

AUTOPISTA/S DEL MAR
ENTRE ESPAÑA Y FRANCIA EN LA FACHADA
ATLÁNTICO - MANCHA – MAR DEL NORTE

BASES REGULADORAS

PRÉAMBULO

Los gobiernos español y francés están convencidos de la necesidad de favorecer la puesta en marcha de una o varias Autopistas del Mar (en lo sucesivo <<ADM>>) que tengan como objetivo ofrecer una solución complementaria al transporte por carretera de las mercancías a través de los Pirineos.

Esta iniciativa se enmarca en el corredor de la Autopista del Mar de Europa del Oeste que une Portugal y España, vía el arco atlántico, con el mar del Norte y el mar de Irlanda, que forma parte de los “Proyectos prioritarios cuyos trabajos deberían empezar antes de 2010”, de acuerdo con las disposiciones del punto 21 del anexo III de la Decisión nº 884/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por la que se modifica la Decisión nº 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (en lo sucesivo <<RTE-T>>).

A los fines del presente concurso, el término “Autopista del Mar” designará una oferta de transporte intermodal “puerta a puerta” que permita una transferencia modal significativa mediante la concentración de flujos de mercancías en itinerarios marítimos, sin distorsión de competencia contraria al interés general. Este servicio de transporte marítimo-terrestre internacional se dedicará principalmente al transporte intracomunitario de mercancías. Podrá consistir en la mejora de conexiones marítimas existentes o en la creación de nuevas conexiones que presenten una alta relación calidad/coste y que sean viables en un plazo determinado, y que sean regulares y frecuentes.

En este marco, el Reino de España y la República Francesa (en lo sucesivo, “Estados”) han suscrito un acuerdo internacional el 03 de julio de 2006 mediante el intercambio de notas (en lo sucesivo <<Acuerdo>>). En este Acuerdo, los Estados han decidido constituir una Comisión Intergubernamental (en lo sucesivo <<CIG>>), responsable de la elaboración de una propuesta de selección de los proyectos y, por tanto, de la organización, realización y seguimiento del proceso de selección de los mismos.

El Acuerdo entró en vigor el 03 de julio de 2006. Ha sido publicado en España en el Boletín Oficial del Estado Español nº 265 del 6 de noviembre de 2006 y en Francia en el Boletín Oficial de la República Francesa por el decreto nº 2007-514 del 4 abril de 2007 .

De acuerdo con las disposiciones del Acuerdo, y sobre la base de las orientaciones contenidas en el punto 2.3 del Vademécum de la Comisión Europea de 28 de febrero de 2005, relativo al artículo 12(a) de las Orientaciones de la RTE-T, los Estados han decidido lanzar un concurso mediante la publicación de una convocatoria de proyectos en el Boletín Oficial del Estado de España, en Boletín Oficial de la República Francesa (BOAMP), y en el Diario Oficial de la Unión Europea. Tras este concurso, la CIG presentará a los dos Estados una propuesta de selección de ofertas de ADM.

El objeto del Concurso es otorgar una subvención estatal al candidato o a los candidatos seleccionados, que podrá ser completada, en su caso, por una subvención comunitaria en el marco del programa Marco Polo II.

Con el fin de permitir la compatibilidad entre la Comunicación de la Comisión C(2004) 43 - Directrices comunitarias sobre las ayudas de Estado al transporte marítimo (2004/C 13/03) y el Reglamento (CE) nº 1692/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 2006, por el que se establece el programa Marco Polo II, se plantean dos opciones de subvención a las que pueden acogerse los candidatos:

- 1ª opción: los Estados otorgan una subvención limitada a un porcentaje máximo del 35% sobre los gastos elegibles y a una duración de 5 años, de conformidad con el Programa Marco Polo II. En esta opción, las ayudas de Estado están condicionadas por la autorización previa de la Comisión Europea sobre la base de la notificación que efectuarán los Estados en ese sentido.

- 2ª opción: los Estados otorgan una subvención limitada a un porcentaje máximo del 30% sobre los gastos operativos del servicio y a una duración de 3 años, de conformidad con las Directrices comunitarias sobre las ayudas de Estado al transporte marítimo.

En el caso de que los Estados acuerden seleccionar una o varias ADM, en caso de que lo justifiquen razones económicas o técnicas, dicha decisión deberá adoptarse mediante un acuerdo internacional (en lo sucesivo, “Segundo Acuerdo”), cuya aprobación estará sujeta a la autorización de las instancias competentes de los dos Estados. Posteriormente se suscribirá un Convenio (en lo sucesivo, el Convenio) entre los Estados y la o las sociedades constituidas por los candidatos seleccionados (en lo sucesivo, la Sociedad-explotadora).

Este Convenio establecerá el otorgamiento de subvenciones por parte de los Estados, y los derechos y obligaciones de los Estados y de la Sociedad explotadora, así como sus modalidades de ejecución. El Convenio tendrá una duración mínima de 7 años.

1. OBJETO Y ALCANCE DEL CONCURSO

1.1. Definiciones.

1. Autopista del Mar: de conformidad con lo establecido en el artículo 1º del Acuerdo, es la oferta de transporte intermodal puerta a puerta que permita una transferencia modal significativa mediante la concentración de flujos de mercancías en itinerarios marítimos, sin distorsión de competencia contraria al interés general. Este servicio de transporte marítimo-terrestre internacional, que se dedicará principalmente al transporte intracomunitario de mercancías, podrá consistir en la mejora de las conexiones marítimas existentes o en la creación de nuevas conexiones que presenten una alta relación calidad/coste y sean viables en un plazo determinado, regulares y frecuentes.

A efectos del presente concurso, la(s) ADM deberán unir puertos españoles y franceses de categoría A de la RTE-Ty el servicio marítimo deberá ser prestado por buques de pabellón comunitario.

La(s) ADM podrá(n) incluir tramos de cabotaje nacional y podrá(n) además prolongarse hacia otros puertos de países miembros de la Unión Europea y estar conectados con puertos de países terceros, sin que esas prolongaciones o conexiones puedan ser objeto de las Subvenciones de Estado previstas en las presentes Bases Regulatorias.

2. Tramo principal: parte de una ADM que conecta puertos españoles y franceses a través de un servicio marítimo que produce una transferencia modal significativa. Una ADM puede tener uno o varios tramos principales.
3. Puerto de Categoría A: puerto marítimo de importancia internacional cuyo volumen anual de tráfico total es igual o superior a 1,5 millones de toneladas de mercancías o a 200.000 pasajeros, y que, salvo en caso de imposibilidad, están conectados con elementos terrestres de la RTE-T. Se recuerda en todo caso que el presente concurso tiene por objeto el desarrollo del servicio de transporte de mercancías.
4. Estados: autoridades competentes de España y de Francia para designar conjuntamente a los candidatos seleccionados y suscribir el Convenio.
5. Candidato: entidad, con o sin personalidad jurídica propia, que presenta una oferta de ADM en el presente concurso.
6. Sociedad ·Explotadora: sociedad o entidad mercantil constituida de acuerdo con lo previsto en la oferta del candidato seleccionado y cuya finalidad exclusiva es la explotación de la ADM objeto del Convenio.

- 7 Subvenciones de los Estados: financiación que podrán otorgar los Estados directa o indirectamente a la(s) Sociedad(es) explotadora(s) a la parte del servicio de ADM correspondiente al tramo o tramos principales de servicio, incluyendo, en su caso, inversiones auxiliares, con la excepción de las prolongaciones o conexiones con puertos de otros países.
- 8 Convenio: es el documento definitivo que habrán de firmar los Estados y la Sociedad explotadora (en lo sucesivo <<las Partes>>) y que definirá la relación contractual existente entre los mismos. Este Convenio incluirá en su objeto el otorgamiento de subvenciones de los Estados, y los derechos y obligaciones de los Estados y de la Sociedad explotadora y, en particular, el cumplimiento de las condiciones acordadas entre ambas Partes.
- 9 Comisión Intergubernamental (CIG): órgano de composición paritaria, constituido por dos delegaciones designadas por España y Francia, según los términos del Acuerdo de 3 de julio de 2006.

1.2 Objeto del Concurso.

- 1 El objeto del presente concurso es permitir a la CIG la propuesta a los Estados de una selección de una o varias ADM entre España y Francia. Estos podrán seleccionar una o varias ADM si existen razones técnicas o económicas que lo justifiquen.
- 2 Dicha selección será realizada por los Estados a propuesta de la CIG creada mediante el Acuerdo y tras la negociación de la CIG con los candidatos preseleccionados.
- 3 El cumplimiento de los criterios de elegibilidad del reglamento “Marco Polo II”¹ y sus convocatorias anuales, así como la conformidad con el marco relativo a la RTE-T², en vigor en el momento de la presentación de las candidaturas, serán asimismo condiciones indispensables para la selección de candidatos.

