del 1 de febrero, ambas del 2011. y que han sido ampliamente analizados, a efectos de que la tarifa se reduzca en los \$20 (veinte dólares) propuestos en el tanto la aceptación de estas medidas no conlleva violación alguna al principio de legalidad y se enmarcan dentro de las facultades de la administración en el manejo de proyectos concesión.

DÉCIMO NOVENO: En lo que respecta al impacto del descuento de la medida de bancabilidad y de estas quince medidas, el Oferente aclaró en su nota del primero de febrero del 2011: *“Sobre el particular me permito aclarar que en términos generales, tanto las medidas propuestas en la oferta alternativas como los quince puntos adicionales, generan una reducción de costos asociados a la concesión, que nos permiten reducir la tarifa de movimiento por contenedor, sin afectar la tasa interna de retorno (en adelante “TIR”).”*, lo que se considera factible, ya que las medidas propuestas generan ahorros por eficiencias y disminuye los costos asociados a los retrasos de la ejecución del proyecto.

VIGÉSIMO: A efectos de asegurar que el descuento otorgado de \$23 (veintitrés dólares) no haga ruinoso la oferta, impidiendo la ejecución de este importante proyecto, se procedió a un análisis financiero, donde se aplicó los descuentos ofertados, disminuyendo la tarifa a \$223 (doscientos veintitrés dólares), sin considerar las reducciones en los costos que generan las medidas, y se determinó que la oferta continuaba siendo razonable, de conformidad con el cartel de esta licitación que en su punto 6.4.3 *“Razonabilidad de la Oferta Económica”*, considera que una oferta es razonable, cuando su TIR se encuentra entre el 12% y el 25%, disponiéndose al efecto:

“La Administración Concedente está en la obligación de determinar si las ofertas que reciba son razonables desde el punto de vista financiero. La revisión de la razonabilidad financiera de las ofertas tiene como principal objetivo eliminar aquellas ofertas potencialmente ruinosas o excesivas, que se presenten a concurso. La Administración ha definido una forma sencilla y clara para todos los participantes, para evaluar la razonabilidad financiera de las ofertas recibidas, que consiste en el establecimiento de unas rentabilidades (TIR) mínima aceptable para el proyecto. En ese sentido, aquellas ofertas cuya TIR ofertada, sea inferior a doce por ciento (12 %) se considerarán ofertas no rentables y por tanto no sujetas de ser adjudicada, igualmente se consideran ofertas excesivas las que superen el 25% como TIR ofertada.”

VIGÉSIMO PRIMERO: De los análisis realizados se corroboró que reduciendo la tarifa a \$223 (veintitrés dólares), aún y cuando se mantuviesen todos los demás supuestos, incluidos los costos, la TIR del proyecto de acuerdo al modelo financiero presentado por el oferente corresponde a un 16,55%, lo que se ubica en el rango de razonabilidad de las ofertas, que de acuerdo al cartel de licitación debe ser superior al 12% e inferior al 25%.

VIGÉSIMO SEGUNDO: Que habiéndose cumplido satisfactoriamente los requerimientos del cartel por parte de la oferta analizada, la comisión evaluadora recomendó, siendo que la tarifa base ofertada por APM Terminals Central America B.V. es de \$246 (doscientos cuarenta y seis dólares) y considerando los descuentos ofrecidos por el Oferente, que han sido también debidamente analizados y cuya aceptación ha sido recomendada por la Comisión, a efecto de que se aplique a la tarifa los descuentos antes dichos y según se indicó, sea de \$223 (doscientos veintitrés dólares), la cual se recomienda adjudicar.

Como se determinó de los diversos análisis, las medidas que se consideran aceptables y se recomiendan acojan e implementen, incorporándolas en el acto de adjudicación y en el contrato de concesión con sus respectivos descuentos, son las siguientes:

• Bancalibilidad	\$3
• Aplicación de las quince medidas adicionales solicitadas	\$20
• Descuento total	\$23
Tarifa final	\$223

De conformidad con lo indicado en el informe final y recomendación de adjudicación, en las estipulaciones de la Ley General de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos No 7762 y sus reglamentos y reformas, la Modificación Parcial a la Ley No 7762 por la Ley No 8643, así como los principios de la contratación administrativa, el pliego de condiciones conformado al efecto, demás normativa especial en la materia y basados a la vez en el análisis de la única oferta presentada en la licitación de referencia, dado el cumplimiento de los aspectos legales, técnicos y financieros solicitados en el cartel, la Junta Directiva del Consejo Nacional de Concesiones recomienda al Poder Ejecutivo la Adjudicación de la Licitación Pública Internacional No 2009LI-000001-00200 Concesión de Obra Pública con Servicio Público para el Financiamiento, Diseño, Construcción, Operación y Mantenimiento de la Terminal de Contenedores en Puerto Moín, al oferente único denominado APM Terminals Central America B.V. con una tarifa de \$223 (doscientos veintitrés Dólares moneda de curso legal en Los Estados Unidos de América), por un plazo de concesión de 33 (treinta y tres) años contados a partir de la "orden de inicio", todo de conformidad con el cartel del concurso, la oferta, la oferta alternativa, las

mejoras presentadas por la empresa y sus respectivas notas aclaratorias, todo lo cual queda incorporado a este acto de adjudicación. Se debe considerar que los descuentos aplicados a la tarifa están sujetos al cumplimiento efectivo de las medidas de bancabilidad y de las otras quince medidas adicionales en los términos señalados por el oferente en las notas aclaratorias a la propuesta económica alternativa y que fueron evaluados por la Comisión en su informe que recomienda la adjudicación bajo esas condiciones, recomendación que el Poder Ejecutivo acoge.

