

**CONCURSO PARA LA SELECCIÓN DE OFERTAS PARA EL OTORGAMIENTO DE CONCESIONES ADMINISTRATIVAS PARA LA EXPLOTACIÓN DE ATRAQUES, INSTALACIONES CHECK-IN Y ZONAS DE EMBARQUE DE VEHÍCULOS PARA LA LINEA REGULAR DE PASAJEROS EN EL PUERTO DE TARIFA.**

**LISTADO DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS**

**Pregunta 1.** De acuerdo con la *BASE TERCERA*; “*Los buques puestos en línea durante los periodos transitorios, deberán cumplir con los requisitos mínimos b) c) d) e) y f) así como los requisitos de desempeño medioambiental. En este sentido, el indicador de intensidad de carbono del concurso de Tarifa, CIIt de los buques puestos en línea durante estos períodos transitorios, no podrá ser superior al CIIt [...] definido en la base DECIMOCUARTA*”. De las líneas expuestas se deduce que el requisito sobre el CIIt sí que debe cumplirse en los buques de transición, pero no hace referencia a la limitación del NOx.

Además, la base DECIMOCUARTA, nos dice que “*se asignará 0 puntos a la oferta cuyas emisiones de NOx sean iguales o superiores al límite 78,72 gr/kWh, o bien sus motores propulsores no estén reflejados en el Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (Certificado IAPP del buque)*”, lo que significa que da la posibilidad de presentar buques que superen este límite otorgándoles en su caso la valoración de 0 puntos.

En base a ello y en consecuencia con estas líneas formulamos la siguiente consulta: **¿Cabría la posibilidad de presentar buques de transición que carezcan de Certificado IAPP y que, por tanto, aunque en buques de transición no se puntúa, recibirían una calificación equivalente a 0 puntos en cuanto a emisiones de NOx, pero no su exclusión?**

**Respuesta:**

**Tal como se establece en la BASE TERCERA, los buques puestos en línea durante los períodos transitorios deberán cumplir requisitos de desempeño ambiental en relación con el indicador de intensidad de carbono CIIt. En cuanto al NOx, cabría la posibilidad de presentar buques de transición que carezcan de Certificado IAPP.**

**Por otra parte y tal como se establece en la BASE DECIMOCUARTA, para valorar las emisiones de óxidos de nitrógeno se sumarán dichas emisiones de los motores propulsores de los buques ofertados, sin computar las emisiones de los buques del período transitorio, por lo que no cabe hablar de calificaciones/exclusiones en relación con buques de transición.**

**Pregunta 2.** Para el cálculo de referencia de las emisiones NOx, se basa como límite establecido en 78,72 gr/kWh bajo el supuesto de 4 motores (sin especificar potencia). En base a ello formulamos la siguiente consulta:



**¿La puntuación tendrá en cuenta el número de kWh de referencia necesarios para prestar el servicio? Es decir, al igual que en El CII se hace el cálculo a una velocidad de 20-23 nudos, ¿el Nox también va referenciado a la potencia propulsora necesaria para alcanzar esta velocidad operativa?**

**Respuesta:**

**Tal como se establece en la Base DECIMOCUARTA, la puntuación tendrá en cuenta los valores de kWh consignados en el Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica para motores en relación con las emisiones NOx.**

**En el caso de motores, duales, se valorará el modo menos contaminante, siempre que se pueda acreditar.**

**Asimismo, se considerará emisiones cero la parte de potencia de producción eléctrica con batería.**

**Pregunta 3.** Balearia como empresa pionera en el uso de GNL y biometano, quiera trasladar las siguientes consultas:

- ¿Existe estudio de Hazid/Hazop para el puerto de Tarifa?
- ¿Existe procedimiento de bunkering de GNL para el puerto de Tarifa mediante cisternas, en modalidad truck-to-ship o multi-truck-to-ship?
- ¿En caso de no existir Hazid/Hazop y procedimiento de bunkering de GNL, quien debe realizar los estudios correspondientes?
- ¿Cuánto tiempo necesitan para la realización de los estudios y posterior autorización?

**Respuesta:**

**No existe estudio de Hazid/Hazop para el Puerto de Tarifa.**

**La Autoridad Portuaria tiene actualmente una Instrucción Técnica en la que se establecen los criterios mínimos de seguridad y calidad para las operaciones de bunkering de GNL en la zona de servicio del Puerto de Algeciras y el Puerto de Tarifa, publicada en la web de la APBA.**

**El procedimiento de bunkering y los estudios asociados deben formar parte del plan de suministro del licitador, el cual deberá incluirse en la oferta técnica y de explotación, según lo establecido en el Anexo VII del Pliego de Bases.**

**Pregunta 4.** Resulta importante señalar que el requisito establecido en el apartado e) referente a los accesos al buque para el embarque y desembarque de prácticos, no resulta factible ni conveniente en el contexto de los fast ferry. Esta inconveniencia surge debido a las características inherentes a la construcción de dichas embarcaciones, las cuales no permiten la implementación plena de las normativas de la Organización Marítima Internacional (OMI) en este aspecto específico por lo que se realiza la siguiente consulta:

**¿Puede retirarse esta exigencia de los requisitos? En caso contrario ¿Pueden establecer procedimiento de adaptación para embarcaciones de alta velocidad?**



**Respuesta:**

Consultada la Capitanía Marítima, se concluye que la normativa OMI en vigor no contempla excepciones por tipo de buque en cuanto al requisito establecido en el apartado e) de la BASE SEGUNDA, por lo que no es posible retirar esta exigencia. Asimismo, no procede establecer procedimiento de adaptación para embarcaciones de alta velocidad.

En el caso de que presentasen una solución alternativa, la Capitanía Marítima evaluará su seguridad para el embarque y desembarque del práctico.

**Pregunta 5.** Según el apartado 2.2 de la “Base Octava” se establece que *“En todo caso, los tipos de gravamen que como máximo podrán ofertarse serán los siguientes*

BASE IMPONIBLE: NÚMERO DE UNIDADES EN FUNCIÓN DEL TIPO DE TRÁFICO	TIPO DE GRAVAMEN MÁXIMO A OFERTAR (€/unidad)
Por pasajero embarcado y desembarcado	2,73
Por cada motocicleta, vehículo de dos ruedas, automóvil y remolque en régimen de pasaje embarcado y desembarcado	3,03
Por cada autocar y vehículo de transporte colectivo embarcado y desembarcado	15,16

Al revisar el pliego, surge la duda sobre si el importe adicional a la tasa básica de actividad tiene un límite superior de 2,73€ por pasajero, o si el importe adicional a la tasa básica es de +2,73€, lo que implicaría que la tasa de actividad sería de 2,73€ o 4,55€ por pasajero.

**Respuesta:**

El tipo de gravamen máximo a ofertar es, en el caso de pasajeros, 2,73 €/pasajero. Ello quiere decir que, como máximo, podrá ofertarse el límite superior del tipo de gravamen como tasa de actividad básica (1,82 €/pasajero) más un importe adicional máximo de 0,91 €/pasajero.

**Pregunta 6.** ¿El número de tráficos mínimos establecido en el anexo VI.a) debe coincidir con el que se indica en el anexo VI.b)?

**Respuesta:**

El tráfico mínimo puede no coincidir en ambos estudios económicos.

En el Estudio Económico Financiero a incluir en el sobre nº 2 (Anexo VI.a), se considerará el tráfico de embarque mínimo establecido en la BASE OCTAVA.

En el Estudio Económico Financiero a incluir en el sobre nº 3 (Anexo VI.b) se considerará el tráfico de embarque mínimo ofertado.