¹ Reglamento (CE) nº 1692 / 2006 del Parlamento Europeo y del Consejo del 24 de octubre de 2006 que establece el segundo programa “Marco Polo” para la concesión de un concurso financiero comunitario con el fin de mejorar los rendimientos medioambientales del sistema de transporte de mercancías (“Marco Polo II”), que deroga el reglamento (CE) nº 1382 / 2003.

² Los Estados entienden por marco relativo al RTE-T:

- El Reglamento (CE) nº 2236 / 95 del Consejo del 18 de septiembre de 1995, que determina las reglas generales para la concesión de un concurso financiero comunitario en el ámbito de las Redes Transeuropeas modificado en último lugar por el reglamento (CE) nº 1156 / 2005 del 6 de julio de 2005.
- La Decisión nº 884 / 2004 del Parlamento Europeo y del Consejo del 29 de abril de 2004, por la cual se modifica la Decisión nº 1692 / 96 / CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte.
- “Autopistas del Mar – Artículo 12 bis- de las orientaciones RTE-T; Vademécum publicado junto con el concurso RTE-T-2005” (en adelante, el “Vademécum”).
 - Así como el nuevo Reglamento financiero sobre Redes Transeuropeas aprobado por el Consejo el 12 de diciembre de 2006.

- 4 Los Estados celebrarán un Convenio con la(s) Sociedad(es) explotadora(s) constituida(s) por el(los) candidato(s) seleccionado(s). En cada Convenio figurarán las condiciones de otorgamiento de las subvenciones de Estado a la Sociedad explotadora, así como el conjunto de las obligaciones relativas a la explotación de la ADM.
- 5 En virtud del artículo 12 bis de las orientaciones de la RTE-T, los Estados podrán proponer que la(s) ADM seleccionada(s) sea(n) integradas en la RTE-T.

1.3 El Convenio.

1. El Convenio es el documento definitivo que habrán de firmar los Estados y la Sociedad Explotadora y que definirá la relación contractual existente entre las partes. Este Convenio incluirá en su objeto el otorgamiento de subvenciones de Estado, y los derechos y obligaciones de los Estados y de la Sociedad Explotadora.

El Convenio establecerá en particular:

- (i) El conjunto de obligaciones de la Sociedad Explotadora en relación con la explotación de la ADM y en particular los compromisos asumidos en relación con las características del servicio (frecuencia, calidad y volumen).
 - (ii) Las modalidades financieras de las Subvenciones de los Estados a la Sociedad Explotadora (condiciones de pago, importe, duración, vencimientos).
 - (iii) Las consecuencias del incumplimiento de las obligaciones del Convenio, y en particular el régimen aplicable al reintegro de la subvención recibida y las eventuales penalizaciones aplicables.
 - (iv) Las garantías que deberá presentar la Sociedad Explotadora.
2. El Convenio tendrá una duración mínima de 7 años, computados a partir de la fecha de su firma. Los candidatos podrán proponer en su oferta una duración superior. No obstante, las Subvenciones de Estado que obtengan la(s) Sociedad(es) explotadora(s) en virtud del presente concurso no podrán exceder del plazo que establezcan las disposiciones vigentes que le sean de aplicación.
 3. La(s) Sociedad(es) Explotadoras(s) deberá(n) aportar una garantía de tráfico. Asimismo, se deberá garantizar la financiación de la(s) ADM de forma previa a la firma del Convenio. A tal fin, el(los) candidato(s) deberá(n) presentar las certificaciones acompañadas de todos los documentos justificativos que permita establecer el acuerdo de principio de las garantías y compromisos con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) o con cualquier otra institución de crédito o financiera, y de sus accionistas, con el fin de poner en marcha la financiación. Dichas certificaciones se deberá presentar en un plazo máximo de 30 días una vez que se haya informado al o a los candidatos sobre la firma del Segundo Acuerdo.

4. La Sociedad explotadora se comprometerá a establecer y explotar la ADM en las condiciones establecidas en el Convenio hasta el final del período de validez del mismo. El incumplimiento de esta obligación implicará el reintegro de todo o de parte de las Subvenciones de Estado otorgadas en virtud del Convenio, así como, llegado el caso, la aplicación de las penalizaciones correspondientes, de acuerdo con lo establecido en el Modelo del Convenio.
5. Los Estados supervisarán y controlarán la ejecución del Convenio, pudiendo delegar esta competencia en el organismo o entidad de su elección.

1.4 Etapas de puesta en marcha y explotación del servicio.

1. La puesta en servicio y la explotación de la(s) ADM deberá tener lugar en el plazo máximo de un año desde de la firma del Convenio por las partes. Sin perjuicio de ello, los candidatos podrán proponer un plazo inferior, que constituirá un criterio de evaluación de las ofertas.
2. La Sociedad explotadora está obligada a respetar los parámetros y criterios de calidad establecidos en el Convenio a partir de la puesta en servicio de la ADM.

2. CONDICIONES DEL CONCURSO.

2.1 Normas generales.

1. La información aportada por los candidatos en sus ofertas será considerada como parte integrante de las mismas. La CIG garantizará la confidencialidad de dicha información y sólo la transmitirá a las entidades que colaboren en la valoración de las ofertas. Tales entidades estarán sometidas a las mismas obligaciones de confidencialidad que la CIG.
2. Las presentes Bases Regulatoras deberán ser aceptadas en su integridad por los candidatos, sin reserva ni condición, incluyéndolas, debidamente firmadas y rubricadas, en el sobre A de su oferta.
3. Los candidatos se comprometen a no divulgar el contenido de las ofertas a terceros con quienes no tengan intención de firmar un contrato, hasta la última fecha siguiente: la fecha de publicación en el Boletín Oficial del Estado Español del Acuerdo por el que se autoriza la firma del Convenio con la Sociedad Explotadora, la fecha de publicación del Convenio en el Boletín Oficial de la República Francesa (BOAMP) y la fecha de publicación del Convenio en el Diario Oficial de la Unión Europea.

4. Los Estados se reservan el derecho de modificar las disposiciones de las Bases Regulatoras, inclusive el Modelo del Convenio, hasta la fecha límite establecida para la entrega de las ofertas, pudiéndose eventualmente aplazarse dicha fecha para la toma en consideración de dichas modificaciones.

Los candidatos dispondrán de un plazo mínimo de un mes a partir de la fecha de notificación de dichas modificaciones para presentar sus ofertas basándose en la documentación modificada.

La modificación de las disposiciones de las Bases Regulatoras, del Modelo del Convenio y de sus anexos no confiere ningún derecho a los candidatos, ni tampoco podrá dar lugar a la indemnización de los candidatos.

2.2 Composición y forma de las candidaturas.

1. De conformidad con las disposiciones del artículo 12(a)4(b) de las Orientaciones Comunitarias para el Desarrollo de la RTE-T, las candidaturas que participan en este concurso deberán estar integradas al menos por:
 - Una compañía marítima, "naviero" o "armador".
 - Un operador o una Autoridad Portuaria que sea gestor de la terminal del puerto francés de categoría A implicado.
 - Un operador de la terminal del puerto español de categoría A implicado.
2. Los candidatos podrán estar integrados por otros actores complementarios tales como otros armadores, transportistas por carretera y por vía férrea, logísticos, cargadores, sociedades de autopistas, agencias de transporte y consignatarios o entidades financieras, o autoridades portuarias españolas en las condiciones previstas en el punto 4 de la presente cláusula.
3. Con el fin de permitir valorar adecuadamente las ofertas de los candidatos, la composición de las candidaturas admitidas deberá permanecer idéntica durante todo el proceso. En consecuencia, la composición de cada una de las candidaturas admitidas no podrá ser modificada eliminando o incluyendo miembros, hasta la firma del Convenio. Con posterioridad, la composición de la sociedad explotadora y su modificación se regulará conforme a lo establecido en el Convenio.
4. Con anterioridad a la firma del Convenio, el candidato deberá crear una sociedad para este fin bajo la forma de una sociedad mercantil (Sociedad explotadora). Su accionariado deberá repartirse entre los diferentes miembros de la candidatura, en los términos que se hayan establecido en la oferta. En el caso en el que exista un operador privado del puerto francés, la participación de la Autoridad Portuaria francesa será facultativa.

En el supuesto de que la Autoridad Portuaria francesa integre la Sociedad explotadora, también podrá participar en ella la Autoridad Portuaria española siempre y cuando estuviera contemplada esta posibilidad en la oferta.

En todo caso, la participación de las entidades públicas en su conjunto no podrá superar el 10%.