A efectos de determinar si existe un incumplimiento efectivo, de las medidas de bancabilidad y las quince medidas adicionales, este deberá ser sustancial y material, conllevando un trastorno o retraso significativo en la ejecución del proyecto. Para la acreditación del incumplimiento, se deberá seguir las reglas del debido proceso, en ese caso se deberá notificar a la Administración, para que pueda curar el incumplimiento, en un plazo razonable. De no cumplirse o existir controversia sobre el incumplimiento se recurrirá a los mecanismos de resolución alterna de conflictos que rigen para este contrato de concesión de conformidad con el capítulo 19, de previo a cualquier afectación de la tarifa adjudicada.

Adicionalmente esta adjudicación incorpora la propuesta del oferente relativa al 2.5% para el aporte al Desarrollo de la Vertiente Atlántica y el 3% de recontractación de personal de JAPDEVA calculado sobre la base de 1400 plazas, para un total de 42 plazas a ser recontractadas.

VIGÉSIMO TERCERO: Que el Poder Ejecutivo, mediante Decreto N° 36443-MOPT-H, de fecha 28 de febrero de 2011, otorgó la Declaratoria de Interés Público al proyecto de la Licitación Pública con Invitación Internacional N°2009LI-000001-00200 para la “Concesión de obra pública con servicios públicos para el financiamiento, diseño, construcción, operación y mantenimiento de la Nueva Terminal de Contenedores de Moín.”

POR TANTO:

LA PRESIDENTA DE LA REPUBLICA,

EL MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES Y

EL MINISTRO DE HACIENDA

ACUERDAN:

- I. Con base en las potestades que otorga el artículo 8 de la Ley General de Concesión Obra Pública con Servicios Públicos, modificado por la Ley N° 8643, según lo establecido en el artículo 5.4) de la misma ley, el cartel de licitación en la cláusula 8.5), en el Acuerdo N°073-11, Artículo II-a, de la Sesión ordinaria N° 08-2011 de 24 de febrero de 2011 de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo de la Vertiente Atlántica y en el acuerdo N°2 de la Sesión Extraordinaria N°2-2011 de 28 de febrero de 2011 del Consejo Nacional de Concesiones, los cuales se encuentran firmes; el Poder Ejecutivo, conformado por la señora Presidenta de la República Laura Chinchilla Miranda, el señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, Francisco Jiménez Reyes y el señor Ministro de Hacienda Fernando Herrero Acosta, ADJUDICAR la Licitación Pública Internacional No. 2009LI-000001-00200, Concesión de Obra Pública con Servicio Público para el Financiamiento, Diseño, Construcción, Operación y Mantenimiento de la Terminal de Contenedores en Puerto Moín al oferente APM Terminals Central America B.V., con una tarifa de \$223 (doscientos veintitrés Dólares moneda de curso legal en Los Estados Unidos de América), por un plazo de concesión de 33 (treinta y tres) años contados a partir de la “orden de inicio”, todo de conformidad con el cartel del concurso, la oferta, la oferta alternativa, las mejoras económicas presentadas por la empresa en los términos de sus notas aclaratorias, todo lo cual queda incorporado a este acto. Esta adjudicación incorpora la propuesta del oferente relativa al 2.5% para el aporte al Desarrollo de la Vertiente Atlántica y el 3% de recontractación de personal de JAPDEVA calculado sobre la base de 1400 plazas, para un total de 42 plazas a ser recontractadas.
- II. El Poder Ejecutivo a efecto de cumplir en tiempo y forma con las obligaciones y compromisos que asume el Estado costarricense con la presente adjudicación y posterior firma del contrato de concesión, ordena que deberán suscribirse, de ser necesario, los convenios de cooperación interinstitucional respectivos entre las diversas entidades o instituciones públicas intervinientes, a estos efectos se instruye a la Administración Concedente Compleja y a la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Concesiones a continuar con los procedimientos respectivos en todas las etapas subsiguientes de este proceso.
- III. PUBLIQUESE.

Dado en la Presidencia de la República al primer día del mes de marzo de 2011.

-32-

Laura Chinchilla Miranda.
Presidenta de la República



A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and strokes.

Francisco Jiménez Reyes

Ministro de Obras Públicas y Transportes

A handwritten signature in black ink, appearing as a series of connected, slightly wavy lines.

Fernando Herrero Acosta

Ministro de Hacienda