5. El domicilio social de la Sociedad explotadora deberá estar en España o en Francia.

2.3 Participación en el concurso de las Autoridades Portuarias gestoras de la terminal

1. La participación de cualquier Autoridad Portuaria en el concurso deberá hacerse sobre una base transparente y no discriminatoria, especialmente en el supuesto de que varias potenciales candidaturas hayan seleccionado la misma Autoridad Portuaria.
2. Una Autoridad Portuaria gestora de terminal no podrá negarse a participar en una o varias candidaturas, salvo cuando esté debidamente justificado. En caso contrario, la CIG se reservará el derecho de declarar no admisible la oferta de la candidatura en la que participe dicha Autoridad Portuaria.
3. Por otra parte, las Autoridades Portuarias deberán indicar:
 - (i) Su apoyo al proyecto.
 - (ii) Su capacidad de acogida del servicio o, llegado el caso, la naturaleza y las condiciones de realización, en particular el coste de la inversión y las cargas o tarifas por la puesta a disposición de la infraestructura, los procedimientos reglamentarios y el calendario de realización de las infraestructuras necesarias.
 - (iii) Las cargas o tarifas aplicadas a la utilización de los equipos suministrados, en su caso, por la Autoridad Portuaria para la explotación de la ADM, de conformidad con la reglamentación vigente.

2.4 Participación de entidades en más de una oferta.

Todas las entidades a que se refiere los puntos 1 y 2 del epígrafe 2.2 de la Base 2ª podrán formar parte de más de una oferta.

2.5 Exclusividad.

1. Los Estados podrán convocar nuevos concursos de ADM u otorgar otras Subvenciones de acuerdo con la legislación vigente.
2. Sin perjuicio de lo anterior, los Estados, durante la duración del Convenio, no podrán subvencionar otra ADM cuyo tramo o tramos principales coincidan con los de la(s) ADM(s) que sea(n) seleccionada(s) en la presente convocatoria.
3. En ningún caso, el otorgamiento de la Subvención de Estado supone la concesión de un derecho de exclusividad a la Sociedad explotadora en relación con la explotación del servicio objeto del Convenio.

2.6 Documentación del concurso.

1. La documentación puesta a disposición de cada uno de los candidatos puede contener información confidencial. En tal caso, los candidatos se comprometen a no utilizar ni revelar el contenido de la misma con fines ajenos a los del presente concurso.

2. La documentación consta de los siguientes elementos:

- (i) Las Bases Reguladoras.
- (ii) El Modelo del Convenio y sus anexos.

- a) El Modelo del Convenio tiene carácter obligatorio para los candidatos.
- b) Los candidatos deberán completar las estipulaciones del Modelo del Convenio en las partes indicadas entre corchetes y subrayados.

La documentación complementaria también deberá redactarse de forma contractual, clara e inequívoca. En ningún caso, éstas podrán contener hipótesis, postulados o consideraciones de los candidatos, ya que serán considerados como no escritos.

El Modelo del Convenio completado por el candidato constituirá el Proyecto de Convenio.

- c) Los candidatos no podrán modificar el Modelo del Convenio, salvo si reciben autorización expresa. Cualquier modificación, directa o indirecta, implícita o expresa, de las estipulaciones del Modelo del Convenio será considerada como no escrita.

No obstante, los candidatos podrán indicar en un documento independiente los elementos del Modelo del Convenio cuya modificación permitiría optimizar su oferta, sin que estos elementos sean tomados en cuenta en la evaluación de su oferta ni comprometan de ningún modo a los Estados. Sin embargo, los candidatos sí resultarán vinculados por el contenido de tales modificaciones.

En cualquier caso, estas propuestas precisas y limitadas no podrán tener por efecto la modificación de los principios fundamentales del Modelo del Convenio y serán indicadas de manera precisa, y redactadas de forma contractual.

- (iii) La Comunicación C (2004) 43 de la Comisión – Orientaciones comunitarias sobre las ayudas del Estado al transporte marítimo (2004 / C 13 / 03).
- (iv) La Decisión 2002/610/CE de la Comisión europea de 30 de enero de 2002 relativa al «régimen de ayuda que Francia quiere poner a ejecución para la apertura de nuevas líneas de transporte marítimo de corta distancia».
- (v) El Reglamento (CE) nº2236/95 del Consejo del 18 de septiembre de 1995, que determina las normas generales para el otorgamiento de un concurso financiero comunitario en el ámbito de las redes transeuropeas, modificado por el Reglamento (CE) No 1655/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de julio de 1999 que modifica el Reglamento (CE) no 2236/95 y por el Reglamento (CE) No 807/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril de 2004 por el que se modifica el Reglamento (CE) no 2236/95.
- (vi) Decisión No 1346/2001/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de mayo de 2001 por la que se modifica la Decisión no 1692/96/CE en lo que se refiere a puertos marítimos, puertos interiores y terminales intermodales, así como al proyecto no 8 del anexo III.
- (vii) La decisión nº884/2004 del Parlamento europeo y del Consejo de 29 de abril de 2004, por la que se modifica la decisión nº 1692/96/CE relativa a las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la RTE-T, así como: “Motorways of the Sea, Art. 12a of the TEN-T Guidelines, A Vademecum issued in conjunction with the call for proposals TEN-T 200 – Autopistas del Mar – Artículo 12 bis de las Orientaciones RTE-T; Vademécum publicado con el concurso RTE-T 2005” (en adelante, el “Vademécum”).
- (viii) El Reglamento (CE) nº 1692 / 2006 del Parlamento Europeo y del Consejo del 24 de octubre de 2006 que establece el segundo programa “Marco Polo” para conceder un concurso financiero comunitario con el fin de mejorar los rendimientos medioambientales del sistema de transporte de mercancías (“Marco Polo II”), y que deroga el Reglamento (CE) nº 1382 / 2003.
- (ix) El Observatorio franco-español de tráfico en los Pirineos, documento nº 4, mayo de 2006, Ministerio de Fomento y Ministère des Transports, de l’Équipement, du Tourisme et de la Mer.

Esta lista podrá ser completada o modificada por los Estados y/o por la CIG en el sentido de las condiciones establecidas en el punto 4 del epígrafe 2.1 de la Base 2ª de las presentes Bases Regulatorias.

2.7 Régimen económico y financiero.

2.7.1. Subvenciones de los Estados.

- (i) Los Estados podrán otorgar una subvención al candidato o a los candidatos seleccionados según los términos previstos en la Base 1ª y de conformidad con los regímenes de ayudas en vigor, autorizados por la Comisión Europea. Esta subvención podrá ser completada, en su caso, por una subvención comunitaria en el marco del programa Marco Polo II.

Los candidatos pueden presentar para una misma oferta técnica una o las dos opciones siguientes. Para cada una de las opciones presentadas, los candidatos deberán aportar el Plan Económico-Financiero correspondiente.

- **1ª opción:** Las ayudas de Estado se limitan a un porcentaje máximo del 35% sobre los gastos elegibles y a una duración de 5 años, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 1692/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 2006, por el que se establece el segundo Programa Marco Polo. En esta opción, las ayudas de Estado están condicionadas por la autorización previa de la Comisión Europea sobre la base de la notificación que efectuarán los Estados en ese sentido.
- **2ª opción:** Las ayudas de Estado se limitan a un porcentaje máximo del 30% sobre los gastos operativos del servicio y a una duración de 3 años, de conformidad con la Comunicación de la Comisión C(2004) 43 – Directrices comunitarias sobre las ayudas de Estado al transporte marítimo (2004/C 13/03).

- (ii) El importe máximo de la subvención será de 15 millones de euros por cada ADM, por lo que respecta a la aportación del Estado español. Por lo que respecta al Estado francés, el presupuesto 2007 de la Agencia de Financiación de infraestructuras de transporte de Francia, ha previsto que se destinen 41 millones de euros para el conjunto de las ADM y para la ayuda de la puesta en marcha de líneas marítimas de corta distancia. La participación de los dos Estados deberá ser equilibrada.

- (iii) La convocatoria se inscribe en el marco de la RTE-T y con respecto a sus criterios de selección. En consecuencia, los candidatos deberán demostrar que su oferta cumple con las condiciones de elegibilidad de la RTE-T y del programa Marco Polo II.
- (iv) Las Subvenciones de Estado no pueden en ningún caso tener por objetivo o por efecto la generación de beneficios acumulados directos o indirectos para la Sociedad Explotadora durante el período de subvención más allá de un nivel de remuneración razonable.
- (v) El pago de la subvención se podrá realizar de forma fraccionada, en función del ritmo de ejecución del Convenio suscrito y con respecto a las disposiciones nacionales y comunitarias reguladoras de las ayudas.
- Podrá establecerse en el Convenio que la Sociedad Explotadora perciba el primer pago de la subvención antes de la puesta en servicio de la ADM, con el fin de que puedan afrontar los gastos que se deriven de la puesta en funcionamiento del servicio. El importe de ese primer pago se calculará en función del importe total de la subvención que será otorgada por los Estados.
 - En todo caso, el pago del primer plazo de la subvención no podrá tener lugar antes del desembolso del 100% del capital social de la Sociedad Explotadora.
- (vi) El importe previsto del coste del servicio imputado al tramo o tramos subvencionados presentado por el candidato servirá de referencia para determinar el importe de la subvención. Además, los candidatos deberán demostrar que, después del período de subvención, su oferta permitirá alcanzar el equilibrio económico de explotación del servicio de la ADM.
- No se permitirá al candidato aumentar el importe previsto del coste del proyecto en función de la cuantía de la subvención de los Estados.
- Los candidatos presentarán en su oferta el plan económico-financiero sobre la base de 10 años de explotación de la ADM.
- (vii) Los candidatos presentarán en sus ofertas, en euros constantes y euros corrientes, una propuesta de importe total de la subvención de los Estados, diferenciada de la de otros entes públicos, que solicitan detallando el impacto del IVA (coste total con IVA y coste total sin IVA), así como una propuesta de programación anual de pago de la subvención.
- (viii) Independientemente del plazo del Convenio propuesto por los candidatos, la duración del pago de la subvención no deberá superar la duración máxima establecida en la normativa comunitaria. En cualquier caso, dicho

plazo no podrá ser superior al plazo de explotación de la ADM establecido en el Convenio.

2.7.2 Condiciones económicas y financieras de las candidaturas.

(i) Fondos propios

Los fondos propios estarán formados por el capital social de la Sociedad explotadora y los recursos adicionales que aporten sus accionistas, los cuales estarán subordinados a todas las obligaciones financieras de la Sociedad explotadora.

El importe de los fondos propios no deberá ser inferior al seis por ciento (6%) del importe total, llegado el caso, del coste de construcción o de adquisición de los barcos y de los costes relativos a los trabajos portuarios a cargo de la Sociedad Explotadora, hasta la fecha de puesta en servicio, calculados por los candidatos y valorados por los Estados. Cuando la Sociedad Explotadora no compre los buques, el importe de los fondos propios no deberá ser inferior al 6% del importe total de los gastos de alquiler de los mismos durante la duración del Convenio y de los costes relativos a los trabajos portuarios a cargo de la Sociedad Explotadora, hasta la fecha de puesta en servicio, calculados por los candidatos y valorados por los Estados.

El importe mínimo de los fondos propios estipulados con anterioridad deberá ser desembolsado como muy tarde en la fecha de la firma del Convenio.

Por otra parte, el importe de los fondos propios se deberá incrementar con el fin de permitir cubrir los resultados netos negativos acumulados eventualmente previstos por el Candidato.

(ii) Deuda financiera

El candidato seleccionado deberá obtener las financiaciones complementarias necesarias para hacer frente a las posibles inversiones y los gastos de toda naturaleza asociados al establecimiento y explotación de la ADM. La estructura y las principales modalidades de financiación previstas deben ser descritas por los candidatos en un documento anexo a su proyecto del Convenio.

El Convenio no podrá ser firmado hasta que la financiación de su objeto esté garantizada por el candidato finalmente seleccionado como Sociedad explotadora de conformidad con las modalidades indicadas en el punto 3 del epígrafe 1.3 de la Base 1.

3. CRITERIOS Y PONDERACIÓN DE LA VALORACIÓN DE OFERTAS

3.1. El volumen de tráfico trasvasado (30%)

3.1.1. Cálculo del volumen de tráfico trasvasado

El volumen de tráfico trasvasado se basa en el nivel mínimo de tráfico de mercancías previsto cada año, expresado en número de toneladas – kilómetros y en equivalentes de camiones o semirremolques durante la duración del Convenio, con el fin de evaluar la contribución al trasvase modal.

Las variables que serán tenidas en cuenta para la valoración del este criterio son las siguientes:

- toneladas*km.
- camiones o semirremolques.

Para la evaluación de este criterio sólo se tendrán en cuenta exclusivamente los tráficos que sean captados de transporte por carretera.

La evaluación de toneladas*km se basará en la diferencia entre los valores correspondientes a las situaciones siguientes:

- a) Situación “sin ADM”: toneladas*km que se transportan por carretera susceptibles de ser trasvasadas a la ADM, en la hipótesis de que ésta no esté en servicio
- b) Situación “con ADM”: toneladas*km de acceso y dispersión por carretera a la ADM, en la hipótesis de que ésta esté en servicio.

3.1.2. Umbral mínimo.

Las candidaturas no podrán ser en ningún caso valoradas si los tráficos mínimos calculados según el método establecido en el epígrafe anterior no son superiores al umbral de tráfico anual indicado en la siguiente tabla:

Año de explotación	1	2	3	4	Años 5 a 10	Total a 5 años	Total a 10 años
Tráfico anual de camiones y semirremolques	25 000	50 000	75 000	100 000	100 000	350.000	850 000

3.2. Calidad del proyecto (35%).

La evaluación de la calidad del proyecto tendrá en cuenta los siguientes parámetros:

1. El número de puertos asociados al proyecto en España. La valoración de este parámetro tendrá carácter preferente en la valoración de este criterio.
2. Un conjunto de otros criterios que contribuirán a la valoración de la calidad del proyecto:
 - a) El plazo de puesta en servicio; este plazo no podrá exceder un año desde la firma del Convenio por las Partes,
 - b) Capacidad y calidad de transporte del modo que atiende el acceso y dispersión de tráfico. A tal fin se tendrá en cuenta en particular el encaminamiento del transporte de mercancías por los modos de transporte marítimo, ferroviario o fluvial.
 - c) La frecuencia del servicio, expresada en número de salidas por semana y por sentido. El umbral mínimo que se debe alcanzar es de 4 salidas por semana y por sentido al inicio de la explotación de la Autopista del Mar, y posteriormente, transcurridos 2 años, 7 salidas por semana y por sentido.
 - d) La calidad de los servicios e instalaciones portuarias.
 - e) La calidad de las comunicaciones terrestres de los puertos.
 - f) Los sistemas telemáticos de información (seguimiento de material móvil y mercancía en tiempo real y georreferenciado), de tramitación administrativa y, en su caso, de contratación.
 - g) El control de la cadena de transportes, así como la integración del proyecto en el desarrollo de la RTE-T.

3.3. Resultados económicos y financieros (35%).

Con este criterio se evalúa:

1. En primer lugar, la cuantía de la subvención, requerida a los Estados expresada en euros constantes para el año 2007, sin IVA, con el fin de minimizarlas, los mecanismos propuestos de reducción de esta subvención que serán descritos por el Candidato en el Cláusula 18 de su proyecto de Convenio en el caso que se superen los resultados económicos y financieros, así como las contribuciones solicitadas a otras entidades públicas.
2. Por otra parte la credibilidad de la candidatura basada sobre su composición y sobre la viabilidad económica y comercial del servicio. La composición de la candidatura será valorada según los siguientes parámetros:
 - a) Las garantías profesionales y financieras del candidato y su aptitud para garantizar la continuidad del servicio.
 - b) La demostración de compromiso de los clientes potenciales de los servicios (cartas de intenciones, etc.).
 - c) La coherencia entre los niveles de compromisos manifestados y la composición de la agrupación.

La viabilidad económica y comercial del servicio será valorada teniendo en cuenta:

- a) La solidez del modelo económico (nivel de fondos propios, compromisos de los socios financieros, disponibilidades financieras y garantías para financiar la construcción y responder a las eventuales variaciones al alza de los costes y plazos así como las dificultades de explotación).
- b) La solidez económica de la composición de la candidatura y de cada uno de sus miembros,
- c) la viabilidad del servicio hasta el final del periodo de concesión de la subvención.

4. CARACTERÍSTICAS Y CONTENIDO DE LAS OFERTAS

4.1 Normas generales

Las ofertas de los candidatos y todos los documentos adjuntos presentados deberán redactarse de forma íntegra en francés y en español.

Los Estados, la CIG y los grupos de trabajo que en ella se formen pueden elegir, llegado el caso, a modo de prevención ante cualquier incoherencia entre las versiones francesa y española, la versión que estimen pertinente. Los candidatos no podrán exigir la prevalencia de una u otra versión.

4.2 Contenido de la oferta

Las ofertas de los candidatos deberán contener, como mínimo, los siguientes elementos y destinados a permitir la evaluación según los criterios establecidos en la cláusula 3 de las presentes Bases:

4.2.1. El proyecto de Convenio

Los candidatos deberán completar el Modelo del Convenio en los lugares indicados. El proyecto de Convenio obtenido de este modo será un elemento constitutivo de la oferta.

4.2.2. Sobre A. Bases Reguladoras y Resumen de la oferta

(i) Bases Reguladoras

Los candidatos deberán acreditar su aceptación de las presentes Bases Reguladoras mediante la devolución de las mismas, rubricadas y firmadas. Toda oferta presentada en el marco del presente Concurso conllevará la plena e íntegra aceptación, sin reserva ni limitación, del conjunto de disposiciones de las presentes Bases.

(ii) Resumen de la oferta

Los candidatos deberán incluir en su propuesta un resumen de la oferta. Este documento, de 15 páginas como máximo, debe constar de los siguientes puntos:

- a) Breve presentación de los aspectos cualitativos de la oferta (calidad de los servicios ofertados – marítimos y portuarios –, consecuencias sobre el medio ambiente y otras características que exijan una atención especial).
- b) Régimen jurídico de adquisición, en su caso, y explotación de los buques (construcción, fletamento, compra en el mercado de ocasión, etc.), modo de gestión de los buques y pabellón de los mismos.
- c) Breve descripción de la política tarifaria y breve presentación de las ofertas tarifarias.
- d) Previsiones de tráfico/objetivo de reparto modal.
- e) Coste de ejecución del proyecto Autopista del Mar e importe de la subvención requerida a los Estados y otras subvenciones compatibles que hayan sido solicitadas, expresado en euros constantes y corrientes, sin y con IVA, y vencimiento de los pagos.
- f) Principales aspectos económicos y financieros y, en particular, una descripción de la estructura y de las principales modalidades de financiación previstas.
- g) Cualquier otro aspecto de su oferta que el candidato quiera poner de relieve.

4.2.3. Sobre B. Presentación de los miembros de la candidatura, organización de la futura Sociedad explotadora y contratos.

(i) Presentación de los miembros de la candidatura.

De conformidad con las disposiciones del artículo 12(a)4(b) de las Orientaciones Comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte y de las establecidas en el artículo 2.2, las candidaturas concursantes deberán contener como mínimo:

- a) Una compañía marítima, "naviero" o "armador"
- b) Un operador o una Autoridad Portuaria que sea gestor de la terminal de un puerto francés de categoría A.
- c) Un operador de la terminal de un puerto español de categoría A.

Los candidatos incluirán en su oferta:

- a) Una breve presentación del conjunto de miembros que integren la candidatura.
- b) Una declaración jurada sobre la regularidad de la situación de los miembros integrantes de la Candidatura respecto de las obligaciones fiscales y sociales, así como sobre la honorabilidad de las personas físicas que garantizan la dirección efectiva y permanente de las sociedades integrantes de la Candidatura. Esto último será justificado mediante un certificado de antecedentes penales en España y en Francia y un documento equivalente en el ámbito de la normativa de transportes, derecho mercantil, derecho del trabajo, o en el caso de que el solicitante realice también transporte de mercancías sujetas a procedimientos aduaneros, a la legislación aduanera
- c) Todos los documentos que permitan demostrar que los miembros de la candidatura tienen la capacidad financiera suficiente para garantizar la continuidad del proyecto. En particular, se incluirán, necesariamente, cuentas y presupuestos anuales de los tres últimos ejercicios, o de todos los ejercicios en caso de que su creación sea posterior. En este último caso, será la sociedad o sociedades integrantes quienes estarán obligadas a presentar las cuentas y presupuestos anuales de los tres últimos ejercicios.
- d) Los documentos que permitan acreditar que los miembros de la candidatura tienen las capacidades técnicas y operativas necesarias para llevar a cabo el proyecto.
- e) Los candidatos deberán adjuntar a su oferta un documento que presente las diferentes experiencias de los miembros de la candidatura en proyectos similares, así como el currículum vitae de cada una de las personas responsables de la puesta en marcha del servicio.
- f) Los documentos que acrediten la personalidad jurídica de cada uno de los miembros de la candidatura.
- g) Compromiso de los candidatos sobre la veracidad, exactitud y carácter integral de su proposición.
- h) Responder solidariamente de todas las obligaciones derivadas del objeto del Concurso en caso de no hacerlo la Sociedad Explotadora.

(ii) Organización de la Sociedad explotadora

- a) La sociedad explotadora deberá estar constituida antes de la firma del segundo Acuerdo. Los candidatos deberán aportar el balance inicial, el organigrama y la información sobre las aportaciones de personal, medios materiales y contribuciones de los diferentes accionistas, así como el proyecto de Estatutos.
- b) Composición del accionariado de la Sociedad explotadora, incluida la función asignada a cada uno de los miembros de la candidatura. La composición de los candidatos no podrá ser modificada conforme a las disposiciones del punto 3 de la base 2.2 del párrafo 3 de las presentes Bases Reguladoras.
- c) En su caso, los principios y principales condiciones del pacto de accionistas de la sociedad explotadora y, si existe, el pacto en sí mismo.
- d) Las funciones y relaciones contractuales de los diferentes participantes (accionistas, prestamistas, proveedores, etc.), junto con una descripción precisa de la función desempeñada por cada uno en la Autopista del Mar.

(iii) Representante de la candidatura

Los candidatos incluirán en su oferta:

- a) El nombre y datos de la persona que actuará en representación de la candidatura.
- b) Los documentos que permitan demostrar el otorgamiento de poderes por parte de los diferentes miembros de la candidatura al representante de la misma.
- c) Los documentos que acrediten la personalidad jurídica de cada uno de los miembros de la candidatura.

4.2.4. Sobre C. Documentación técnica

La oferta deberá incluir los documentos que se mencionan a continuación:

(i) Objetivos del reparto modal

La oferta deberá incluir las previsiones de trasvase modal de mercancías de la carretera hacia el mar.

Los candidatos indicarán el volumen de mercancías a transportar para cada año del plan económico-financiero. Se estimarán las siguientes variables de demanda:

- a) Volumen anual de mercancías transportadas en:
 - toneladas,
 - toneladas*km,
 - equivalentes (camiones o semirremolques)*km,
 - equivalentes camiones o semirremolques
- b) Porcentaje de cada una de las variables anteriores en relación con el corredor pertinente, teniendo en cuenta las relaciones origen-destino afectadas.

Los candidatos estimarán el volumen de mercancías a transportar a través de la ADM diferenciando los tráficos que son captados de cadenas de transporte por carretera exclusivamente.

Los candidatos estimarán el volumen anual de toneladas*km y de (camiones o semirremolques)*km que son captados de la carretera en las siguientes situaciones:

- a) situación “sin ADM.”: recorridos totales de las mercancías y vehículos que se transportan por carretera susceptibles de ser trasvasadas a la ADM
- b) situación “con ADM”: recorridos totales de las mercancías y los vehículos a través de los tramos de carretera de acceso a la ADM y recorridos totales de las mercancías y vehículos transportados por los servicios marítimos, diferenciando en este caso, los realizados a través de cada uno de los tramos principales de la ADM y los realizados a través las posibles prolongaciones y conexiones.

Los candidatos evaluarán los beneficios sociales y medioambientales de acuerdo con la metodología aplicada por el programa Marco Polo en su convocatoria 2006. El cálculo se basa en una comparación entre los costes externos correspondientes a las situaciones “sin ADM” y “con ADM”.

Los candidatos deberán proporcionar los estudios de tráfico a partir de los cuales se han realizado las evaluaciones. Estos estudios deberán identificar:

- a) el(los) segmento(s) objetivo(s) del mercado del transporte de mercancías (tipo de mercancías y detalle de las mercancías peligrosas, etc.),

- b) los clientes potenciales del servicio (cartas de intenciones de los transportistas por carretera, etc.).
- c) Los candidatos detallarán el cronograma previsto de lanzamiento del servicio descrito mediante la evolución de los porcentajes de ocupación.

(ii) Características de los buques

Los candidatos detallarán el número y características de los buques que se destinarán tanto al conjunto de la(s) ADM como concretamente al o a los tramo(s) principal(es), durante la duración del Convenio.

- a) Número de buques
- b) Ficha de cada buque con los siguientes elementos garantizados durante la duración del Convenio
 - Velocidad máxima de los buques
 - Velocidad comercial prevista del servicio
 - Capacidad de carga
 - Acreditación de la aptitud para transportar mercancías peligrosas
 - Capacidad para transportar mercancías con control de temperatura

El pabellón será necesariamente comunitario.

(iii) Servicios marítimos

a) Frecuencia

La frecuencia mínima exigible será de 4 salidas por semana en cada sentido desde el comienzo de la explotación de la ADM y hasta 2 años de la puesta en servicio. A partir de ese momento, será de 7 salidas por semana y sentido.

Se valorará positivamente frecuencias superiores a la mínima establecida.

b) Regularidad del servicio

- Presentación de los itinerarios, desagregados según los trayectos de navegación, maniobra y estancia en puerto. Calendario y horarios de cada uno de los servicios.
- Detalle de las medidas tomadas para garantizar la regularidad del servicio y los posibles mecanismos de indemnización.

- Plan de contingencia para garantizar la continuidad del servicio en caso de avería de uno o más buques.

c) Solución técnica y jurídica

Los candidatos deberán incluir en su oferta:

- Una memoria que describa la o las soluciones técnicas seleccionadas para la explotación de los buques y su viabilidad jurídica.
- Los principios y principales condiciones de los diferentes contratos que los candidatos prevén aprobar para la explotación de los buques (ejemplo: aquellos relativos a la financiación, a la construcción o al fletamento de los buques, a las tareas de mantenimiento de las diferentes instalaciones, etc.).
- Análisis jurídico de la normativa aplicable, en cada caso, a los contratos mencionados, en particular, en materia de Derecho de la Competencia, incluyendo las garantías de su cumplimiento.

d) Régimen social y jurídico del personal de explotación de los buques

Los candidatos deberán señalar los recursos humanos que precise directa o indirectamente la explotación del servicio de Autopistas del Mar. En particular, se detallará el régimen social y jurídico de cada categoría y en particular, el personal de explotación de los buques.

(iv) Servicios e instalaciones portuarias

La oferta incluirá una memoria sobre los siguientes puntos:

a) El acceso marítimo y las condiciones de mantenimiento. Las terminales portuarias.

Se describirán los siguientes puntos:

- Características físicas (localización, muelle, superficies disponibles, etc.)
- Organización de los flujos (señalización, áreas dedicadas al estacionamiento, circulación, tiempo de espera, etc.)
- Características de las instalaciones (rampa, etc.).

Se hará la distinción en particular entre las infraestructuras existentes de equipamiento y las obras necesarias para desarrollar el proyecto. Se deberán precisar tanto el

calendario como las modalidades de control de la carga financiera de dichos trabajos de infraestructuras y de superestructura. Del mismo modo, la memoria deberá detallar los procedimientos relativos a los elementos citados.

En particular, el candidato deberá describir los siguientes elementos:

b) La organización de manipulación de la mercancía.

La memoria relativa a la organización de la manipulación de la mercancía incluirá sobre todo los aspectos siguientes:

- Organización de las operaciones de tracción.
- Gestión de los diferentes flujos (acompañados y no acompañados, remolques y grúas).
- Rendimiento de las operaciones de carga y descarga.

c) Prestación de servicios en relación con el buque

La memoria relativa a estos servicios abordará los siguientes puntos:

- Existencia de prioridad en la prestación de tales servicios.
- Remolque
- Practicaje
- Amarre

d) Medidas previstas de protección

La memoria deberá detallar, al menos, las siguientes medidas:

- La existencia de terminales valladas.
- El sistema de vigilancia.
- El sistema de acceso e identificación de los vehículos.
- Condiciones de seguridad .

En cualquier caso, estas medidas estarán sujetas a la reglamentación internacional, comunitaria, así como en cada país la reglamentación nacional que sea de aplicación.

e) Utilización de las infraestructuras portuarias

Los candidatos deberán proporcionar una memoria jurídica que describa las relaciones entre la Sociedad explotadora del servicio de Autopista del Mar y las Autoridades Portuarias.

En ese marco, los candidatos deberán precisar asimismo los compromisos de las Autoridades Portuarias con respecto a:

- su apoyo al proyecto,
- su capacidad para acoger el servicio, o llegado el caso, la naturaleza y las condiciones de realización, en particular el coste de la inversión y las cargas o tarifas por uso de la infraestructura, los procedimientos reglamentarios y el calendario de realización de los acondicionamientos necesarios,
- las cargas o tarifas aplicadas a la utilización de los equipos suministrados por la Autoridad Portuaria para la explotación de la Autopista del Mar, de conformidad con la reglamentación en vigor.

Asimismo, los candidatos deberán especificar las eventuales alteraciones o implicaciones que pueda producir el proyecto sobre las instalaciones portuarias, con referencia particular a los derechos preexistentes de ocupación de las mismas.

(v) Accesos terrestres de los puertos

La oferta incluirá una memoria con las características de los accesos terrestres a los puertos, que deberá detallar:

- El nivel de servicio de las infraestructuras de acceso (capacidad, velocidad media, saturación, etc.)
- Las eventuales travesías urbanas.

(vi) Sistema telemático de información global y control de la cadena de transporte

La oferta incluirá una memoria descriptiva en la cual los candidatos presentarán el sistema de información global que proponen y los medios de control de la cadena de transporte.

Esta memoria se referirá sobre todo a los siguientes aspectos:

- Demostración de la existencia de una oferta "puerta a puerta", gracias a una dirección integrada y centralizada de los servicios.
- Presentación de la calidad de la gestión de los procedimientos y del sistema de intercambio de información aplicado.
- Descripción del sistema de responsabilidad y del régimen de seguros (identificación numérica de las averías, etc.).
- Desarrollo de las inspecciones y controles: existencia de un Convenio (contrato) entre los puertos para garantizar la coordinación.
- Recurso a la línea regular aduanera.
- Calidad de la información suministrada por el sistema de información a los clientes (trazabilidad, etc.).

(vii) La calidad del acceso y dispersión de tráfico

La oferta detallará los modos previstos de acceso y dispersión de las mercancías, indicando cuáles serán las infraestructuras de transporte utilizadas con este fin.

(viii) Los efectos sobre la competencia

La oferta incluirá una nota que proporcione información sobre los siguientes puntos:

- Los servicios de transporte entre los puertos implicados incluyendo los del hinterland.
- El impacto que el servicio de ADM supondrá para estos servicios.

- Los riesgos de disminución del tráfico de otros puertos, terminales o prestatarios de servicio o demostración de la asunción exclusiva por parte del servicio del tráfico nuevo o procedente de la carretera.
- Descripción de las condiciones de acceso a las infraestructuras objeto de subvención de todos los usuarios y demostración de la ausencia de discriminación.

Se recuerda que la elegibilidad de las ofertas irá en función de su conformidad con el programa Marco Polo II y en el marco de la RTE-T.

(ix) Plazos de la puesta en servicio

La oferta incluirá una justificación de los plazos previstos por los candidatos para la puesta en servicio en los términos previstos en las presentes Bases.

4.2.5. Sobre D. Documentos económicos y financieros

Los elementos financieros se expresarán en euros constantes y corrientes, identificando el impacto del IVA, es decir, con y sin IVA.

La oferta deberá contener los siguientes documentos:

(i) Estudio de viabilidad económica y financiera de la oferta de Autopista del Mar

Los candidatos deberán elaborar un riguroso estudio de viabilidad económica y financiera del proyecto que recoja en especial las perspectivas de tráfico y los compromisos de carga.

(ii) Cargas vinculadas al servicio

El conjunto de los gastos necesarios para alcanzar los objetivos del proyecto deberán detallarse de modo específico.

Los candidatos deberán hacer la distinción entre las cargas que corresponden a la explotación del tramo/s principales, tramo/s de cabotaje nacional de la ADM y aquellas correspondientes a las extensiones del servicio hacia otros puertos, o en cualquier otro país, las cargas correspondientes a las prolongaciones del servicio excluidas de la subvención.

Los candidatos deberán especificar las cargas correspondientes a la explotación de cada tramo que será tramo principal o tramo de cabotaje nacional.

(iii) Descripción de la política tarifaria

Esta descripción incluirá una breve presentación de las propuestas tarifarias a los clientes del servicio de ADM

(iv) Fuentes de financiación

Los candidatos deberán detallar las diferentes fuentes de financiación del proyecto y precisar el importe total de la subvención que tienen previsto solicitar a los Estados.

Los candidatos deberán distinguir las diferentes fuentes de financiación pública que tienen previsto reunir para la financiación de su oferta (Estados, Administraciones territoriales y demás Administraciones, fondos europeos, etc.).

El plan financiero presentado por el candidato y que permite garantizar la viabilidad a medio plazo del servicio se incorporará de modo necesario al Convenio entre los Estados y la Sociedad explotadora, como anexo del mismo.

(v) Fondos propios

En lo que respecta a los fondos propios referidos en el párrafo 2.7 precedente, la oferta debe integrar la siguiente información:

- Capital social y su composición, así como su relación con la inversión total prevista.
- La política de distribución de dividendos.
- El importe y las condiciones de los préstamos subordinados pendientes de otorgamiento por los accionistas.

(vi) Deuda financiera

En su oferta, los candidatos deberán precisar:

- El(Los) tipo(s) de financiación previsto(s).
- La estructura y las principales modalidades de los préstamos previstos.

El candidato seleccionado deberá obtener las financiaciones complementaria necesarias para hacer frente a las posibles inversiones y los gastos de toda naturaleza asociados al establecimiento y explotación de la ADM. La estructura y las principales modalidades de financiación previstas deberán ser descritas por los candidatos en un documento que constituirá un Anexo del Convenio.

(vii) Subvención

Los candidatos presentarán en su oferta, expresada en euros constantes y euros corrientes, una propuesta del importe total, con y sin IVA, de la subvención que requieran, así como el vencimiento detallado de los pagos.

En relación con los costes subvencionables por los Estados en el marco de las presentes Bases, los candidatos deberán respetar las disposiciones comunitarias a las que se refiere el epígrafe 2.7.1 y en concreto lo dispuesto en el Vademécum.

(viii) Situación financiera de la Sociedad explotadora

El análisis de la situación financiera de la Sociedad explotadora deberá precisar en especial:

- El porcentaje mínimo que representarán sus fondos propios en relación con el total de los recursos movilizados para el proyecto de ADM.
- El ratio de cobertura de la deuda para cada año del Convenio.

(ix) Modelo financiero

Los candidatos deberán presentar con sus ofertas un CD-ROM del modelo financiero en un formato informático compatible con sistemas operativos y programas al uso y Open Office. También se deberá adjuntar a la oferta una versión en papel.

La oferta incluirá el plan económico y financiero resultante de la aplicación del modelo financiero.

El modelo y el plan serán elaborados de acuerdo con una base trimestral para el período de estudios y en su caso de construcción de buques y de instalaciones portuarias, y con una base semestral para el período de explotación.

El modelo deberá ir acompañado de un manual de uso que precise cómo leer y utilizar los datos línea a línea, y que defina los principales vínculos entre estos datos y permita realizar “pruebas de sensibilidad”.

Los candidatos se comprometerán a responder con claridad, veracidad y diligencia, llegado el caso por escrito, a cualquier petición de explicación o aclaración por parte de la CIG sobre la construcción y el funcionamiento del modelo financiero y del plan.

Los candidatos también deberán presentar un manual en el que se detallen todas las hipótesis utilizadas para la construcción del modelo, las fuentes, si se trata de hipótesis extraídas de estudios públicos, y las justificaciones de las elecciones efectuadas para el caso de base y los casos de sensibilidad.

Las principales hipótesis serán:

- a) las hipótesis macroeconómicas,
- b) las hipótesis financieras,
- c) los datos y tratamientos contables y fiscales,
- d) el tráfico,
- e) los ingresos,
- f) los gastos de inversión y renovación,
- g) los costes de explotación, de mantenimiento,
- h) la política de distribución de los dividendos.

Los principales resultados serán:

- a) la TIR (Tasa Interna de Retorno) del proyecto,
- b) la tasa de rentabilidad de los fondos propios,
- c) el valor actualizado neto del “cash flow” del proyecto,
- d) el ratio deuda/fondos propios,
- e) el ratio anual de cobertura de la deuda durante la vigencia del Convenio,
- f) el ratio anual de cobertura de la deuda a lo largo de la duración de los préstamos,
- g) la fecha del primer pago de dividendos,
- h) las fechas de los primeros y los últimos reembolsos de los préstamos.

El modelo deberá obligatoriamente incluir:

- a) el balance,

- b) la cuenta de resultados,
- c) las fuentes y usos de los fondos,
- d) el cuadro de financiación,
- e) los gastos de inversión y renovación,
- f) los análisis de sensibilidad.

Los candidatos deberán efectuar análisis de sensibilidad considerados individualmente en uno o varios casos para poder juzgar la solidez del proyecto. Se combinarán casos desfavorables de reducción del tráfico y aumento de los costes. Los casos más favorables también serán analizados.

Los candidatos deberán hacer como mínimo los siguientes análisis de sensibilidad:

- a) variación del nivel de tráfico anual en el momento de la puesta en servicio de más o menos el 20%
- b) variación de la tasa de la evolución anual del tráfico previsto durante la duración del convenio de más o menos 2 puntos
- c) variación de los costes de construcción o de adquisición de buques de más o menos el 20%
- d) variación de los costes de explotación de más o menos el 20%,
- e) variación de los tipos de interés de más o menos 2 puntos

Los resultados de dichas pruebas se deberán explicar claramente en una tabla sumaria.

Los candidatos podrán elegir libremente sus hipótesis macroeconómicas de simulación financiera, precisando, y llegado el caso, justificando su decisión.

Definiciones:

- a) Ratio anual de cobertura de la deuda = $(\text{cash flow disponible para la satisfacción de la deuda}) / (\text{intereses} + \text{principal de la deuda})$.
- b) Ratio de cobertura de la deuda durante la vigencia del préstamo = $(\text{valor actualizado neto del cash flow disponible para la satisfacción de la deuda, generado durante la vigencia del préstamo}) / (\text{principal del préstamo que falta por reembolsar})$, en cada fecha de cálculo.
- c) Cash flow disponible para la satisfacción de la deuda = $(\text{ingresos}) - (\text{gastos de explotación} + \text{costes de mantenimiento} + \text{impuestos} + \text{otros costes} + \text{costes de inversión}) \pm (\text{variación de la necesidad de capital circulante})$.
- d) TIR del proyecto = porcentaje de actualización que iguala el valor actual de los flujos a recibir y a pagar (costes de explotación, impuestos, gastos de inversión y

de renovación) \pm (variación de la necesidad de capital circulante) durante la vigencia del Convenio.

- e) TIR de los fondos propios = porcentaje de actualización que iguala el valor actual de los flujos a recibir (dividendos, gastos financieros) y a pagar (capital social y anticipos de accionistas) por los accionistas durante la vigencia del Convenio.

(x) Seguros

Las ofertas describirán las principales características (nivel de cobertura, riesgos cubiertos, franquicia, etc.) de los seguros (en particular, los seguros de daños y de responsabilidad civil) que los candidatos prevén suscribir.

4.3 Plazo de validez de las ofertas

El plazo de validez de las ofertas es de 500 días naturales a partir de la fecha límite de su presentación.

5. VALORACIÓN, ANÁLISIS DE LAS OFERTAS Y TRAMITACIÓN DEL CONCURSO

5.1. Normas generales

5.1.1 Presentación de las ofertas

Las ofertas deberán remitirse a cada una de las siguientes direcciones:

En España,

Puertos del Estado

Avenida del Partenon 10 – 4ª planta

Campo de las Naciones

28042 MADRID - ESPAÑA

En Francia

Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer

Direction générale de la mer et des transports

Direction des transports maritimes, routiers et fluviaux

Mission du transport intermodal de marchandises

La Grande Arche – Paroi Sud

92055 LA DEFENSE CEDEX - FRANCE

Cada envío se deberá realizar mediante paquete cerrado y sellado o sobre doble sellado. En el sobre inferior deben figurar el siguiente texto:

“Concurso de “Autopista del Mar en la Fachada Atlántica”, no abrir por el servicio de correos”

Las ofertas se enviarán en cuatro ejemplares en papel y cuatro ejemplares en soporte electrónico, CD, en cada una de las dos lenguas (español y francés).

Las ofertas se enviarán a las direcciones mencionadas contra resguardo o bien mediante Carta certificada con acuse de recibo a las direcciones mencionadas. Deberán llegar a destino antes de las 14 horas del día 3 de septiembre 2007.

Los sobres que lleguen con retraso y cuyo acuse de recibo sea posterior a la fecha y hora límites fijadas anteriormente no serán aceptados. Los candidatos afectados serán informados por la CIG, por correo, de la no aceptación de su oferta.

Los candidatos son responsables de garantizar que las ofertas son enviadas a España y a Francia a las direcciones reseñadas en las presentes Bases, así como de garantizar que son enviadas en un plazo que les permita llegar antes del vencimiento del plazo. La CIG y/o los Estados no son responsables de los envíos que no se hayan realizado correctamente ni de las ofertas enviadas a diversas partes que no se hayan identificado con claridad con el fin de permitir su agrupamiento a la CIG o a sus representantes. Si fuera necesario, los candidatos deben ser capaces de presentar un justificante de envío.

5.1.2. Órgano de evaluación

La CIG es el órgano competente para tramitar el concurso en todas sus fases hasta la propuesta de adjudicación a los Estados.

La CIG, no obstante, podrá delegar, al menos, las siguientes funciones:

- Admisión de ofertas.
- Evaluación de proyectos.
- Preselección de candidaturas.

Asimismo, para la ejecución de su misión, la CIG podrá contar con la colaboración de las administraciones de los Estados. Si lo considera oportuno, podrá constituir cualquier grupo de trabajo y/o recurrir a cualquier organismo o experto de su elección, y en particular a organizaciones participantes de la cadena de transporte marítimo-terrestre, con la condición, no obstante, de que los citados intervinientes no estén vinculados de ningún modo con cualquiera de los candidatos.

La CIG o los grupos de trabajo que ésta designe podrá(n) reunirse, todas las veces que lo consideren necesario, con los candidatos que hayan presentado una oferta. La CIG o los grupos de trabajo podrán, independientemente de las reuniones, pedir por escrito a los candidatos cualquier información o aclaración que deseen. Las ofertas de los candidatos designarán a este efecto a las personas que pueden ser contactadas.

La participación en el Concurso no confiere derecho alguno a los candidatos.

En ningún caso, el candidato tendrá derecho a indemnización alguna por interrupción y suspensión del procedimiento, ni tampoco en el caso de que el Concurso quedara desierto.

5.2. Procedimiento de adjudicación del concurso

5.2.1. Fase de Admisión de Ofertas.

Si la propuesta no reúne los requisitos formales o documentales establecidos en las presentes Bases, la CIG podrá requerir al candidato para que la subsane en el plazo máximo e improrrogable de 10 días naturales, indicándole que si no lo hiciese se desestimarán su solicitud.

5.2.2. Instrucción – Fase de preselección

La CIG se encargará de examinar las ofertas recibidas y de efectuar la preselección de una o más candidaturas. A tal fin, la CIG realizará de oficio cuantas actuaciones estime necesarias para la determinación, conocimiento y comprobación de los datos en virtud de los cuales debe formularse la preselección.

La CIG podrá, igualmente, considerar que ninguna de las ofertas presentadas reúne los estándares de calidad previstos en las Bases y proponer a los Estados que declaren desierto el concurso.

La decisión de preselección será susceptible de recurso ante la CIG, y ulteriormente, ante el Tribunal de Resolución de Conflictos establecido en la Cláusula 5.3.

5.2.3. Negociación

La CIG podrá iniciar negociaciones con el o los candidatos preseleccionados.

La CIG se reservará el derecho de iniciar negociaciones con uno o más candidatos diferentes, que permanecerán, en todo caso, sometidos a las disposiciones de las presentes Bases, durante el plazo de validez de las ofertas.

En cualquier momento se podrá poner fin a esta fase de negociaciones con uno o varios candidatos.

5.2.4. Propuesta de selección

Al finalizar la fase de negociación, la CIG propondrá a los Estados la selección de una o varias ADM, o propondrá declarar esta fase desierta.

5.2.5. Adjudicación del Concurso

En el caso en el que los Estados acuerden seleccionar uno o varios candidatos, esta decisión deberá ser objeto de un acuerdo internacional cuya aprobación será sometida a la autorización de las instancias competentes.

Posteriormente, el o los Convenio(s) será(n) firmado(s) por los Estados y cada una de las Sociedades explotadoras.

5.2.6. Informaciones complementarias.

A fin de obtener las informaciones complementarias necesarias durante el transcurso de elaboración de la oferta, los candidatos deberán hacer llegar, como muy tarde 60 días naturales antes de la fecha límite de presentación de las ofertas, una solicitud por escrito en español y en francés, mediante carta certificada con acuse de recibo, a las dos direcciones siguientes:

En España,
Puertos del Estado
Avenida del Partenon 10 – 4ª planta
Campo de las Naciones
28042 MADRID - ESPAÑA

En Francia
Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer
Direction générale de la mer et des transports
Direction des transports maritimes, routiers et fluviaux
Mission du transport intermodal de marchandises
La Grande Arche – Paroi Sud
92055 LA DEFENSE CEDEX - FRANCE

con la mención “Concurso de proyectos “Autopista del Mar en la Fachada Atlántica”

Las preguntas planteadas por los candidatos y las respuestas que procedan serán remitidas a su debido tiempo al conjunto de los candidatos de forma anónima; estas respuestas serán consideradas parte integrante de las Bases Regulatorias a título de elemento interpretativo.

5.3 El Tribunal de Resolución de Conflictos

Se constituye un Tribunal de Resolución de Conflictos, en adelante denominado el Tribunal, en calidad de órgano competente para resolver las reclamaciones que pudieran formular los candidatos en el proceso de selección o las Sociedades explotadoras, frente a las decisiones de la CIG, , de los Estados o de las entidades en que éstos deleguen.

El Tribunal estará compuesto de la siguiente forma:

- (i) Cada uno de los Gobiernos designará un miembro del Tribunal en un plazo un mes a partir de la formulación de la reclamación. El reclamante tendrá derecho a designar un miembro del Tribunal en el plazo de un mes a partir de la formulación de la reclamación.
- (ii) Los dos miembros designados, nombrarán al Presidente del Tribunal, residente en un país tercero, de acuerdo con el designado por el reclamante en los términos establecidos en el apartado (i). A falta de acuerdo en el término de dos meses, el Presidente será designado según el procedimiento previsto en los apartados (iii), (iv) y (v).
- (iii) Si una de las nominaciones no se realizara en los plazos estipulados anteriormente, una parte podrá, a falta de cualquier otro tipo de acuerdo, solicitar al Presidente del Tribunal Europeo de Justicia que realice la designación requerida.
- (iv) Si el Presidente del Tribunal Europeo de Justicia procediera de uno de los dos Estados, o si se confesara inhabilitado por otros motivos, las nominaciones serán solicitadas a los Presidentes de Sala de este Tribunal, por orden de antigüedad.
- (v) Si éstos últimos procedieran de uno de los dos Estados o si se confesaran ellos también inhabilitados, las nominaciones serían realizadas por el Juez del Tribunal con mayor antigüedad que no proceda de ninguno de los dos Países y que no se encuentre inhabilitado por otros motivos.

El procedimiento se realizará de acuerdo con las siguientes normas generales:

- (i) Las Partes podrán acordar libremente el procedimiento. Si no existe acuerdo, los miembros del Tribunal seguirán los trámites que estimen más adecuados.
- (ii) El Tribunal resolverá por mayoría de votos. Los miembros no podrán abstenerse. El Presidente del Tribunal dispondrá de un voto preponderante en caso de igualdad. El Tribunal podrá, a petición de una de las Partes, interpretar sus propias decisiones. Las decisiones del Tribunal arbitral serán definitivas y vinculantes para las Partes.

- (iii) Cada Parte pagará los gastos del miembro del Tribunal designado por ella misma o en su nombre y compartirá a partes iguales los gastos del Presidente; los otros gastos del procedimiento serán pagados en la forma que determine el Tribunal.

5.4. Supervisión

Los Estados o las entidades en que éstos deleguen, verificarán, en los términos establecidos por las Bases Regulatoras del Concurso, la justificación adecuada de la aplicación de la subvención, así como el ejercicio de la actividad y el cumplimiento de las disposiciones previstas en la oferta de la candidatura o las candidaturas seleccionadas. Las modalidades de seguimiento y de control de la ejecución del Convenio se definirán en el mismo.

5.5. Interpretación y normativa aplicable

Los Estados o las entidades en las que éstos deleguen serán los órganos competentes en relación con la interpretación del Convenio. Se basará su interpretación en las presentes Bases Regulatoras, en el Convenio firmado por las Partes, en el Acuerdo y en sus eventuales modificaciones ulteriores, así como sobre el texto del segundo Acuerdo.

La interpretación efectuada será recurrible ante el Tribunal de Resolución de Conflictos en el plazo de un mes. El Tribunal fundamentará su resolución de conformidad con el marco jurídico indicado con anterioridad.

³ Reglamento (CE) nº 1692 / 2006 del Parlamento Europeo y del Consejo del 24 de octubre de 2006 que establece el segundo programa "Marco Polo" para la concesión de un concurso financiero comunitario con el fin de mejorar los rendimientos medioambientales del sistema de transporte de mercancías ("Marco Polo II"), que deroga el reglamento (CE) nº 1382 / 2003.

⁴ Los Estados entienden por marco relativo al RTE-T:

- El Reglamento (CE) nº 2236 / 95 del Consejo del 18 de septiembre de 1995, que determina las reglas generales para la concesión de un concurso financiero comunitario en el ámbito de las Redes Transeuropeas modificado en último lugar por el reglamento (CE) nº 1156 / 2005 del 6 de julio de 2005.

- La Decisión nº 884 / 2004 del Parlamento Europeo y del Consejo del 29 de abril de 2004, por la cual se modifica la Decisión nº 1692 / 96 / CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte.

- "Autopistas del Mar – Artículo 12 bis- de las orientaciones RTE-T; Vademécum publicado junto con el concurso RTE-T-2005" (en adelante, el "Vademécum").

- Así como el nuevo Reglamento financiero sobre Redes Transeuropeas aprobado por el Consejo el 12 de diciembre de 2006.

⁵ Reglamento (CE) nº 1692 / 2006 del Parlamento Europeo y del Consejo del 24 de octubre de 2006 que establece el segundo programa "Marco Polo" para la concesión de un concurso financiero comunitario con el fin de mejorar los rendimientos medioambientales del sistema de transporte de mercancías ("Marco Polo II"), que deroga el reglamento (CE) nº 1382 / 2003.

⁶ Los Estados entienden por marco relativo al RTE-T:

- El Reglamento (CE) nº 2236 / 95 del Consejo del 18 de septiembre de 1995, que determina las reglas generales para la concesión de un concurso financiero comunitario en el ámbito de las Redes Transeuropeas modificado en último lugar por el reglamento (CE) nº 1156 / 2005 del 6 de julio de 2005.

- La Decisión nº 884 / 2004 del Parlamento Europeo y del Consejo del 29 de abril de 2004, por la cual se modifica la Decisión nº 1692 / 96 / CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte.

-
- "Autopistas del Mar – Artículo 12 bis- de las orientaciones RTE-T; Vademécum publicado junto con el concurso RTE-T-2005" (en adelante, el "Vademécum").
 - Así como el nuevo Reglamento financiero sobre Redes Transeuropeas aprobado por el Consejo el 12 de diciembre de 2006.